



donostia sustapena
fomentosansebastián
DESARROLLO ECONÓMICO DE SAN SEBASTIÁN
DONOSTIARAKO GARAPEN EKONOMIKOA
SAN SEBASTIÁN ECONOMIC DEVELOPMENT



CONSULTORÍA TÉCNICA PLANES PROYECTO HEREDIA

INFORME PARCIAL

SETIEMBRE

PRODUCTO 1

Plan de Trabajo

La contratación de los servicios de consultoría técnica para la elaboración de **cinco Planes Proyecto**, Planes Maestros de intervención en áreas urbanas vinculado al Desarrollo Urbanos Orientado al Transporte y Movilidad Sostenible en los cantones de Belén, Flores, Heredia, San Pablo y Santo Domingo en la provincia de Heredia.

Realizado para el proyecto mUEve financiado por la Unión Europea y conformado por el consorcio: Unión Nacional de Gobiernos Locales (solicitante principal / coordinador), Fomento de San Sebastián (co-solicitante / beneficiario), VNG International (co-solicitante / beneficiario). Este busca la incorporación de los principios del DUOT, desde la planificación territorial y la gestión urbana en cada uno de los cantones beneficiados. Así como potenciar a los gobiernos locales para conectar las ciudades en función del bienestar de las personas de manera inclusiva, tomando en consideración *“Mejorar la reactivación económica, prosperidad e innovación urbana en el área de influencia del Tren Metropolitano.”*

El plan proyecto contendrá los análisis técnicos, financieros y de políticas requeridos para que cada municipalidad planifique un proyecto cantonal clave dentro de la visión intermunicipal de DUOT. Tiene por alcance los siguientes productos:



Producto 1 : (P1) Plan de Trabajo

- Un plan de trabajo, metodología y cronograma con detalle semanal de la ruta a seguir, incluyendo esquematización con detalle organizacional del equipo de trabajo y de disposición de los recursos.

Producto 2: (P2) Diagnóstico urbano

- Línea base y diagnóstico de la situación actual para cada plan proyecto, con detalles del entorno urbano, de movilidad, socioeconómico, ambiental, financiero, fiscal y de mercado.

Producto 3: (P3) Planes Proyecto

- Un Plan-Proyecto DUOT para cada cantón, con las áreas de intervención delimitadas, una descripción puntual de las intervenciones en infraestructura y espacio público, un análisis del impacto del proyecto en la movilidad de las personas en el área (incluyendo una lectura del reparto modal actual y una proyección de su variación en el tiempo, así como una descripción de hábitos de movilidad como viajes diarios medios per cápita, duración media de viajes por modo y ocupación vehicular en modos motorizados.
- Archivos correspondientes en formato shape.
- Debe incluir el reporte completo y detallado de las etapas de participación ciudadana y de la consulta ciudadana significativa y sus resultados con respecto a la adopción de ajustes y mejoras al proyecto.
- Hoja de ruta del proyecto de acuerdo con las actividades que se requiera ejecutar para su implementación.

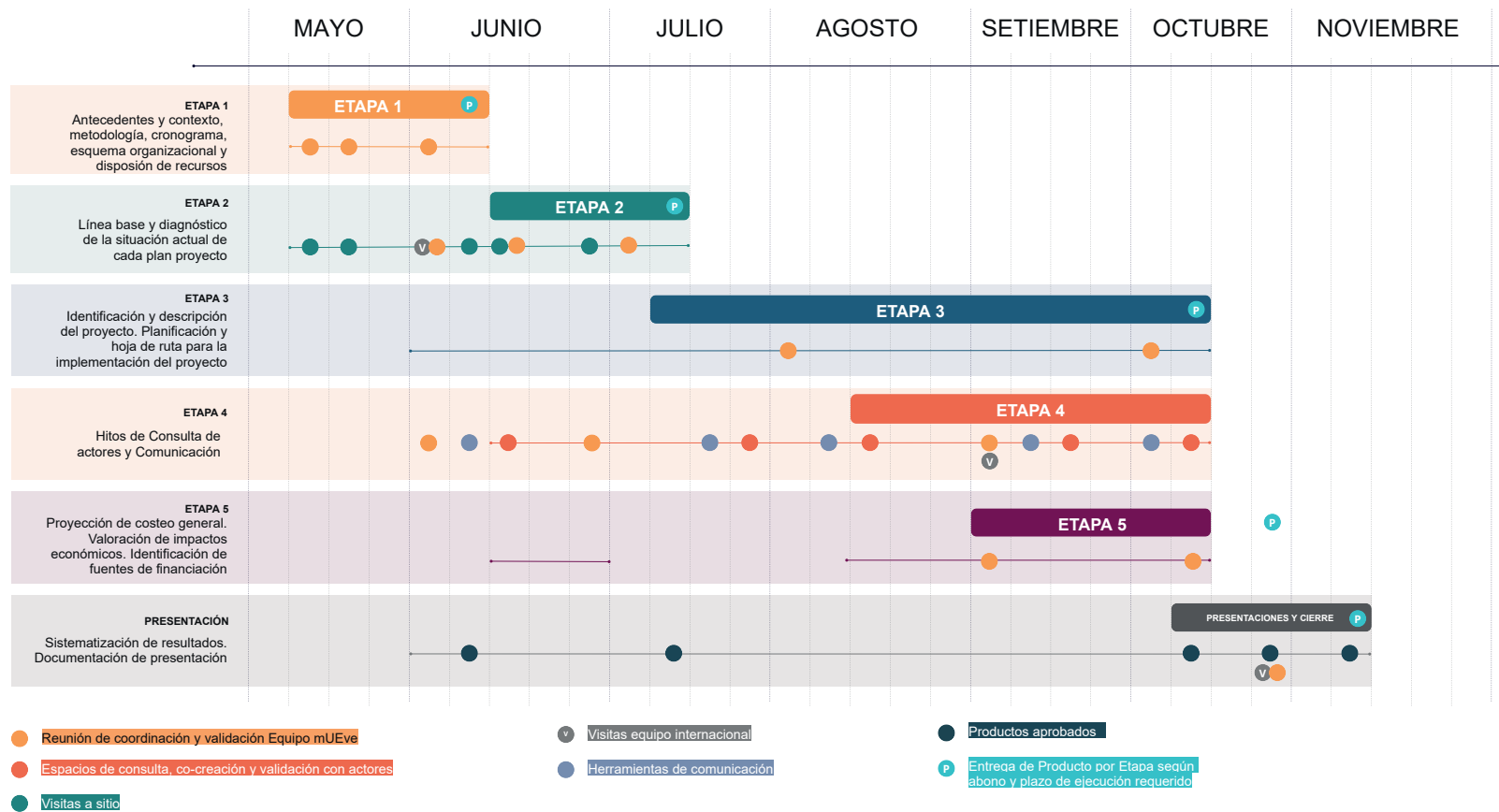
- Diseño conceptual de la propuesta del PP, incluyendo renders correspondientes que permitan una presentación vistosa, detallada y comprensible de las características de los proyectos piloto. Debe incluir galerías de imágenes “antes” y “después”.

Producto 4: (P4) Valoración financiera preliminar

- Plan de Implementación del proyecto, por etapas con cronograma, presupuesto detallado y hoja de ruta (incluyendo Hoja de Ruta Tramitológica).
- Estimación presupuestaria para la implementación del plan proyecto de cada cantón, de acuerdo con los mínimos detallados en la Etapa 5.

Producto 5: (P5) Presentación Planes Proyecto

- Ficha resumen detallada del Plan Proyecto de cada municipalidad
- Presentación por parte del equipo consultor del resultado total de lo contratado, una hacia la Comunidad y actores involucrados y otra hacia Alcaldía y Concejo Municipal.
- Preparar materiales de presentación preliminar a lo largo del proceso según sea necesario en otros espacios.
- Material audiovisual de alta calidad, incluyendo, pero no limitándose a, presentaciones en Power Point, vídeos cortos con animación, de, que permitan a las Municipalidades exponer con claridad y convicción sus proyectos ante diferentes audiencias.



El plan cronograma toma en consideración un periodo de 6 meses para la realización de actividades, priorizando procesos de visitas de sitio, levantamiento de información y documentación, acompañamiento y sesiones de trabajo con equipos municipales y procesos de consulta ciudadana y activación del espacio público.

Se plantea una modalidad de co-creación que busca facilitar espacios de diálogo entre los actores claves de los cantones de Heredia (San Pablo, Flores, Belén, Santo Domingo, Heredia), instituciones y personas expertas en múltiples disciplinas, para identificar necesidades y requerimientos locales que ayuden a mejorar los entornos definidos y la calidad de vida de las personas, buscando un



esquema organizacional integral, compuesto por diversos equipos y voces para la creación de los Planes Proyecto desde una visión multidisciplinaria. Se conforma de: **Equipo municipal, Ciudadanía y otras partes interesadas y Equipo facilitador.**



Justificación: Necesidad de crear formas de desplazamiento adecuadas para los distintos usuarios de la vía en la ciudad, mejorar el reparto de la vía y creación de condiciones adecuadas para la caminabilidad dentro del cantón, así como el mejoramiento y la ampliación de aceras.

Para el centro de Belén se busca mejorar el reparto de la vía y las condiciones de caminabilidad del centro del distrito San Antonio. Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Aumento trama verde vincular cuerpos de agua
- Pacificación 11 intersecciones, incorporar la Propuesta de Urbanismo táctico aprobado por Concejo Municipal
- Desborde espacio público central - 4 costados
- La trama urbana favorece la caminabilidad, generar un entorno de calidad que permita integrar la estación tren y áreas del entorno de manera fluida y continua
- Generar calles de convivencia
- Diferenciación de las Áreas para la Circulación y espacios de estancia
- Analizar equipamiento urbano inteligente requerido.



Justificación: El proyecto escogido podría ser la primera intervención en el cantón con la cual empezaría a dar un lugar prioritario al peatón, en el corazón del cantón, el cual, con la propuesta de aceras accesibles, se uniría a los centros de los otros 2 distritos de manera que se creen rutas peatonales a lo largo de todo el cantón. Adicionalmente estas rutas se estarían entrelazadas con rutas de ciclovías las cuales sería rutas compartidas.

Se busca potenciar espacios para el disfrute de la población que sean atractivos, accesibles y seguros. Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Valorizar el patrimonio y las tramas históricas
- Buscar las sendas urbanas y generar calles de convivencia
- Capacidad de las superficies para personas y bicicletas
- Diferenciación de las Áreas para la Circulación y espacios de estancia
- Aumento trama verde e incorporar drenajes urbanos sostenibles



Justificación: Debido al poco acceso de conectividad peatonal, surge la necesidad de tener un sistema compacto e integral de movilidad urbana.

Para la centralidad de Heredia se busca fomentar la movilidad activa mediante la creación de un bulevar que surge como la prolongación de los existentes trazados urbanos. Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Valorizar el patrimonio y las tramas históricas
- Consolidar red de espacios públicos: Parque Alfredo Gonzales, Bulevar, Parque J.J Flores, Parque Carmen
- Evocar la memoria de los usos, eventos y personas
- Buscar las sendas urbanas y generar calles de convivencia
- Aumento trama verde e incorporar drenajes urbanos sostenibles
- Incorporar equipamiento urbano inteligente



Justificación: El acceso a esta estación desde los distintos barrios del cantón es limitada. Prácticamente solo es accesible mediante vehículo particular y la infraestructura para medios de movilidad activa y transporte público no son los adecuados. La principal vía de conexión de la estación con el resto del cantón es la calle Cordero, esta que se ha convertido en los últimos años en un importante polo de comercio minorista dada su ubicación privilegiada.

El planteamiento tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los pableños a través de inversión en espacio público, movilidad activa y transporte público. Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Favorecer la caminabilidad, generar un entorno de calidad que permita integrar la estación tren y áreas del entorno de manera fluida y continua
- Pacificación 12 intersecciones, invertir en espacio público es invertir y potenciar actividades comerciales
- Buscar las sendas urbanas y generar calles de convivencia
- Aumento trama verde e incorporar drenajes urbanos sostenibles

- Asegurar absoluta seguridad a todas las personas que usan el espacio público
- Motivar una movilidad limpia y eficiente, que fomenta un estilo de vida activas para todos los ciudadanos



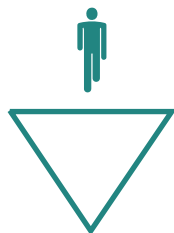
Justificación: Dada las características del Cantón se requiere una mejor conectividad de los diferentes distritos y específicamente de la zona de influencia de la línea del tren, esto mediante una movilidad activa que permitan la interacción de diferentes actores como lo son, los peatones, los ciclistas y los vehículos. Esto hace que se requiera la integración de las ciclovía, aceras, espacios públicos y equipamiento urbano no solo en la zona de influencia de la línea del tren, así como en toda la línea de conexión de movilidad activa con los distritos cercanos.

Se proyecta conectividad de las zonas de influencia del tren que permitan interacción de diferentes grupos y actividades.

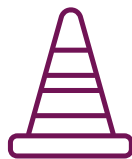
Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Desarrollar tres centralidades: Mercadito multimodal - Casco Central - Polideportivo
- Pacificación intersecciones, invertir en espacio público es invertir y potenciar actividades comerciales
- Buscar las sendas urbanas y generar calles de convivencia
- Aumento trama verde e incorporar drenajes urbanos sostenibles, consolidar red de espacios públicos interconectados con equipamiento urbano inteligente
- Valorizar el patrimonio y las tramas históricas

Síntesis de Principios de Diseño:



Pirámide de movilidad invertida



Transformación de la infraestructura



Compacidad urbana



Cambio de dinámicas y activación económica



Proyectos atractores



Gestión y alianzas interinstitucionales



Ciudades inteligentes y conectadas



Soluciones basadas en la naturaleza

El proceso se abordará desde la perspectiva de los principios de diseño y consideraciones de implementación para promover la transformación de la ciudad:

1. Disminuir la necesidad de vehículo privado y fomentar la seguridad reduciendo la velocidad de los vehículos.
2. Corredores viales que aseguren condiciones más seguras para todos los usuarios de la carretera.

3. Promover infraestructura diseñada para los ciclistas, de acuerdo a las posibilidades del territorio, procurando una red.
4. Instalaciones peatonales seguras y acceso a espacios públicos de calidad.
5. Acceso seguro y universal al transporte masivo.

Y desde principios de diseño para la generación de vida económica y social urbana rica, estimulante y cohesionadora.

6. Generar espacios apropiados y, en su caso, reservas de superficies con actividades terciarias adecuadas para la actividad económica y social urbana.

7. Crear condiciones para la promoción y dinamización de proyectos empresariales adaptados a la centralidad de la zona y su capacidad tractora o de servicio; que favorezcan su calidad de vida y cohesión social.

8. Asentar las bases de trabajo para la implementación de espacios urbanos inteligentes, de alta conectividad y optimización sensorica; y de sus diversas aplicaciones públicas y privadas

9. Institucionalizar la gestión del desarrollo económico y social urbano y del empleo que asocia; como ámbitos de responsabilidad de las instituciones municipales y/o intermunicipales; en un marco de colaboración público-privada

10. Favorecer mecanismos de gobernanza para el despliegue responsable, eficaz y eficiente de las políticas públicas locales y su conexión multinivel.

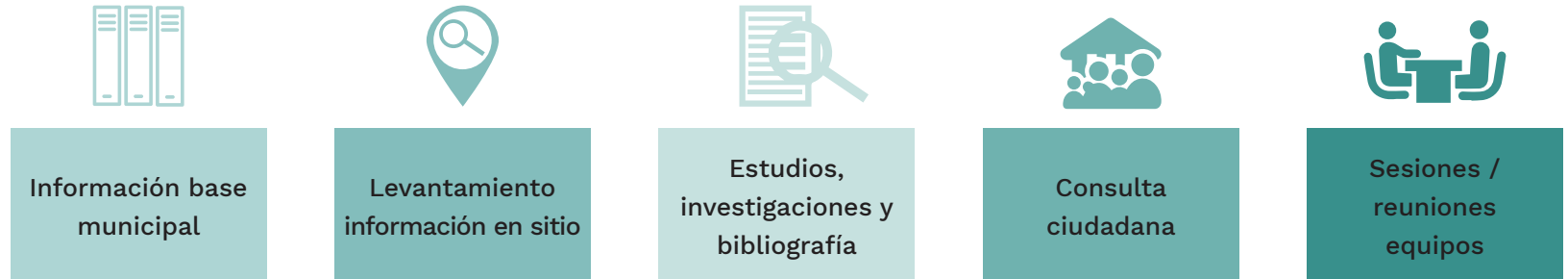
PRODUCTO 2

Diagnóstico Urbano

El Producto de Diagnóstico Urbano se compone de cuatro secciones. Una sección introductoria que describe el proceso de diagnóstico, una correspondiente al Diagnóstico de las escalas Regional y Subregional, correspondiente a los cinco cantones de Heredia, una sección del Diagnóstico Cantonal para cada municipio y una sección final de Buenas prácticas y Síntesis del Diagnóstico.

Para la elaboración del producto se toma como premisa la construcción conjunta de esta base de información, realizado durante toda la elaboración del diagnóstico, valorando y validando el material de la mano con el Equipo (técnico municipal, mUEVE y consultor) en un trabajo articulado, y la ciudadanía como voz primordial del territorio. Para recabar el material base de información se priorizan cinco fuentes mostradas en el diagrama. Se mantuvieron diálogos con los equipos municipales para la conformación de la información base, facilitando entonces: estudios y consultorías previas, información georeferenciada del cantón con distintos niveles de datos y temáticas, convenios y ejes de gestión de trabajo interno, información y contactos de la ciudadanía, información fotográfica, entre otros. Esto permitió a nivel intermunicipal destacar información que podía ser reforzada a lo interno, o con revisión bibliográfica a nivel de la consultoría.

Fuentes base de datos e información



Documentación compartida - municipalidades

	Planificación urbana									Ambiente				Movilidad			Sistemas			Socioeconómico									
	Presentación visión de territorio	Mosaico Catastral	Plan Regulador Vigente	Reglamento del Plan Regulador	Mapa de Zonificación	Mapa de valores / zonas homogéneas	Planos catastro específicos	Zonas de renovación urbana	Zonas públicas / Fincas Municipales	Fotografías 360	Pozos	Ríos	Censo Forestal	Zonas deslizamientos	Área de control ambiental	Estudio Vial	Paradas de bus	Levantamiento de aceras	Rutas de buses	Ciclo vías propuestas / Estudio CicloVía	Sistema de alumbrado	Línea oleoducto	Acueducto	Línea Transmisión	Cámaras	Patentes	Datos de población	Lista de contactos	
Belén		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Flores	✓	✓	✓	✓		✓						✓					✓	✓	✓	✓		✓							✓
Heredia	✓	✓			✓	✓		✓	✓				✓			✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓				
San Pablo	✓	✓	✓*	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓											✓	✓	
Santo Domingo		✓			✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓		✓	✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

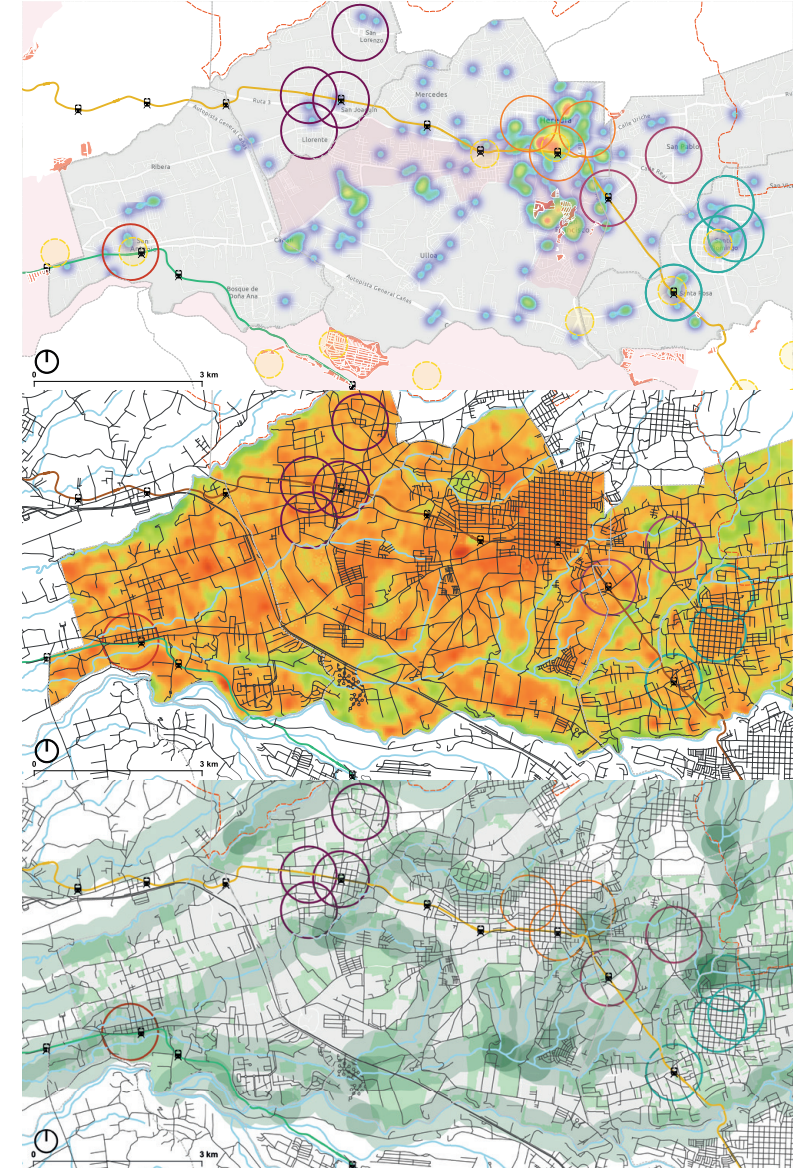
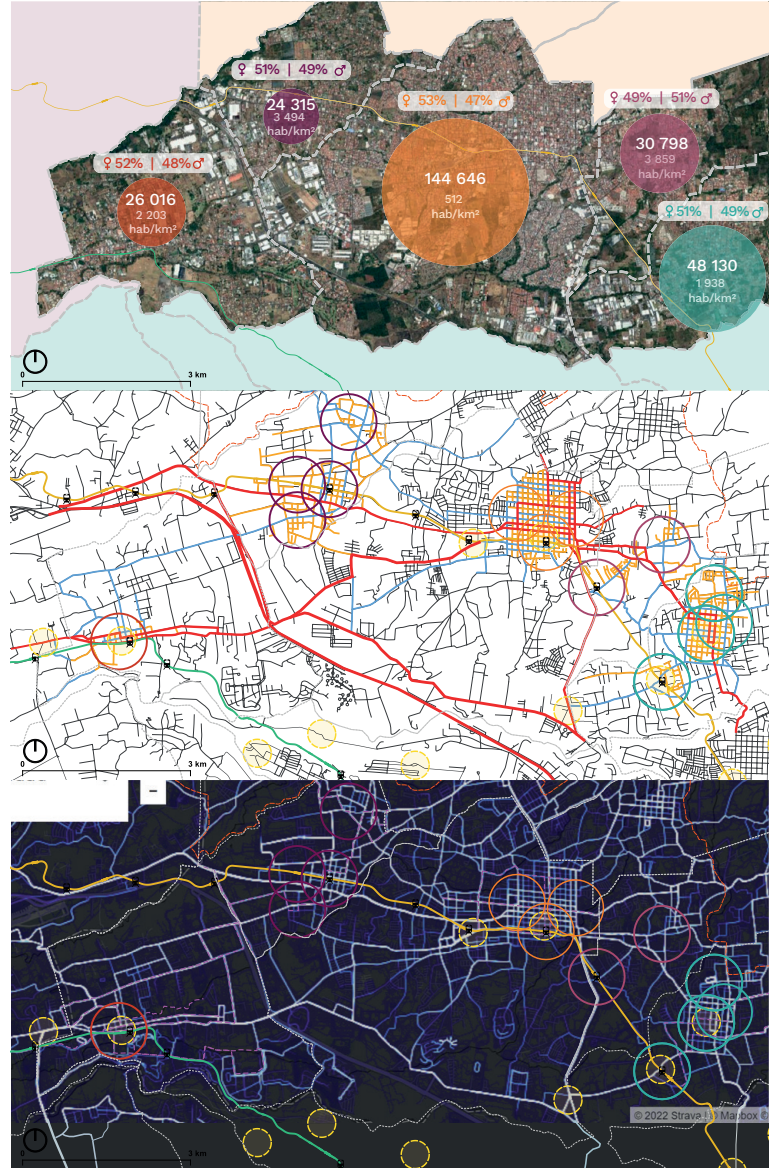
* El Plan Regulador de San Pablo se encuentra en una etapa avanzada en aprobación por instituciones.

Escala Regional y Subregional

En estas escalas se presenta un marco de información relativo a la condición y aspiración en términos de movilidad y ciudad, así como un marco socio espacial de la subregión.

A través de un Atlas de Diagnóstico georeferenciado y su análisis correspondiente, así como datos y fuentes complementarias para caracterizar y abordar las temáticas;

- Marco Demográfico y densidad habitacional (subregional y cantonal)
- La situación de movilidad en la subregión (Vialidad, categorización de vías, modos y nodos de transporte, movilidad activa)
- Situación en población vulnerable, asentamientos informales e inseguridad.
- Continuidades ambientales presentes y deseadas, zonas de vida, riesgos climáticos y contaminación y adaptación climática.
- Marco económico, inmobiliario, social y financiero de la subregión. (subregional y cantonal)



SÍNTESIS SUBREGIÓN HEREDIA

Movilidad Sostenible

- En los entornos urbanos de Heredia y GAM hemos dejado a las personas expuestas a numerosos riesgos del tráfico vehicular. A través del diseño urbano a escala humana y políticas urbanas podemos brindar seguridad a todas las personas que usan el espacio público. Se puede afirmar que, aún con sus particularidades y circunstancias específicas, todo el territorio de los 5 cantones sufre las mismas enfermedades en diferente medida (podríamos afirmar que probablemente toda la GAM):
- Se presenta un reto por la insuficiente infraestructura peatonal y necesidad de fortalecer la continuidad de los recorridos en acera de una forma cómoda, accesible y continua. Esto permite motivar ciudades caminables y más activas, incidiendo en la convivencia de las personas, en la seguridad y en la salud.
- Es importante la incorporación de infraestructura ciclista exclusiva, compartida e infraestructura complementaria. Se sugiere valorar la posibilidad de integrar un Sistema de Bicis Públicas (SBP) para la subregión, si bien hay presencia de 5 diferentes gobiernos locales gestionando el territorio, las distancias son perfectas para la instalación de un Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) o Sistema de Bici Pública (SBP) subregional. Se observan y se contabilizan otras prácticas de movilidad activa como patineta y scooter en menor medida. Crecimiento en la demanda de uso de la bicicleta al fortalecerse el servicio de recolección y entrega de comida.
- Se motiva a la revisión de los datos desde la plataforma Strava, tomando mano del levantamiento de datos de primera mano que realizan aplicaciones como esta o similares con alto valor para la toma de decisiones y el mejoramiento y diversificación de los derechos de vía en función a la demanda de modos según corresponda.
- La ciudad debe dirigirse a primar los modos de transporte colectivos para tránsito sostenible de personas para no contribuir a la producción de CO2, y por ende al calentamiento global. Falta la actuación en profundidad de un sistema que ordene el Transporte Público Colectivo, lo priorice y lo dignifique.
- Buscar crear tejidos urbanos más próximos y compactos podrá desincentivar los centros urbanos dominados por la excesiva dependencia del vehículo automotor privado.
- Falta de una política integral de desarrollo en términos de movilidad y transporte, ligados a la gestión de territorio y el urbanismo. Existen esfuerzos a la fecha por tratar de encadenar esfuerzos de los diferentes gobiernos locales de la GAM en términos de movilidad, como lo es la RIMA (Red Intermunicipal de Movilidad Activa) pero al ser de participación voluntaria y no vinculante da la impresión de que le falta músculo y apoyo, especialmente político para lograr un mayor alcance y relevancia a nivel regional.

Paisaje Natural

- La trama verde para los cantones de Heredia presenta un alto potencial de mejora, especialmente en la incorporación de cobertura vegetal e infraestructura basada en la naturaleza para fortalecer la riqueza paisajística y la conectividad de los ecosistemas, esto en pro de las temperaturas en la superficie de la tierra, control de inundaciones, ruido, contaminación del aire, así como la calidad y comodidad de los espacios urbanos. Integrar la visión general de Costa Rica en las áreas urbanas.
- Los vacíos y áreas verdes con superficie permeable son vitales para la conservación y la planificación adecuada de manera que actúen como zonas de infiltración de aguas subterráneas y promover el uso intensivo de las zonas urbanizadas en los cuadrantes urbanos bien delimitados.
- Con el estudio de un radio de influencia de 300 metros ligado al buffer de las quebradas, ríos, bosques y parches ribereños, se hace necesario reconocer y promover las funciones ecológicas del territorio en el cual los cuadrantes urbanos de Santo Domingo, San Pablo, Heredia, Flores y Belén se inscriben.
- Apoyar y consolidar el Corredor biológico interurbano Río Bermúdez en alianza con las municipalidades que lo integran, promoviendo las continuidades ambientales y lograr incidir en el fortalecimiento y riqueza de los ecosistemas.

Diseño A Escala Humana

- Los sectores seleccionados en los cinco cantones cuentan con algunas actividades estimulantes y dinámica identitarias diversas, muchos de estos se encuentran en sectores puntuales y franjas horarias limitadas, dejando la ciudad sin actividad en diferentes horas del día. Por otro lado, se observan largos frentes de fachadas cerradas y enclaustradas ya sean por tapias de condominios o viviendas con tapias y portones que crean fachadas ciegas. La incorporación de nuevos programas de actividades para todas y todos que traigan vida a los espacios públicos para el aumento de la vitalidad en diferentes horas del día es fundamental para motivar a la convivencia, reforzar lazos de confianza en la ciudadanía y mejorar la seguridad local.

- Es necesario motivar la vivienda de media densidad baja altura, una tipología de vivienda multifamiliar de escala humana, que se fundamenta en la densidad y en la mezcla de usos de suelo. Los usos y servicios mixtos cerca de las viviendas, logran aumentar la eficiencia de las redes de servicios públicos, el valor y atractivo de las propiedades dentro del sistema urbano y por consiguiente aumentan la recaudación de impuestos locales, contribuyendo a la economía del terreno y a un aumento de la densidad.

- Promover ciudades en las que queramos vivir. Este aumento en la densidad, integrando dentro de un radio de acción razonable para sus habitantes, un conjunto de servicios, actividades sociales y comerciales permite conformar ciudades densas y socialmente diversas, con una mayor integración de la comunidad en su vecindario. Esta integración de la comunidad en su vecindario además de tener un impacto muy positivo en la seguridad ciudadana, reduce una gran cantidad de viajes en automóvil y promueven los viajes a pie o en bicicleta.

- También se debe saber identificar y conservar los hechos urbanos que tienen un valor histórico, como lo es la trama del trazado original, y edificaciones con valor histórico arquitectónico que existen en la región. En especial, Flores, Heredia y Santo Domingo, cuentan con mayor potencial para poner en valor edificaciones que fomenten actividades turísticas, culturales y cívicas.

Participación, Equidad y Diversidad

- La falta de continuidad en algunos de los tramos peatonales de las zonas analizadas crea una condición de desigualdad para población vulnerable: adultos/as mayores, personas con discapacidad motriz o visual, así como personas encargadas de cuidado (coches, sillas de rueda, etc.) delegado principalmente a la mujer.

- Los datos reflejan una minoría significativa en el uso de bicicleta por parte de las mujeres, especialmente en horas de la noche.

- En cuanto a medios de transporte, destaca el caminar, el uso de automóvil y autobús, en ese orden tanto en hombres como mujeres. Sin embargo, se denota que una mayor presencia de mujeres utilizando el autobús y taxi o similar, resaltando la importancia del diseño y vitalidad asociado a las paradas respectivas.

- El reconocimiento, por medio de la concientización a nivel comunitario y investigación y levantamiento a nivel técnico municipal, de las especies e individuos actuales de cada cantón es fundamental para conocer con qué es lo que se cuenta y qué medidas deben tomarse para fortalecer los paisajes nativos y autóctonos para la zona de vida correspondiente. (Anotación en colaboración con el encargado de la unidad de Gestión ambiental de la municipalidad de San Pablo con una investigación en curso). Este componente puede resaltar acciones en el trabajo de la corresponsabilidad en la gestión del territorio.

- La inactividad presente en los centros de ciudad en horas de la noche, bajo actividades reguladas y orientadas, repercute en las dinámicas de vitalidad y seguridad ciudadana, creando espacios solitarios y en muchos casos oscuros, dando paso a actividades delictivas.

- Existe una imagen de las cámaras de seguridad como la respuesta a la seguridad, así lo expresan también las personas en la encuesta a peatones realizadas. Sin embargo, es importante saber que las cámaras documentan y desincentivan en alguna medida los delitos, pero estas no son herramientas de auxilio en caso de un crimen, si no que son un elemento que colabora dentro de una estrategia más amplia que brinde seguridad a todas y todos en la ciudad.

- En cuanto a la percepción de seguridad, un 54% de mujeres entrevistadas reflejan inseguridad del espacio público a cualquier hora del día, un 17% lo percibe más o menos seguro, haciendo referencia a espacios oscuros y solitarios.

- Las mujeres destacan en su rol de cuidado en sus familias repercutiendo en el cómo y a qué velocidad deben moverse para responder a las sus actividades cotidianas.

- Apropiación institucional y ciudadana del proyecto como tarea: El momento que vive la mejora del Tren Metropolitano denota una aún insuficiente apropiación institucional y social, que reclamaría resituarlo en el marco de un "proyecto de transformación urbana más integral"; más visible y atractivo para una sociedad carrocentrista. Un proyecto que integre el tren como un elemento de un proyecto ambicioso de mejora del espacio público y el equipamiento comunitario, de densificación urbana para favorecer la compactación sostenible de la demanda, de mejora de los servicios públicos municipales en sentido amplio, de desarrollo de la economía urbana y, en general, de la mejora de la cohesión social y la calidad de vida ciudadana. Se trata, en consecuencia, de construir un imaginario social e institucional atractivo, compartido e ilusionante; y para ello el foco del mensaje no es necesariamente el tren.

- La incorporación de estrategias de fomento económico vinculadas a la transición hacia economías verdes es un punto clave para fomentar cada vez más ciudades que se adapten a las necesidades demandantes del cambio climático. Haciendo parte al sector empresarial, con un acompañamiento a aquellas pequeñas y medianas empresas para balancear las oportunidades y fomentar el comercio local. No solo desde el punto de vista de la incorporación de la trama verde y la cobertura vegetal, si no también desde la lógica de actividad empresarial que puede ser motivada por la escala local.

Fomento Económico Y Gobernanza

- Dispersión institucional y traslape de competencias: La convergencia de funciones de diferentes institucionalidades genera “solapes” entre ellas y “tierras de nadie”. El espacio urbano se configura así como un espacio de competencias compartidas que, sin embargo, no incorpora un modelo de gobernanza ágil y vivo; un modelo que establezca protocolos sistemáticos, foros estables, mecanismos de decisión compartida claros que permitan una gestión eficaz y eficiente: ni en términos de colaboración interinstitucional (o pública-pública, hacia arriba) ni en términos de colaboración público-privada (hacia abajo)

- Generación de condiciones para la integración y optimización el Tren Metropolitano: En efecto, el tren para optimizar su impacto económico y social reclama un espacio urbano preparado para su acogida y para la canalización de la demanda asociada. Ello supone “caminar” hacia un modelo de ciudad que dé más centralidad al espacio público en la vida de las personas, procurando la mejora de sus condiciones físicas, de equipamiento y de servicios. Es decir, hacer del proyecto palanca para abrir un proceso de cambio, que haga posible la integración óptima del tren: De la transformación progresiva del modelo residencial a la mejora de la integración del transporte público en sus distintos modos; pasando por el fomento de la actividad económica terciaria en forma de fachada comercial; y la dotación al espacio público de estándares urbanos de caminabilidad y disfrute. Y todo ello requiere trabajar en el fortalecimiento institucional local, su capacidad de gestión y financiación; como paso realista imprescindible para la mejora de los servicios y para la transformación de la ciudad.

- Cuencas de empleo subregionales o la dimensión intermunicipal del proyecto a debate: Las dinámicas de movilidad residencia-trabajo como componente básico de las necesidades de la ciudadanía, ilustran la dimensión supramunicipal (subregional y regional) del proyecto; y de la propia dinámica objetiva de la vida de la ciudadanía y sus necesidades. Efectivamente, las cuencas de empleo o territorios de integración de los lugares residenciales y de trabajo, anticipan la necesidad de superar la mirada y gestión aislada de determinados servicios municipales; para ir explorando planteamientos colaborativos intermunicipales de gestión mancomunada de algunos de ellos; y de impulso de iniciativas empresariales igualmente compartidas.

- Modelos de economía urbana sostenibles y satisfactorios: La economía urbana entendida como el conjunto de actividades comerciales, hosteleras y de servicios a la ciudadanía y la empresa que se desarrolla en el espacio urbano, no sólo es una fuente de generación de empleo local, sino una forma de cualificar el espacio público -a través de la fachada comercial- y mejorar así el disfrute cívico, la seguridad, la calidad de vida y cohesión ciudadana, ; y de minimizar sus desplazamientos rodados con el beneficio medioambiental asociado (menor consumo de combustible, contaminación y huella ecológica). Para ello se hace necesario:

1º Fomentar el espacio de la trama urbana como espacio de acogida de estas pequeñas empresas; diversificando y enriqueciendo así, el modelo tradicional centrado en espacios comerciales de grandes superficies en periferia.

2º Y hacerlo en el marco de modelos comerciales de ciudad ordenados, que distingan entre los niveles de comercio de proximidad (compra cotidiana de bienes y servicios básicos) y comercio de centralidad o de atracción de zonas diversas). Así, por ejemplo que:

- Establezca en los barrios residenciales “corners de comercio de proximidad de pequeña escala en fachada urbana” que anclen el consumo cotidiano en el barrio como elemento base de calidad de vida (evitando así desplazamientos para las compras cotidianas básicas y los servicios más habituales -pulpería, peluquerías, etc...-).

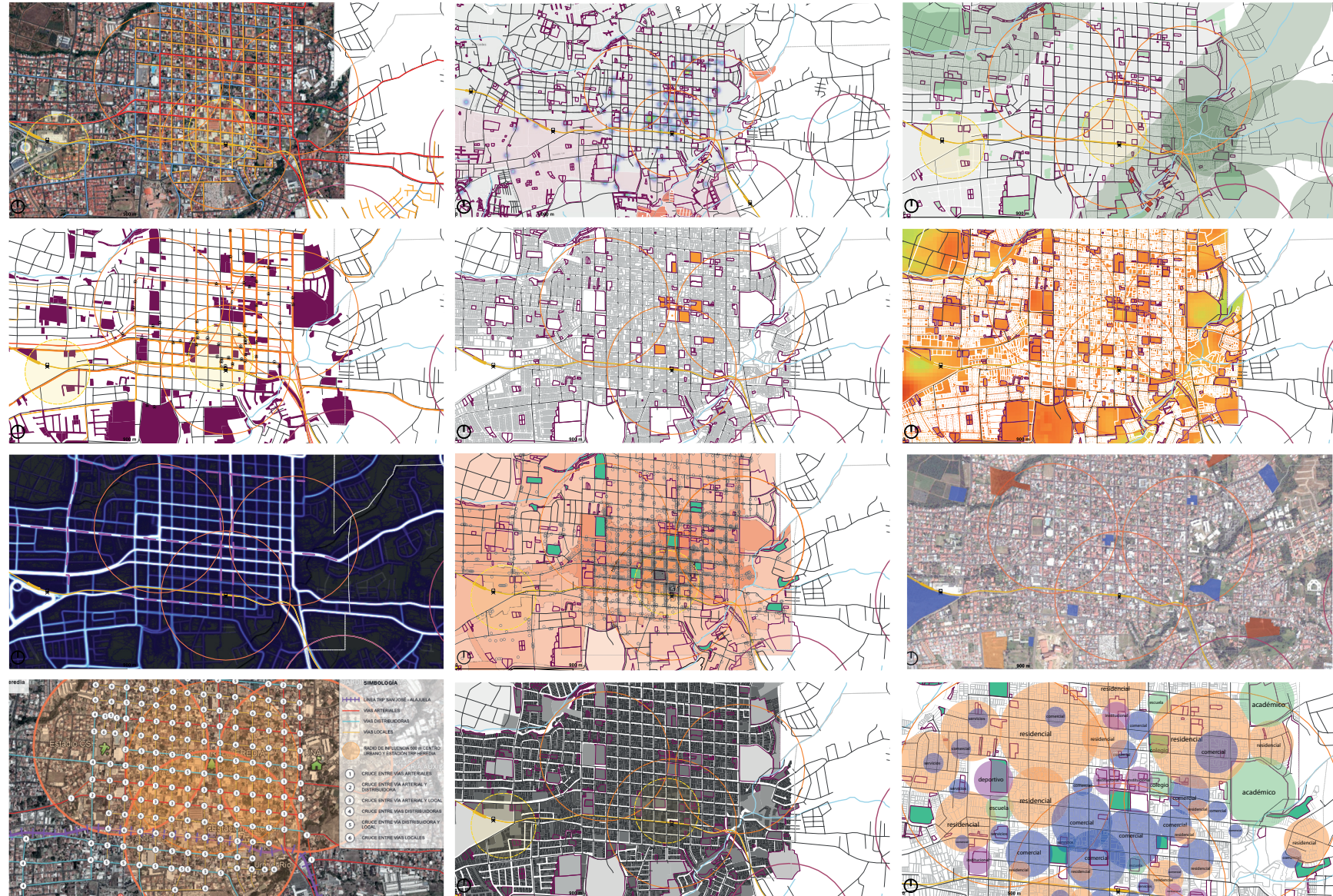
-Apueste a nivel municipal o distrital por determinados ejes de concentración de fachada comercial que aglutinen comercio comparativo de otros ramas (moda, hogar...) capaces de atraer a la población del conjunto del distrito/municipio para la compra más esporádica; en las mejores condiciones de desplazamiento sostenible, acogida y calidad de estándares urbanos.

-Ordene, delimite y dote adecuadamente en términos de movilidad, capacidad de acogida y estándares urbanos las zonas de atracción comercial regional o intermunicipal; espacios de alta concentración urbana de oferta comercial y de servicios para un conjunto de municipios.

Escala cantonal

Se realiza una sección de la zona cantonal, para cada uno de los cinco cantones (Heredia representado en las imágenes contiguas), de igual manera a través de un Atlas de Diagnóstico georeferenciado y su análisis correspondiente, así como datos y fuentes complementarias para caracterizar y abordar las temáticas;

- La situación de movilidad en la subregión (Vialidad, categorización de vías, modos y nodos de transporte, movilidad activa, infraestructura peatonal y ciclista, oferta de transporte público, caracterización de la demanda actual de movilidad y personas usuarias, análisis del marco institucional normativo existente, categorización de intersecciones, cruzabilidad, siniestralidad)
- Situación en población vulnerable, asentamientos informales e inseguridad.
- Predios públicos, edificaciones histórico patrimoniales, proporción de cuadras y dimensiones de predios promedio en el sector, valores por zonas homogéneas,
- Continuidades ambientales, permeabilidad, temperatura superficial, riesgos físico ambientales
- Análisis de la transformación histórica, usos y actividades, servicios y equipamientos
- Perfil municipal de progreso social, competitividad cantonal, actividad empresarial y gestión de servicios municipales.

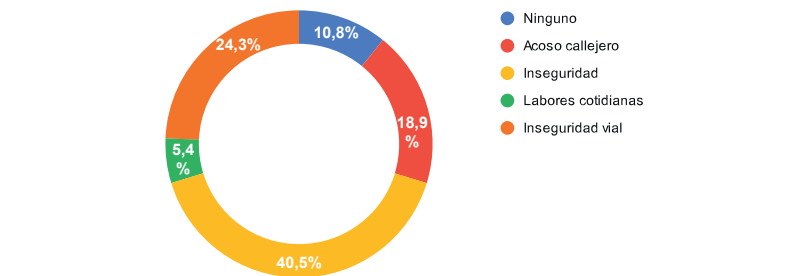
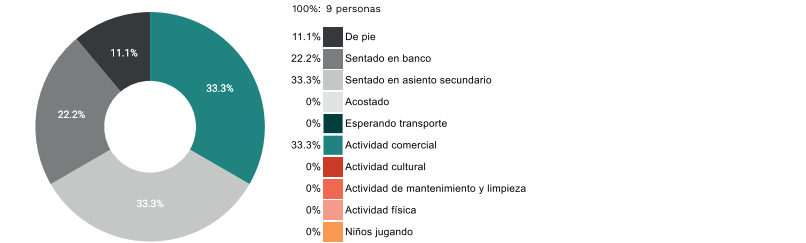
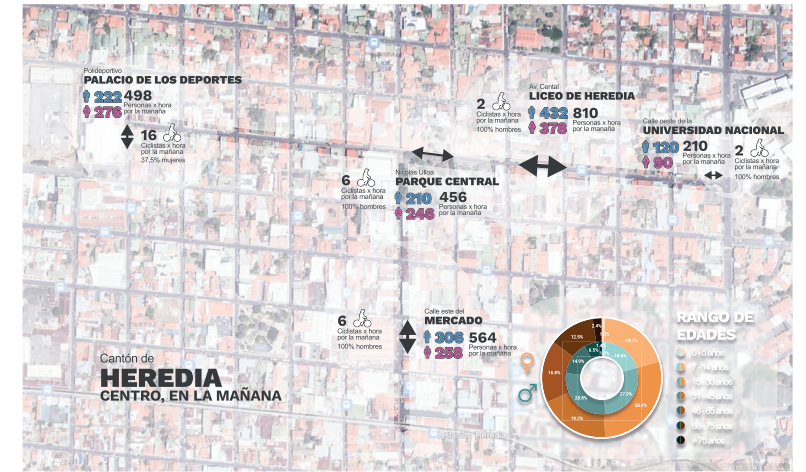
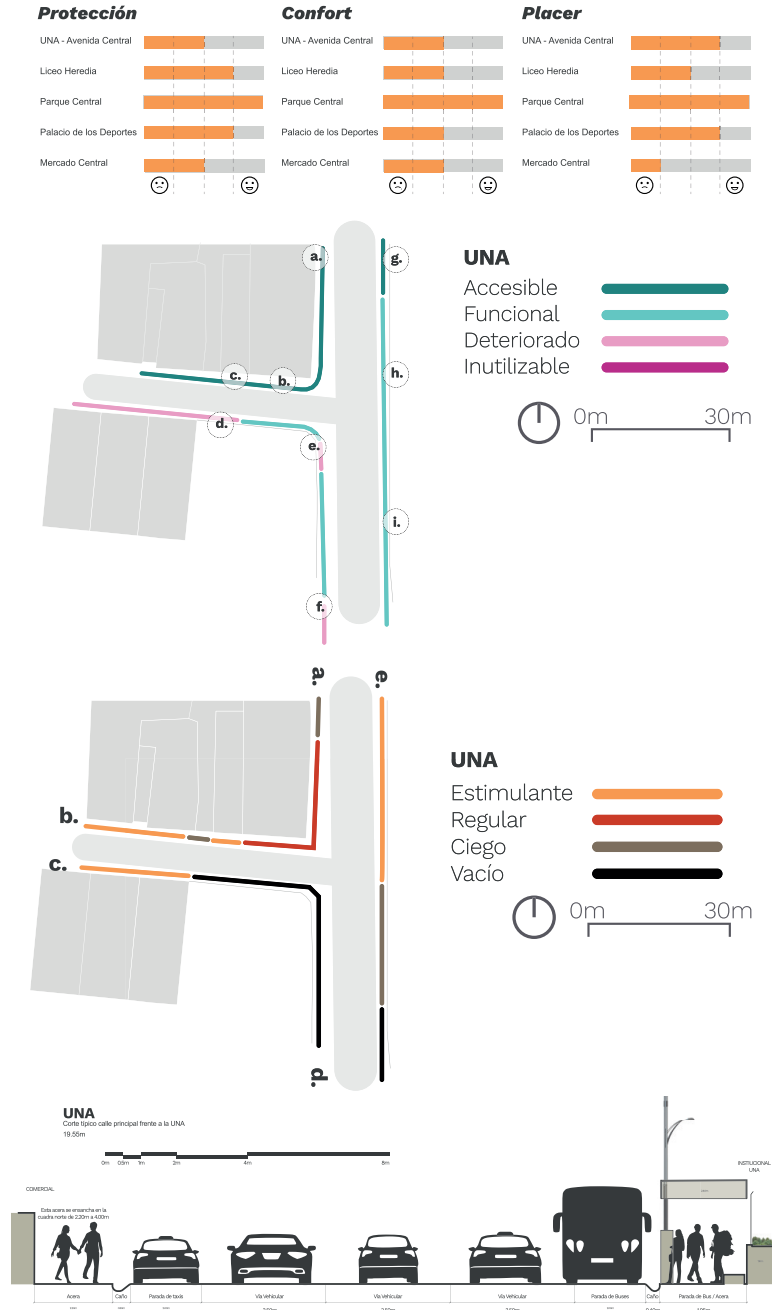


Escala cantonal: Observación de la Vida Pública y Participación, equidad y diversidad.

La siguiente sección de diagnóstico, muestra la síntesis de los resultados del levantamientos de información con herramientas poniendo en valor la dinámica que realizan los y las ciudadanas. En la totalidad de los cantones se realizaron 23 sectores para el levantamiento de información. En los sectores seleccionados dentro de la zona delimitada se realizaron:

- Fotografías Aéreas.
- Evaluación de criterios de calidad.
- Conteo de peatones (cantidad, sexo y edad).
- Conteo de ciclistas (cantidad, sexo y tipo de actividad).
- Mapa de actividades.
- Mapa de trazado de sendas.
- Análisis de la cota cero (superficies de recorridos de peatones).
- Análisis de fachadas.
- Observaciones y notas destacadas.
- Encuesta a peatones (percepción, diagnóstico y aspiraciones).
- Entrevistas a mujeres

Estas herramientas y la información que brindan, permiten tener una mirada de la ciudad en la escala humana, para poder así comprender la dinámica y vitalidad actual de la zona. Funciona como una serie de indicadores para comprender la dinámica actual de la zona y tiene el potencial para evaluar la ciudad con respecto a transformaciones que se realicen en el mediano y largo plazo.



Buenas prácticas y Síntesis del Diagnóstico

La última sección del producto 2 muestra una selección de cinco buenas prácticas encontradas en cada uno de los cantones, destacando características o cualidades deseadas para la dinámica de la ciudad.

Finalizando con la síntesis de diagnóstico correspondiente a cada cantón dividido en las temáticas de Movilidad Sostenible, Paisaje Natural, Diseño a Escala Humana, Participación, equidad y diversidad y Fomento económico y Gobernanza, recomendaciones como resultado del análisis y la síntesis a escala subregional (mostrado en la página 10 del presente informe), describiendo los retos y oportunidades compartidas en los cinco cantones.

Se muestran a continuación las recomendaciones para cada cantón, como base de la etapa propositiva de los planes proyecto:

RECOMENDACIONES BELÉN

Se debe potenciar espacios para el disfrute de la población que sean atractivos, accesibles y seguros. Como posibles principios de propuesta se plantea:

- 1** En cuanto a las dinámicas de movilidad
 - Buscar las sendas urbanas y generar calles de convivencia
 - Capacidad de las superficies para personas y bicicletas.
 - Diferenciación de las Áreas para la Circulación y espacios de estancia
- 2** Aumento trama verde e incorporar drenajes urbanos sostenibles, la propuesta de diseño urbano se tendrá que integrar con los sistemas naturales del lugar, preservando y nutriendo sus funciones ecológicas.
- 3** Fomentar el diseño de Soluciones basadas en Naturaleza, (aprovechar el recurso existente en los bosques ribereños de Quebrada Seca y Río Bermudez en la zona estudio) fomentar la movilidad activa, circuitos, caminar-disfrutar aprovechando el recurso natural existente y trama del tejido urbano.
- 4** Motivar la activación del centro de ciudad con dinámicas nocturnas que den vitalidad en estas franjas horarias.
- 5** Valorizar el patrimonio existente y las tramas históricas del centro de San Antonio
- 6** Nuevas actividades en espacios públicos centrales en la Plaza San Antonio y sus bordes. Generar una propuesta que fomente una apropiación por parte de diferentes grupos. Es clave que dentro de la programación de los espacios públicos que se tienen que proyectar o reacondicionar, se consideren el tipo de actividades atractivas para niños y niñas, hombres y mujeres. Un espacio en el que hay un balance de género entre los usuarios es percibido como más seguro e incluyente, que un espacio orientado a una sola actividad como lo es el fútbol.

RECOMENDACIONES FLORES

- 1 Planes maestros participativos en las comunidades residenciales vinculadas a zonas industriales, al oeste y sur oeste del cantón principalmente con el fin de trabajar necesidades puntuales en temas de equipamientos, mejora espacios públicos, manejo de posibles conflictos a nivel confort y contaminación.
- 2 Consolidar los 3 ZCH, con fachadas activas, estimulantes, con comercios transparentes de proximidad. Fomentar proyectos de redensificación de media densidad y baja altura, fomentar primeras plantas con usos compatibles turísticos aplicando los incentivos presentes en el Plan Regulador.
- 3 En red de espacios públicos, fomentar el diseño de Soluciones basadas en Naturaleza, (aprovechar el recurso existente en los bosques ribereños y la presencia de la Quebrada Flores al centro de la zona estudio) fomentar la movilidad activa, circuitos, caminar-disfrutar aprovechando el recurso natural existente y las edificaciones vernaculares con valor histórico arquitectónico.

4

En cuanto a las dinámicas de movilidad

- Buscar las sendas urbanas y generar calles de convivencia
- Capacidad de las superficies para personas y bicicletas.
- Diferenciación de las Áreas para la Circulación y espacios de estancia

5

Nuevas actividades en espacios públicos centrales de los distritos que fomenten una apropiación por parte de diferentes grupos, se hace clave que dentro de la programación de los espacios públicos que se tienen que proyectar o reacondicionar, se consideren el tipo de actividades atractivas para niños y niñas, hombres y mujeres. Un espacio en el que hay un balance de género entre los usuarios es percibido como más seguro e incluyente, que un espacio orientado a una sola actividad como lo es el fútbol en las tres plazas centrales de los distritos.

RECOMENDACIONES HEREDIA

1

Se debe potenciar espacios para el disfrute de la población que sean atractivos, accesibles y seguros. Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Valorizar el patrimonio existente y las tramas históricas del centro de Heredia, fomentar una red de espacios públicos mediante aumento de trama verde vinculando Parque Alfredo González Flores, Parque Central, Parque el Carmen, Parque Juan José Flores, UNA, Cementerio y Plaza de Fátima
- Buscar las sendas urbanas hacia el Mercado, Estación Tren, Escuela Braulio Morales y generar calles de convivencia
- Capacidad de las superficies para personas y bicicletas
- Diferenciación de las Áreas para la Circulación y espacios de estancia. Esta definición se logra por medio de diferentes texturas de pavimentos o con la configuración del mobiliario, espacio de sombra y áreas verdes

2

La propuesta DUOT para el distrito central de Heredia brinda prioridad a los modos de transporte activos y sustentables: la viabilidad peatonal, las bicicletas, y el transporte público. Se favorecerá un uso multimodal del espacio urbano, se busca restituir al vehículo motorizado particular un papel compatible con los otros modos de transporte.

3

La revalorización del patrimonio existente es una gran oportunidad. El proyecto de revitalización del espacio público debe ir acompañado por una estrategia para poner en valor edificaciones o monumentos de significado simbólico. Esto se puede realizar por medio de iluminación, placas y señalización que pueden ayudar a resaltar estos elementos.

4

En los bordes de los parques y áreas verdes existentes del centro histórico de Heredia, se deben proyectar edificaciones de mediana y baja altura de uso mixto, proyectos que deben convertirse en espacios permeables, que favorezcan la integración social. Proyectos con diferentes grados de privacidad que permitan crear umbrales entre lo público y lo privado. El uso comercial en primeros niveles permitiría generar fachadas activas y aumentar la percepción de seguridad para todos los grupos.

RECOMENDACIONES SAN PABLO

1

Se debe potenciar espacios para el disfrute de la población que sean atractivos, accesibles y seguros.

Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Buscar las sendas urbanas hacia el parque central, Municipalidad y generar calles de convivencia.
- Capacidad de las superficies para personas y bicicletas en Calle Cordero, diagonal 10, Calle Nicolás, calle 8, y avenidas 4 y 6. Estrategias de pacificación vial en la ruta 5.
- Diferenciación de las Áreas para la Circulación y espacios de estancia en Calle Cordero y la calle al noreste de estación Miraflores. Esta definición se logra por medio de diferentes texturas de pavimentos o con la configuración del mobiliario, espacio de sombra y áreas verdes.

2

La propuesta DUOT para el cantón San Pablo brinda prioridad a los modos de transporte activos y sustentables: la viabilidad peatonal, las bicicletas, y el transporte público. Se favorecerá un uso multimodal del espacio urbano, se busca restituir al vehículo motorizado particular un papel compatible con los otros modos de transporte.

3

Considerando la relación entre actividad y seguridad en el espacio público, es clave mantener los espacios activos a todo lo largo del día y en las primeras horas de la noche. En San Pablo en las cercanías de la estación Miraflores, a lo largo de Calle Cordero, Diagonal 10, alrededores de Parque Central existe poca actividad con bordes blandos, con flujo activo entre el interior y el exterior de los edificios. En los predios vacíos al costado sur de la estación y en predios ligados a Calle Cordero y Diagonal 10 existe gran potencial de plantear proyectos de redensificación urbana de uso mixto. Estos proyectos deben convertirse en espacios permeables, que favorezcan la integración social. Proyectos con diferentes grados de privacidad que permitan crear umbrales entre lo público y lo privado. El uso comercial en primeros niveles permitiría generar fachadas activas. Los espacios públicos se beneficiarían de este tipo de comercios que se esparcen en la calle Cordero, diagonal 10, o implementar kioscos en el parque central de San Pablo.

RECOMENDACIONES SANTO DOMINGO

1

Se debe potenciar espacios para el disfrute de la población que sean atractivos, accesibles y seguros. Como posibles principios de propuesta se plantea:

- Buscar las sendas urbanas hacia y desde el parque central, Basílica, Polideportivo, Plaza Santa Rosa y generar calles de convivencia.
- Capacidad de las superficies para personas y bicicletas en la calle al oeste de la Plaza de Fútbol de Santa Rosa, calle la Estación, calle 8, calles próximas al nodo del Polideportivo. Estrategias de pacificación vial en la ruta 5 y 103.
- Diferenciación de las Áreas para la Circulación y espacios de estancia en el tejido vial en las cercanías del nodo Santa Rosa definido en el Sitgam y en el casco central del cantón. Esta definición se logra por medio de diferentes texturas de pavimentos o con la configuración del mobiliario, espacio de sombra y áreas verdes.

2

La propuesta DUOT para el cantón Santo Domingo brinda prioridad a los modos de transporte activos y sustentables: la viabilidad peatonal, las bicicletas, y el transporte público. Se favorecerá un uso multimodal del espacio urbano, se busca restituir al vehículo motorizado particular un papel compatible con los otros modos de transporte.

3

La zona de las cercanías de la plaza de fútbol de Santa Rosa y la iglesia de Santa Rosa de Lima posee comercios con actividades variadas en horas de la noche, hay un gran potencial de revitalizar todos los espacios públicos existentes y generar de esta zona un espacio que sea el corazón del barrio, que permita favorecer la integración social un espacio activo de calidad donde todos los grupos se sientan parte de la vida de la comunidad.

4

En los bordes de los parques y áreas verdes existentes del centro histórico de Santo Domingo, cercanías del polideportivo y del sector de Santa Rosa, se deben proyectar edificaciones de mediana y baja altura de uso mixto, proyectos que deben convertirse en espacios permeables, que favorezcan la integración social. Proyectos con diferentes grados de privacidad que permitan crear umbrales entre lo público y lo privado. El uso comercial en primeros niveles permitiría generar fachadas activas y aumentar la percepción de seguridad para todos los grupos.

5

La revalorización del patrimonio existente es una gran oportunidad. El proyecto de revitalización del espacio público debe ir acompañado por una estrategia para poner en valor edificaciones o monumentos de significado simbólico. Esto se puede realizar por medio de iluminación, placas y señalización que pueden ayudar a resaltar estos elementos.

6

Promover una red de espacios públicos y aumento de trama verde mediante la conservación de los suelos permeables. Se deben plantear propuestas de diseño urbano mediante Soluciones basadas en Naturaleza, (aprovechar el recurso existente en los bosques ribereños y la presencia de zonas productivas y forestales en la zona estudio) fomentar la movilidad activa, circuitos, caminar-disfrutar aprovechando el recurso natural existente y las edificaciones con valor histórico arquitectónico.

7

En el marco de formulación de la propuesta de Plan Regulador de Santo Domingo, se recomienda identificar el sector norte de la Estación actual en Santa Rosa como sujeto de renovación urbana. Y en la definición de las propuestas y mecanismos de gestión del suelo se deben de identificar los predios aptos para realizar un proceso participativo y plantear reconfiguraciones prediales mediante la figura de Reajuste de suelo, misma que debe de reglamentarse en el marco del Plan Regulador y reglamentos de control urbano.

CONSULTA CIUDADANA

Informe parcial de participación

La consulta y la participación ciudadana se considera como un eje transversal a lo largo de la consultoría. Bajo el equipo entendido como: **Equipo municipal, Ciudadanía y Equipo facilitador**, se busca que esta triada de esferas participativas, de manera que puedan colaborar, aprender y construir de forma conjunta los planes proyecto que sean propuestos para el cantón y para la visión subregional.

Dentro de los espacios de participación llevados a cabo a la fecha, están:

- Sesiones conjuntas intermunicipales
- Sesión de agentes
- Presentación a actores clave (Heredia)
- Encuesta a peatones
- Entrevista a mujeres
- Activaciones de espacio público

Herramientas y actividades metodológicas proyectadas cada una de las etapas:

Enfoque abierto y participativo

Desde esa perspectiva, el equipo de consultoría apuesta por integrar cuatro grandes categorías de trabajo:

POSIBLES HERRAMIENTAS:

- La recopilación, acopio y sistematización de la información
- Información bibliográfica
- Entrevista
- Sesiones de coordinación y retroalimentación

POSIBLES HERRAMIENTAS:

- El levantamiento de información y estado actual del territorio
- Fotografías aéreas y de sitio
- Escucha, diálogo y recopilación de percepción en encuestas, formularios, entrevistas, entre otros.

1. La OPTIMIZACIÓN DEL CAPITAL DE CONOCIMIENTO YA EXISTENTE y del conjunto de herramientas e instrumentos ya elaborados: ello supondrá un esfuerzo de interlocución, escucha - diálogo - retroalimentación, constante con las personas responsables del proyecto a distinto nivel y el esfuerzo y creatividad necesario por ponerlo en valor.

2. La OBSERVACIÓN DE LA VIDA URBANA DIRECTA SOBRE EL TERRENO como vía imprescindible de comprensión profunda del entorno físico, social, económico y las dinámicas de vitalidad, vida de barrio y de experiencia de ciudad que genera; así como de las que podría generar.

3. El ANÁLISIS MULTIDIMENSIONAL "INTEGRADO": que asume la profundización experta de distintas perspectivas (planificación urbana, transporte, sostenibilidad, economía urbana, etc.) y escalas (macro o territorial y micro o local) pero, especialmente, la reflexión integral e integradora de todo ello.

"Marco Polo describe un puente, ..."

4. La PROPUESTA PARTICIPATIVA DE INTERACCIÓN CREATIVA de los distintos actores implicados para formular propuestas y soluciones adaptadas y compartidas. Procesos de escucha - diálogo - retroalimentación por parte de los distintos actores y partes interesadas, sumando distintas voces y perspectivas, procurando no dejar a nadie por fuera.

POSIBLES HERRAMIENTAS:

- Análisis de documentación existente
- Mapeos multidimensionales
- Sesiones de coordinación y retroalimentación

POSIBLES HERRAMIENTAS:

- Espacios de consulta: Espacios y herramientas para la recopilación de opinión en entrevista, encuesta, diálogo y escucha
- Sesiones de co-creación: Espacios y herramientas para la propuesta por parte de los actores de la zona de intervención y otras partes interesada



SESIÓN CONJUNTA INTERMUNICIPAL

DESCRIPCIÓN:

Sesión de trabajo presencial como parte de la primera etapa del proyecto. En esta se reunieron las municipalidades en sesiones conjuntas en dos subgrupos: Heredia, San Pablo y Santo Domingo en uno, y Flores y Belén en un segundo grupo.

En ambos espacios se realizó una presentación del primer producto entregable de la consultoría, revisando la metodología, proyección y alcances y el plan de trabajo.

Adicionalmente, se realizó un espacio de diálogo y presentación para cada equipo municipal poniendo sobre la mesa las expectativas esperadas del plan proyecto y un espacio para resaltar y compartir los proyectos o visión planteada por la municipalidad para las diferentes zonas cantonales definidas para el plan proyecto.

DURACIÓN: Dos sesiones de 3 horas.

POBLACIÓN PRESENTE:

- Agentes políticos municipales
- Profesionales técnicos municipales
- Equipo facilitador mUEve
- Equipo consultor

REQUERIMIENTOS:

- Sala de reunión (+ de 20 personas)
- Equipo para proyección
- Presentación Producto 1
- Presentaciones municipales de visión para el territorio
- Refrigerio



PRESENTACIÓN DE PARTES INTERESADAS - CANTÓN DE HEREDIA

DESCRIPCIÓN:

Sesión de partes interesadas coordinada por el equipo municipal del cantón de Heredia para la presentación del planteamiento por etapas del movilidad activa y convivencia de acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial Sostenible en función a las la Avenida 0.

Se convocaron distintos agentes presentes en las primeras cuatro cuadras de para la futura intervención de boulevard, presentando el plantemiento existente, acompañado de lineamientos y beneficios asociados a la futura transformación.

DURACIÓN: 1 sesiones de una hora.

POBLACIÓN PRESENTE:

- Agentes políticos municipales
- Profesionales técnicos municipales
- Equipo facilitador mUEve
- Equipo consultor
- Agente financiero
- Agente empresarial
- Agente cultural

REQUERIMIENTOS:

- Sala de reunión virtual
- Análisis previo de agentes en el territorio
- Diagrama de agentes: Local, nacional, internacional (plataforma virtual Miro)
- Matriz de agentes: Interés/ Impacto e Influencia/ Poder (plataforma virtual Miro)



ENCUESTA A PEATONES

DESCRIPCIÓN:

Vinculado a las visitas en las zonas cantonales seleccionadas en cada municipio se realiza una encuesta a peatones tomando el sentir de las personas que recorren y habitan estos sectores.

Por medio de la plataforma Google Forms y realizando el cuestionario a las personas por medio de celulares se recopilan datos sobre: Edad, sexo, preferencia de medio de transporte, percepción de seguridad, comodidad y funcionalidad del espacio público, pregunta propositiva de mejoramiento de calidad para el espacio público.

DURACIÓN: 23 sectores en los 5 cantones, en periodos 45 min

POBLACIÓN PRESENTE:

- Adolescentes
- Mujeres
- Personas adultas
- Personas adultas mayores

REQUERIMIENTOS:

- Herramienta de encuesta Google Forms
- Equipo encuestador



ENTREVISTA A MUJERES

DESCRIPCIÓN:

Vinculado a las visitas en las zonas cantonales seleccionadas en cada municipio se realiza una encuesta a peatones tomando el sentir de las personas que recorren y habitan estos sectores.

Por medio de la plataforma Google Forms y realizando el cuestionario a las personas por medio de celulares se recopilan datos sobre: Edad, frecuencia de uso del espacio, actividades realizadas en el espacio, compañía en la realización de actividades, labores de cuidado asociadas a las actividades cotidianas, comodidad del espacio para transitar, opinión sobre la seguridad a lo largo del día, retos en el espacio público, sufrimiento de acoso y una pregunta propositiva de mejoramiento de comodidad y calidad del espacio público.

Para el cantón de Heredia se realizó una encuesta similar, esta por su parte fue socializada con peatones por medio de impresiones con el QR de la encuesta y por medio de la página oficial municipal.

DURACIÓN: 1 sectores en los 5 cantones, en periodos 45 min

POBLACIÓN PRESENTE:

- Adolescentes
- Adultas
- Adultas mayores

REQUERIMIENTOS:

- Herramienta de encuesta Google Forms
- Equipo encuestador
- Impresión de QR de la encuesta
- Socialización en página web



ACTIVACIONES EN EL ESPACIO PÚBLICO

Parklet - cantón de Heredia

DESCRIPCIÓN:

Se utilizaron 3 espacios de parqueo paralelo frente al Liceo de Heredia, tomando espacios actualmente destinados para vehículos y transformándolos en espacio para el disfrute y convivencia de las personas.

El espacio se modificó con toldos, vegetación y espacios de actividad de consulta ciudadana. Entre las actividades realizadas en el espacio se consultó:

- ¿Cómo haría que las personas se sintiera mejor acá?
- ¿Qué lugares visita con mayor frecuencia?
- ¿Qué es lo que más te gusta de esta calle?

De la mano a la actividad se realizó una encuesta a peatones tanto en el lugar como por medio de un volante con QR.

DURACIÓN: De 7:00 am - 4:00 pm

POBLACIÓN PRESENTE:

- Niños y niñas
- Adolescentes
- Adultas
- Adultas mayores
- Personas en condición de calle

REQUERIMIENTOS:

- Coordinación de 3 espacios de parquímetro
- 15 m² de zacate dulce
- 22 plantas especies nativas
- 3 mesas plegables para actividades de consulta
- Tizas, marcadores, cinta adhesiva y notas adhesivas
- 3 sillas de patio
- 2 bancos
- 2 mesas pequeñas
- 2 impresiones roller up
- 2 impresiones para actividades de consulta
- 2 toldos de 3 x3 metros
- Impresión QR



APERTURA DE CALLE

- Cantón de Heredia

DESCRIPCIÓN:

Se abre la calle para las personas en el tramo de dos cuadras de la Avenida central de Heredia entre la Oficina Parroquial (calle 1) a la esquina del Centro de la Cultura Herediana (calle 2).

En la actividad de “ Feria Intercultural : Heredia nos Un en conjunto con de la Oficina Nacional del Organismo de Naciones Unidas para las Migraciones se mezclan varias actividades para la activación de la calle, mobiliario y vegetación de acompañamiento, espacios de venta para emprendimientos, espacios de juego y espacios de consulta ciudadana.

Se realiza actividad de “Soñar la Avenida” como actividad propositiva para las personas que atraviesaban y disfrutaban del espacio recreativo

DURACIÓN: De 7:00 am - 2:00 pm

POBLACIÓN PRESENTE:

- Niños y niñas
- Adolescentes
- Adultas
- Adultas mayores
- Personas migrantes

REQUERIMIENTOS:

- Coordinación municipal para el cierre de calle
- Mobiliario de juego y de estadía
- Marco de basketball ajustable
- 4 toldos grandes para emprendimientos (sobre la calle)
- 10 maceteras con plantas
- 1 mesa plegable para actividades de consulta
- Tizas, marcadores, cinta adhesiva y notas adhesivas
- 2 impresiones roller up
- Impresión y figuras para corte de calle propositivo
- 2 toldos de 3 x3 metros



donostiasustapena
fomentosansebastián
DESARROLLO ECONÓMICO DE SAN SEBASTIÁN
DONOSTIako GAIAREN ENDEKIZERAK
SAN SEBASTIÁN ECONOMIC DEVELOPMENT

