

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

REVITALIZACIÓN URBANA EN AVENIDA 61:

EL BOULEVARD CULTURAL DE TIBÁS COMO
EJE CONECTOR DE ESPACIOS, MOVILIDAD
SOSTENIBLE Y VIDA COMUNITARIA





TEC | Tecnológico
de Costa Rica

Instituto Tecnológico de Costa Rica
Escuela de Arquitectura y Urbanismo

Revitalización Urbana en Avenida 61: El Boulevard Cultural de Tibás
como eje conector de espacios, movilidad sostenible y vida comunitaria.

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

Alison Núñez Jiménez

San José, Costa Rica, 2025.



Revitalización Urbana en Avenida 61: El Boulevard Cultural de Tibás como eje conector de espacios, movilidad sostenible y vida comunitaria.
© 2025 by Alison Núñez Jiménez is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International.
(CC BY-NC-SA 4.0)

CONSTANCIA DE DEFENSA

El presente trabajo de graduación titulado:

“Revitalización urbana en la Avenida 61: El Boulevard Cultural de Tibás como eje conector de espacios, movilidad sostenible y vida comunitaria.”, y bajo la modalidad de proyecto urbano, ha sido presentado en la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica, como requisito para optar por el grado académico de licenciatura en arquitectura.

Este ha sido defendido y aprobado el día/mes/año frente al Tribunal Evaluador compuesto por el Msc. Víctor Hugo Madrigal Jiménez, la Arq. Sofía Madrigal Arguello y la M. Des. María Valentina Pérez Estévez.

La orientación y supervisión del trabajo desarrollado por la estudiante Alison Núñez Jiménez, cédula 207930798 y carné 2019031538, estuvo a cargo de la persona tutora el Arq. Víctor Hugo Madrigal Jiménez.

Este documento y su defensa ante el Tribunal Evaluador ha sido declarado público.



Msc. Mgp. Víctor Hugo Madrigal Jiménez
Persona Tutora



Arq. Sofía Madrigal Arguello
Primera Persona Lectora



M. Des. María Valentina Pérez Estévez
Segunda Persona Lectora



Alison Núñez Jiménez
Estudiante

A *mi madre*, por enseñarme a ser fuerte incluso en los días más frágiles; por sostenerme siempre con un amor incondicional. Gracias a ella estoy aquí.

A *mi padre*, porque de él nació mi amor por la arquitectura. Gracias por mostrarle tus planos a una niña curiosa que, al crecer, eligió este camino.

A mi mejor amiga, *Nath*: por cada vez que me presentabas con orgullo como "tu amiga que estudia arquitectura en el TEC". Gracias por la paciencia de comprender las veces que cancelé nuestros planes por los estudios, y por permanecer a mi lado.

A los amigos que vivir en San José me regaló: *Jess, Kathy, Walter y Warner*. Gracias por hacer que la vida de foránea se sintiera menos lejana y mucho más alegre.

A *Mari, Alex y Kari*: que llegaron a mitad del camino y se convirtieron en lo más valioso que la universidad me ha dejado, finalizar esta etapa junto a ustedes es un cierre perfecto. Gracias, porque con ustedes cada paso fue más ligero.

A mis lectoras, Valen y Sofi, por recordarme constantemente a no rendirme y dar ese "último empujón". Ambas son una gran inspiración para mí.

Y, finalmente, *a mí*: por resistir, por no rendirme, y por llegar hasta aquí.



Figura 01. Jane Jacobs.
Fuente: Wikipedia.

“Las calles y sus aceras son los principales lugares públicos de una ciudad, sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste.”

(Jacobs, 1961, pág.. 7).

TABLA DE CONTENIDOS

01

14 aspectos introductorios

- 16 Introducción
- 18 Área Temática
- 19 Entidades Involucradas
- 20 Delimitación
- 24 Problema
- 28 Justificación
- 30 Objetivos
- 32 Estado de la Cuestión
- 36 Marco Conceptual
- 43 Casos de Estudio
- 58 Marco Metodológico
- 62 Marco Normativo

02

64 análisis de sitio

- 68 Línea del tiempo
- 71 Posición geográfica
- 73 Condiciones topográficas
- 78 Clima
- 82 Entorno natural y físico
- 91 Paleta vegetal actual
- 94 Vías de acceso y conexión urbana
- 100 Movilidad interna y acceso peatonal
- 103 Problemáticas detectadas

03

106 análisis socio cultural

- 109 Datos demográficos
- 114 Perfil de usuario y necesidades detectadas
- 118 El usuario y la Avenida 61
- 120 Perspectiva comunal y aspiraciones colectivas

04

124	desarrollo del proyecto
126	Paleta vegetal
128	Reconfiguración vial
132	Plan maestro
137	Identificación de escenarios
142	Catálogo de mobiliario

05

136	diseño final del boulevard
150	Pautas de acción
156	Concepto
162	Tramo 01
194	Tramo 02
222	Tramo 03
246	Modelo de gestión
248	Estimación de costos

06

226	aspectos finales
252	Conclusiones
254	Recomendaciones
256	Ref. Bibliografía
260	Índice figuras
264	Índice tablas
264	Índice gráficas

RESUMEN

El presente trabajo propone la revitalización de la Avenida 61 de Tibás mediante su transformación en un boulevard cultural con prioridad peatonal. La propuesta surge como respuesta a las problemáticas urbanas, sociales y culturales detectadas en el cantón, con el objetivo de fomentar la movilidad sostenible, fortalecer el tejido comunitario y dinamizar la economía local. El boulevard se concibe como un eje conector que articula cuatro hitos significativos de Tibás —la Iglesia de San Juan, el Parque Central, el Cementerio Municipal y el Parque de Cuatro Reinas—, integrándolos en un recorrido continuo que enriquece la vida comunitaria.

El proyecto plantea su intervención a partir de cuatro escenarios urbanos según el uso del suelo: zonas de actividad comercial, espacio público, instituciones y viviendas. Cada tramo incorpora estrategias específicas como áreas de descanso, espacios de juego, comercio local y arte urbano, integrando naturaleza, cultura y movilidad en un diseño progresivo y contextual. La propuesta se fundamenta en procesos participativos y en una visión sostenible del desarrollo urbano, proyectando el boulevard como un eje transformador del paisaje físico y social de Tibás.

Palabras clave: Movilidad urbana, espacio público, conexión de hitos, desarrollo local, patrimonio cultural, diseño urbano.

ABSTRACT

This work proposes the revitalization of Avenida 61 in Tibás through its transformation into a cultural boulevard with pedestrian priority. The proposal arises as a response to the urban, social, and cultural challenges identified in the canton, with the aim of fostering sustainable mobility, strengthening community bonds, and boosting the local economy. The boulevard is conceived as a connective axis linking four key landmarks of Tibás — San Juan Church, the Central Park, the Municipal Cemetery, and Cuatro Reinas Park—, weaving them into a continuous corridor that enriches community life.

The project is structured into four urban scenarios according to land use: commercial activity zones, public spaces, institutions, and residential areas. Each section incorporates specific strategies such as rest areas, playgrounds, local commerce, and urban art, integrating nature, culture, and mobility into a progressive and contextual design. The proposal is grounded in participatory processes and a sustainable urban development vision, positioning the boulevard as a transformative axis of Tibás' physical and social landscape.

Keywords: Urban mobility, public space, landmark connection, local development, cultural heritage, urban design.

01

01.01. Introducción	pág. 16
01.02. Área Temática	pág. 18
01.03. Entidades Involucradas	pág. 19
01.04. Delimitación	pág. 20
01.05. Problema	pág. 24
01.06. Justificación	pág. 28
01.07. Objetivos	pág. 30
01.08. Estado de la Cuestión	pág. 32
01.09. Marco Conceptual	pág. 36
01.10. Casos de Estudio	pág. 43
01.11. Marco Metodológico	pág. 58
01.12. Marco Normativo	pág. 62

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

01.01. INTRODUCCIÓN.

El proyecto “Revitalización urbana en la Avenida 61: El Boulevard Cultural de Tibás como eje conector de espacios, movilidad sostenible y vida comunitaria” surge como una respuesta integral a las necesidades urbanas, sociales y culturales del cantón de Tibás. Desarrollado como Trabajo Final de Graduación bajo la modalidad de Proyecto Urbano, su objetivo principal es transformar la Avenida 61 en un corredor cultural y comunitario que, más allá de mejorar la infraestructura, funcione como un hilo conductor capaz de articular los principales hitos simbólicos de la localidad: la Iglesia de San Juan, el Parque Central, el Cementerio Municipal y el Parque de Cuatro Reinas. Esta conexión no solo busca resolver la actual fragmentación espacial y social, sino también proyectar a Tibás como un referente de integración urbana, sostenibilidad y vida comunitaria.

La propuesta se fundamenta en principios de diseño urbano centrados en las personas, donde el espacio público adquiere un rol protagónico como catalizador de interacción, convivencia y pertenencia. En la actualidad, la Avenida 61 constituye una vía de paso con gran relevancia histórica y estratégica, pero que se encuentra desaprovechada como espacio de encuentro ciudadano. Su revitalización permitirá reconfigurarla como un boulevard cultural dinámico, accesible y seguro, que incentive el tránsito peatonal y ciclista, al tiempo que enriquezca la identidad cultural del cantón mediante la integración de naturaleza, arte y memoria colectiva.

Un elemento clave de la intervención es la diversificación de usos en las áreas cercanas a la avenida, incorporando actividades residenciales, comerciales y culturales que fortalezcan la vitalidad del corredor. Este enfoque mixto busca estimular la economía lo-

cal mediante la promoción de pequeños negocios, la generación de nuevas oportunidades laborales y la consolidación de un entorno urbano que potencie tanto la vida cotidiana como la actividad cultural. La recuperación de la calle como espacio social compartido permitirá que las dinámicas comunitarias trasciendan el ámbito meramente funcional, convirtiéndose en un motor de cohesión social y de desarrollo económico sostenible.

En esta línea, el proyecto reconoce la importancia de los procesos participativos y la articulación de múltiples actores —autoridades municipales, instituciones educativas y religiosas, comerciantes y residentes— como pieza fundamental para garantizar su éxito y sostenibilidad a largo plazo. Si bien iniciativas como el programa “Tibás, ciudad de los parques” han buscado en años recientes fortalecer el tejido social mediante la creación y renovación de espacios públicos, el Boulevard Cultural se plantea como la oportunidad para conectar de manera física y simbólica dichos esfuerzos, integrándolos en un proyecto que devuelva protagonismo a las personas en el uso del espacio urbano.

En suma, el Boulevard Cultural de Tibás no es únicamente una intervención física sobre la Avenida 61, sino una estrategia integral de revitalización urbana y cultural. Se proyecta como un espacio inclusivo, accesible y vibrante, capaz de tejer las piezas dispersas del cantón en un sistema articulado de lugares que enriquezcan la vida comunitaria. Así, el proyecto se presenta como una oportunidad única para transformar el paisaje urbano de Tibás y consolidar un modelo de ciudad más sostenible, equitativa y conectada.



Figura 02. Fotografía aérea de la Avenida 61, vista desde el parque.
Fuente: Elaboración propia.

01.02. ÁREA TEMÁTICA.

Proyecto Urbano; Conversión y activación del espacio público.

El presente trabajo se enmarca en el área temática de Proyecto Urbano, con énfasis en la conversión y activación del espacio público a través de intervenciones de diseño estratégico. La propuesta plantea la revitalización de la Avenida 61 como boulevard cultural con prioridad peatonal, concebido para articular los principales hitos del cantón: la Iglesia de San Juan, el Parque Central, el Cementerio Municipal y el Parque de Cuatro Reinas.

El proyecto se desarrolla mediante un plan maestro que organiza el recorrido en cuatro escenarios urbanos —zonas de actividad comercial, espacios públicos, instituciones y áreas residenciales—, respondiendo a la diversidad funcional del entorno y buscando integrar movilidad, cultura y vida comunitaria.

Se vincula directamente con la segunda línea de investigación de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica: la producción del espacio arquitectónico y urbano, y con los Ejes de Conocimiento Estratégico Hábitat y Cultura. Desde Hábitat, impulsa el desarrollo local, la equidad territorial y la mejora de las condiciones ambientales y sociales; desde Cultura, fomenta el sentido de pertenencia mediante arte público, patrimonio simbólico e identidad local.

Finalmente, la propuesta se apoya en una metodología participativa y un enfoque integral que colocan a la comunidad en el centro del proceso, resignificando la avenida no solo como vía de tránsito, sino como eje de encuentro, movilidad sostenible y desarrollo comunitario para Tibás.

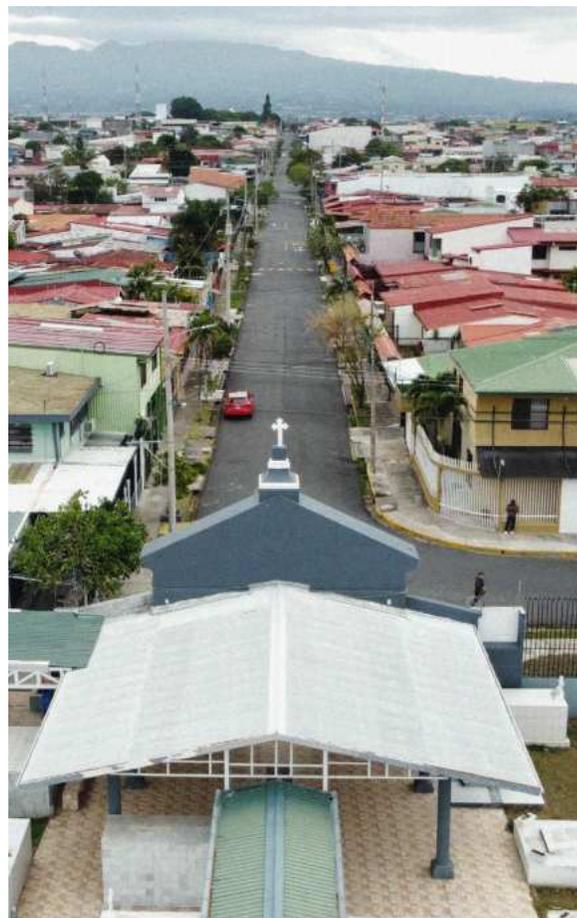


Figura 03. Fotografía aérea de la Avenida 61, vista desde el Cementerio.
Fuente: Elaboración propia.

01.03. ENTIDADES INVOLUCRADAS.

Para el desarrollo del proyecto, es fundamental considerar las instituciones y actores locales responsables de la gestión del territorio, la planificación urbana, la movilidad, la protección ambiental y el fomento cultural. Estas entidades cumplen un rol esencial tanto en la regulación y supervisión del proyecto como en su futura implementación y sostenibilidad. A continuación, se detallan las principales entidades involucradas:

01.03.01. Municipalidad de Tibás:

Es el principal órgano de gobierno local, responsable del ordenamiento territorial, la administración de los espacios públicos, la infraestructura urbana y la gestión social y ambiental del cantón. Su participación resulta fundamental para la viabilidad normativa y técnica del proyecto, así como para su eventual ejecución. Como autoridad local, tiene la capacidad de coordinar procesos participativos, gestionar recursos públicos y articular esfuerzos entre distintas dependencias municipales para garantizar que el boulevard responda a las necesidades reales de la comunidad tibaseña.

01.03.02. Departamento de Gestión Ambiental de la Municipalidad de Tibás:

Este departamento tiene como objetivo promover el desarrollo sostenible y la protección efectiva del ambiente en el cantón. Su función es clave para asegurar que el diseño del boulevard integre estrategias ambientales como la arborización urbana, la gestión de residuos sólidos, la adaptación al cambio climático y la mejora de la conectividad ecológica. Ha liderado exitosamente programas como Tibás Recicla o Tibás Ciudad Limpia. Además, coordina el programa Bandera Azul Ecológica y participa activamente en iniciativas de cooperación internacional, lo que respalda un enfoque integral y ambientalmente consciente para el desarrollo del boulevard.

01.03.03. Dirección General de la Policía de Tránsito (MOPT):

Al tratarse de una intervención sobre una vía pública existente, la Dirección General de la Policía de Tránsito tiene competencia directa en aspectos relacionados con la movilidad vehicular, la señalización vial, la seguridad peatonal y la gestión del tránsito. Esta entidad provee datos clave sobre accidentalidad, flujos de tránsito y necesidades de control vehicular, esenciales para el diseño de una calle con prioridad peatonal pero que aún permita el acceso a vehículos de emergencia y residentes. Su coordinación será necesaria para implementar soluciones como intersecciones seguras, pasos peatonales, señalética y estrategias de reducción de velocidad.



Figura 04. Logo de la Municipalidad de Tibás.
Fuente: Municipalidad de Tibás.



Figura 05. Logo del Departamento de Gestión Ambiental.
Fuente: Municipalidad de Tibás.



Figura 06. Logo de la Policía de Tránsito.
Fuente: MOPT.

01.04. DELIMITACIÓN.

Se busca la revitalización de la Avenida 61 mediante su transformación en un boulevard cultural con prioridad peatonal para el distrito de San Juan, en el cantón de Tibás. Esta avenida, a pesar de su ubicación estratégica y su vínculo simbólico entre la Iglesia de San Juan y el Cementerio Municipal, no ha sido aprovechada como un espacio de valor urbano, cultural y comunitario, permaneciendo mayoritariamente como una vía de tránsito vehicular con escasa infraestructura para el peatón y sin cualidades que fomenten el encuentro social.

Si bien Tibás cuenta con diversos espacios públicos y parques distribuidos en diferentes distritos, no existe actualmente un corredor urbano que articule usos mixtos, promueva la movilidad activa y potencie la identidad cultural local. La mayoría de estos espacios se encuentran desconectados entre sí, subutilizados o en condiciones de deterioro que impiden su aprovechamiento pleno. Además, no responden de manera adecuada a la diversidad de necesidades, edades y dinámicas de la población tibaseña. A nivel territorial, estos espacios no conforman una red funcional, lo cual limita su impacto positivo sobre la ciudad y los vínculos comunitarios que deberían fortalecer.

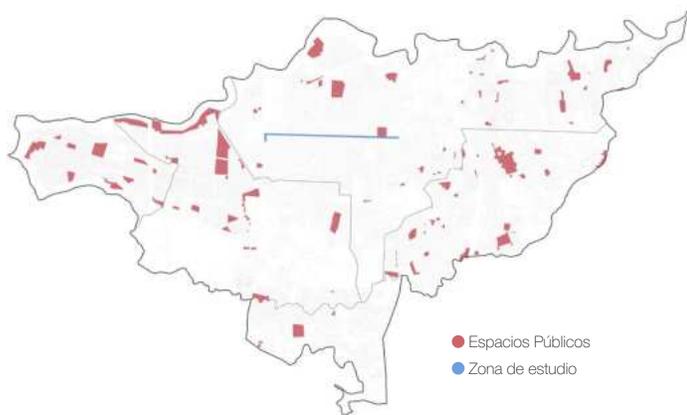


Figura 07. Mapa de Tibás y sus espacios públicos desconectados.
Fuente: Elaboración propia, basado en mapa presentado en Webinars: Urbanismo Cuidador.

Sumando a todo esto, la mayor parte de estos espacios están enfocados en la práctica del fútbol. La mayoría de los espacios públicos disponibles (en particular las plazas), se han destinado tradicionalmente a este deporte, con instalaciones que, además, se encuentran en mal estado y con poco mantenimiento. Esto refleja la poca oferta para la práctica de otros deportes o espacios para la convivencia cultural entre la comunidad.

Observando la figura 07 sobre la cantidad de espacios públicos en Tibás, tomando en cuenta que la mayoría de estos corresponden a canchas enfocadas al fútbol, y añadiendo la perspectiva de la comunidad obtenida en las encuestas realizadas (2025), podemos notar una insuficiencia en zonas para caminar con tranquilidad, sentarse a conversar, leer, jugar con niños pequeños o simplemente estar. Tampoco hay infraestructura que favorezca expresiones artísticas, ferias locales o encuentros comunitarios. Esta concentración de uso limita la inclusión y diversidad de usuarios, reduciendo el valor social de los espacios públicos existentes.

Por otra parte, si se analiza específicamente el distrito de San Juan (que es nuestra área de estudio) en la figura 07, podemos observar que, a pesar de ser la cabecera distrital y el distrito más poblado del cantón según datos del INEC, es también el que posee menor cantidad de espacios públicos por habitante. Además, los pocos espacios existentes en el distrito se encuentran dispersos

Distrito	Mujeres	Hombres	Total
San Juan	13.248	12.558	25.978
León XIII	10.520	10.349	20.869
Colima	9.292	8.972	18.264
Cinco Esquinas	4.349	4.367	8.716
Llorente	6.644	6.329	12.973

Tabla 01. Tabla poblacional del cantón de Tibás.
Fuente: Elaboración propia, basado en la Estimación de la Población de 2022, por la INEC.

entre sí, sin una articulación funcional o simbólica que los vincule con el resto del tejido urbano. En su mayoría, se trata nuevamente de plazas abiertas destinadas al fútbol, sin equipamiento diverso ni condiciones óptimas para otras formas de convivencia o recreación.

En este contexto, resulta fundamental la creación de un boulevard que no solo amplíe la oferta de espacio público, sino que integre actividades deportivas, culturales, comerciales y recreativas diversas. Un boulevard que permitiría establecer un eje urbano conector que articule las dinámicas sociales y territoriales del distrito, acercando a las personas a través del espacio público y fomentando un modelo de ciudad más equitativo, accesible y vital.

01.04.01. Delimitación Física.



Figura 08. Mapas de localización.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 09. Zona de estudio, Tibás, Costa Rica.
Fuente: Elaboración propia, basado en Google Maps.

La investigación propone la creación de un boulevard cultural en la provincia de San José, Costa Rica, específicamente en el cantón de Tibás.

La zona de **intervención directa** se limita específicamente a la Avenida 61, desde la calle 0 hasta la calle 22, en el tramo que comprende aproximadamente 1,1 kilómetros lineales, desde el cruce frente a la Iglesia de San Juan de Tibás hasta el Cementerio Municipal.

Este tramo ha sido seleccionado por su valor simbólico, histórico y funcional dentro del cantón, al conectar dos puntos de referencia fundamentales para la comunidad: el templo católico, que cumple un papel central en la vida colectiva y ceremonial del distrito, y el cementerio, como lugar de memoria y recogimiento. Esta avenida, actualmente subutilizada y con alta presencia vehicular, tiene el potencial de transformarse en un eje peatonal y cultural que revitalice el tejido urbano de San Juan.

Adicionalmente, como parte de una estrategia integral de conectividad y fortalecimiento del espacio público, se propone extender una intervención secundaria de carácter paisajístico sobre el segmento de calle que continúa desde el cementerio hasta el Parque Cuatro Reinas de Tibás. En esta sección no se realizará una transformación estructural de la vía, pero sí se incorporarán elementos de vegetación, arborización lineal, pintura de demarcación y mobiliario urbano ligero, con el objetivo de establecer una conexión visual y funcional entre los espacios públicos existentes. Esta acción busca reforzar el concepto de red urbana accesible y continua, promoviendo recorridos seguros, verdes y significativos para la comunidad, sin interferir con la funcionalidad vehicular de esa sección.



Figura 10. Uso de suelo del cantón de Tibás.
Fuente: Municipalidad de Tibás, 2024.

El área donde se plantea la propuesta se encuentra en una zona donde el uso de suelo, según el Plan Regulatorio vigente (2025) de la Municipalidad de Tibás, está catalogado como zona de uso mixto y zona comercial, por lo que el proyecto es viable, siguiendo las directrices establecidas en dicho plan.

01.04.02. Delimitación Social.

El grupo de interés principal son los habitantes locales; la población del distrito de San Juan. Cuyas necesidades, intereses y participación son fundamentales para el éxito

del proyecto propuesto. La delimitación social abarca tanto a los residentes permanentes como a los trabajadores y visitantes temporales de la zona, reconociendo la diversidad de perspectivas y experiencias que influyen en el tejido social del distrito.

01.04.02. Delimitación Disciplinaria.

La delimitación disciplinaria de esta investigación abarca diversas áreas, con un obvio enfoque principal en la arquitectura y el urbanismo. Estas disciplinas son fundamentales para diseñar y planificar el boulevard cultural propuesto, considerando aspectos como la distribución del espacio, la estética urbana y la integración con el entorno existente. Además, se incorpora un enfoque social, que abarca disciplinas como la sociología urbana y la antropología, para comprender las dinámicas sociales y culturales de la población local y su relación con el espacio urbano. Asimismo, se consideran disciplinas como la economía urbana, para evaluar el impacto económico del proyecto, y la ecología urbana, para garantizar la sostenibilidad ambiental del boulevard cultural. Esta interdisciplinariedad permite abordar de manera integral los diversos aspectos involucrados en el desarrollo urbano y cultural del distrito San Juan.



Figura 11. Fotografía aérea de la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 12. Estado general de la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

01.05. PROBLEMA.

El problema que esta investigación se propone abordar no es únicamente la suma de déficit puntuales en la Avenida 61, sino, sobre todo, **la desconexión estructural entre los hitos de Tibás**; la Iglesia de San Juan, el Parque de San Juan, el Cementerio Municipal y el Parque de Cuatro Reinas. Hitos los cuales, pese a su proximidad física y su profundo significado simbólico, hoy funcionan como **islas urbanas sin un hilo público que las articule en un recorrido legible, seguro y vivo**.

Esta fractura en la continuidad peatonal y programática de los espacios abiertos del distrito se traduce en una **pérdida de sentido colectivo**: hay parques, sí; hay canchas y áreas recreativas, también; pero predominan instalaciones monofuncionales (en su mayoría fútbol) y fragmentadas, sin un entramado de estancia, sombra, cruces seguros, mobiliario y actividades que, sumados, generen el “entre” (la vida entre edificios y entre hitos) que sostenga la convivencia cotidiana.

Desde esta óptica, la Avenida 61 aparece como la pieza faltante de una cadena mayor; **no solo es una calle, sino el eje con potencial de reconectar a una comunidad**. Una población que hace lo posible por mantener, a pesar de la falta de un espacio óptimo, aquellas tradiciones que los han caracterizado como conjunto. Hablamos de ese recorrido simbólico que se realiza desde la Iglesia hasta el cementerio en un acto emocional de despedida de sus seres queridos, o de los desfiles patrios y navideños que año tras año se han realizado en esta misma calle; la Avenida 61, como parte de su identidad colectiva.

La desconexión no es únicamente física; es también funcional, ambiental y social: tramos sin arbolado y sin sombra que desalientan la permanencia; aceras estrechas y dispares que cortan la continuidad de la marcha; falta de apoyos para el comercio barrial y la economía del día a día; y pocos puntos de pausa que inviten al encuentro intergeneracional. Esta carencia de una “trama blanda” (he-

cha de recorridos seguros, microestancias, vegetación y cultura) **es el núcleo del problema que esta tesis coloca al frente**.

Sobre ese problema principal se montan, y se potencian entre sí, otras dimensiones ya evidentes en el sitio: el **predominio del automóvil** en el espacio público, la **presión del transporte público** que cruza transversalmente la avenida, la **inseguridad vial** para peatones y ciclistas, el **deterioro del mobiliario** y el **vaciamiento progresivo del uso social** del parque y las calles aledañas.



Figura 13. Visual general del tráfico de la Avenida 61, Tibás.
Fuente: La Nación.

La Avenida 61, en su estado actual, concentra estas problemáticas: la sección vehicular ronda los 12 metros, mientras que las aceras difícilmente superan los 2 metros libres, con discontinuidades, obstáculos, pendientes puntuales y materiales en mal estado; las intersecciones carecen de un diseño explícito de “cruce humano” (refugios, orejas, texturas, iluminación peatonal y señalización a la escala del caminante), y la vegetación que produzca sombra y confort es prácticamente inexistente, exponiendo a las personas a un asolamiento intenso durante la mayor parte del día por su orientación este-oeste y ahondando el efecto de isla de calor.

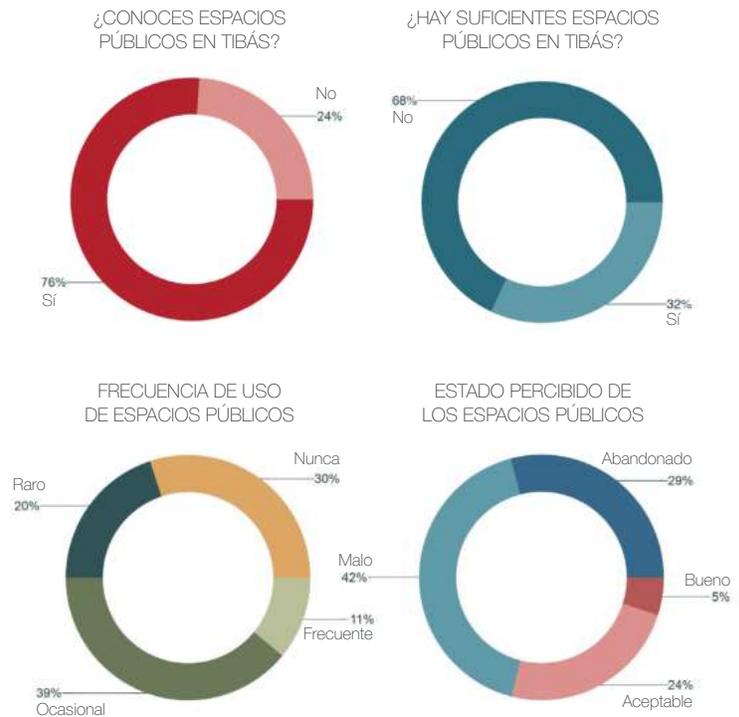


Figura 14. Fotografías del estado general de la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

A esto se suma la lógica de paso y no de estancia: los buses que atraviesan transversalmente la Avenida 61 priorizan el flujo (en especial en el cruce entre el parque y la iglesia), y el transporte privado utiliza la avenida como atajo, reforzando la condición de corredor de tránsito por sobre la de bulevar cívico. El resultado es un espacio público que se percibe hostil en los intervalos entre eventos, y que no logra capitalizar su enorme capital simbólico y comunitario.

La evidencia recogida respalda esta lectura. Pese a que la comunidad reconoce la existencia de espacios públicos; un 76% de las personas encuestadas afirmó conocerlos, un 68% considera que no hay suficientes, y apenas un 11% los utiliza con frecuencia; el resto los usa ocasionalmente (39%), raramente (20%) o nunca (30%). La percepción sobre su estado físico explica, en parte, este desuso: solo un 5% los valora como “en buen estado”, frente a un 42% que los califica como “en mal estado” y un 29% que los describe como “abandonados”.

De nuevo, **hay infraestructura, pero desconectada y, por ello, poco vivible**: predomina la cancha como tipo, con limitada diversidad de usos complementarios (sombra, juego no reglado, cultura barrial), y con escasos vínculos peatonales y programáticos entre parques, iglesias, escuela y cementerio.



Gráfica 01. Datos sobre el conocimiento y uso de los espacios públicos en Tibás.
Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.

Los espacios existen, pero en fragmentos sueltos; falta el tejido. Esta realidad local dialoga con hallazgos previos en Tibás: Bernal (2020) subraya que;

(...) a pesar de la presencia de numerosos espacios de recreación en Tibás, como el mencionado parque, estos se encuentran en mal estado y son poco utilizados por la población. Según un diagnóstico sobre niñez y adolescencia elaborado por el Patronato Nacional de Infancia (PANI, 2014), los menores de edad manifestaron que, a pesar de que en el cantón de Tibás hay muchos espacios públicos, estos se encuentran en su mayoría en mal estado y poco utilizados por la población, lo que evidencia su falta de uso y baja participación comunal. (p. 114)

La Avenida 61, al ser un corredor cívico por excelencia; ceremonial, festivo y comercial, sufre especialmente cuando el sistema de espacios públicos no provee continuidad ni diversidad: el parque se agota si no se liga a un paseo cómodo y sombreado; la iglesia pierde "antesala urbana" si no hay estancia frente a ella; el cementerio posterga su condición de lugar de memoria si el recorrido de despedida carece de resguardo, pausa y cuidado; y el Parque de Cuatro Reinas queda lejos si la conexión peatonal no se vuelve intuitiva, segura y amable. A ello se añaden las condiciones de movilidad que, históricamente, han sobrecargado a Tibás como punto de paso en el norte metropolitano.

La congestión vehicular en San José, incluida Tibás, estuvo por años agravada por la inconclusión de la carretera de circunvalación en el sector norte, con efectos de saturación que Flores (2004) sintetiza con claridad:

"(...) Esta ventaja no la tiene el sector norte del área metropolitana de San José, donde la carretera de circunvalación está inconclusa y la distribución de tránsito es parcial para Goicoechea, Vásquez de Coronado, Moravia, Santo Domingo de Heredia y Tibás, donde, además, desemboca el tránsito que viene del puerto de Limón y de Guápiles y que se junta con parte del tránsito de Heredia y Santo Domingo para generar 39.600 vehículos por día." (p. 8).

En el escenario 2025, la mejora de esa infraestructura abre una **ventana de oportunidad** para reequilibrar la Avenida 61 a favor de caminantes, ciclistas y usuarios del transporte público; pero ese reequilibrio no ocurrirá por inercia si no se ejecuta una reconfiguración deliberada del corredor y, sobre todo, si no se ata dicha reconfiguración a una **lógica de "red de lugares" y no solo de "tramo de calle"**. En Tibás, la sobreocupación del espacio por vehículos privados, circulando y estacionados, tiene impactos en la equidad y la imagen urbana; como sintetiza Recasens (2020),

"la gran cantidad de vehículos que ocupan las calles (...) representan un considerable impacto negativo en calidad de la imagen visual de la ciudad (...) aunque los vehículos privados ocupan el 65% de la vía pública, solo son utilizados por una tercera parte de la población, que claramente **ocupa más espacio público del que le corresponde**, impidiendo con ello otros usos más comunitarios de ese espacio." (p. 269).

Esta afirmación no es abstracta en la Avenida 61: el predominio del flujo motorizado ha vaciado de usos cotidianos las franjas peatonales, debilitado la economía de acera y reducido la diversidad programática; incluso prácticas comunitarias arraigadas, como el desfile patrio o el festival navideño, requieren cierres extraordinarios que demuestran, paradójicamente, el potencial latente de la avenida cuando se pacifica. De hecho, esos eventos, sumados al recorrido ceremonial desde la iglesia hacia el cementerio, **son evidencia viva de que la avenida cumple (y puede cumplir mejor) un rol de columna vertebral cívica.**

Sumando a esto, en Tibás existe una complejidad particular en la gestión del espacio público: **intervienen muchos actores**; la municipalidad, los comercios, las instituciones educativas y religiosas, los operadores de transporte y, por supuesto, la propia comunidad, lo que genera una "multicapa" de responsabilidades que no siempre se articulan entre sí. Aunque hay esfuerzos e intenciones claras por mejorar el cantón, como el programa municipal "Tibás, ciudad de los parques", que busca revitalizar espacios y fortalecer el tejido social, en la práctica estos esfuerzos se ven limitados por la falta de una estrategia común que los conecte. Esta ausencia de coordinación se refleja en problemas concretos: **mobiliario urbano inconsistente, señalización cultural e histórica débil, y falta de una programación comunitaria que dé vida periódica a los espacios.** Es decir, aunque hay recursos, diagnósticos e intenciones, aún falta ese proyecto integrador que logre "coser" los distintos hitos urbanos y sociales en una red coherente y continua, poniendo a las personas en el centro de la transformación del cantón.

Con respecto a la movilidad, los datos enfatizan la urgencia de intervenir con enfoque de red. San Juan funciona como punto de conexión entre el centro de San José, Heredia, Santo Domingo y San Pablo; múltiples líneas de autobús cruzan Tibás y, según la información proporcionada por el sistema de mapeo Moovit (2025), al menos unas quince rutas atraviesan transversalmente la Avenida 61 en el tramo entre parque e iglesia (Ruta 1), mientras que la ruta a Cuatro Reinas utiliza la avenida completa (Ruta 2).



Figura 15. Mapa de las 2 rutas de bus que atraviesan Tibás.
Fuente: Elaboración propia, con base en Moovit.

Esta trama de transporte público, que confirma la centralidad del corredor, intensifica la presión sobre intersecciones, paradas y cruces; sin una reconfiguración que priorice la seguridad peatonal, redistribuya el flujo y pacifique el tránsito, la avenida seguirá operando como “tubo” de paso y no como espacio para la comunidad.

Frente a este conjunto de capas, cabe reiterar: **el problema rector es la desconexión de hitos y espacios públicos**—física, funcional, ambiental y simbólica— que impide que Tibás, a pesar de su red de parques y equipamientos, opere como una estructura de proximidad. **La Avenida 61 es el lugar para corregirlo** porque, por tradición y localización, ya es el eje de lo común: por ahí pasan los desfiles, ahí se encuentra la feria, por ahí caminan quienes despiden a sus seres queridos, ahí cruzan los buses

que conectan el distrito, ahí se sitúan la iglesia y el parque. Si se transforma en un bulevar cultural con prioridad peatonal y gestión integrada, la avenida puede integrar los cuatro puntos estratégicos y convertirlos en un continuo de espacios accesibles, diversos y con identidad.

En síntesis, el problema **no es que falten espacios, sino que faltan conexiones significativas entre ellos**; no es que la avenida no tenga vida, sino que su forma de operar la exprime en eventos puntuales y la marchita el resto del tiempo; no es que Tibás no quiera sus parques, sino que no los puede recorrer ni habitar de manera continua y confortable. Resolver la desconexión es la palanca que permitirá que las mejoras viales, las ampliaciones de acera, la reforestación urbana, la redistribución del transporte público y la activación cultural no sean intervenciones dispersas, sino un proyecto de ciudad.

En esa dirección, y reconociendo el liderazgo local que ha dado impulso a esta iniciativa (comunicación personal con funcionarios municipales, 2024), la pregunta de investigación adquiere su forma más precisa:

¿Cómo diseñar un bulevar cultural que transforme la Avenida 61 en el hilo conector de los hitos de Tibás, reequilibrando la movilidad a favor de las personas y revitalizando la vida comunitaria?

La respuesta exige arquitectura del detalle y, a la vez, urbanismo de la red: cruces que cuidan, suelos que invitan, sombras que arropan, bordes que conversan, paradas que ordenan, relatos que se leen al caminar y un modelo de gestión que mantenga ese latido en el tiempo. Todo lo demás (los problemas viales, las aceras rotas, el calor, el mobiliario ausente) importa, y mucho, pero encuentra su sentido cuando la ciudad vuelve a estar conectada consigo misma.

01.06. JUSTIFICACIÓN.

La creación del Boulevard Cultural de Tibás se plantea como una respuesta estratégica a las necesidades urbanas, sociales y culturales del cantón, atendiendo no solo a los retos actuales de movilidad y deterioro del espacio público, sino también a una problemática estructural más profunda: **la desconexión entre los principales hitos de Tibás**. A pesar de que el cantón cuenta con una amplia oferta de parques y espacios de esparcimiento, estos se encuentran fragmentados, poco articulados entre sí y dominados en su mayoría por canchas de fútbol, lo que limita la diversidad de actividades y reduce el potencial de integración social. Esta fragmentación ha generado un uso limitado de dichos espacios, debilitando el papel del espacio público como conector social y cultural en la vida cotidiana de los tibaseños.

El proyecto busca revertir esta situación mediante la **transformación de la Avenida 61 en un eje articulador que conecte puntos clave** como la Iglesia de San Juan, el Parque Central, el Cementerio Municipal y el Parque de Cuatro Reinas. Al consolidar esta conexión física y simbólica, el boulevard se convierte en un **hilo conductor** capaz de revitalizar la vida comunitaria, favorecer la movilidad peatonal y ciclista, y resignificar el espacio público como un escenario inclusivo, seguro y culturalmente activo. Esta propuesta se inserta en la necesidad de repensar la ciudad bajo un modelo más humano y sostenible, alineado con la visión de Gehl (2010), quien sostiene que *“las ciudades orientadas al bienestar de sus habitantes requieren espacios accesibles, seguros y que promuevan la interacción social”* (p. 102).

El proyecto responde a marcos normativos y programáticos vigentes, como la Política Nacional de Derechos Culturales (2014-2023), que enfatiza la urgencia de proteger y dinamizar el patrimonio cultural y los espacios de encuentro ciudadano, al advertir sobre “el creciente deterioro del paisaje cultural y patrimonial” y la necesidad de acciones integrales para su recuperación (p. 80). En este



Figura 16. Espacios públicos revitalizados: Fomentando las conexiones humanas en las ciudades. Fuente: ArchDaily.

sentido, el Boulevard Cultural no se limita a una mejora estética, sino que representa un mecanismo de cohesión social, preservación del patrimonio y fortalecimiento de la identidad local.

Desde la perspectiva de la movilidad, el proyecto también se justifica en el marco de los debates contemporáneos sobre sostenibilidad urbana. El Grupo de Estudios de Movilidad, Transporte y Territorio (GEMOTT, 2021) señala que la “ciudad de los 15 minutos” se fundamenta en la proximidad a servicios, equipamientos y espacios de recreación mediante infraestructuras peatonales y ciclistas (p. 5).

Esta transición del “corredor de paso” al “bulevar cívico” es coherente con marcos teóricos y prácticas consolidadas: el paradigma de movilidad sostenible (Banister, 2008) reconoce que **no basta con “mover” más rápido, sino con “mover mejor” y, cuando sea posible, “mover menos”** a través de proximidad y modos activos; la evidencia sobre las 3D (densidad, diversidad y diseño), muestra que barrios con mezcla de usos y diseño peatonal reducen la dependencia del automóvil y propician traslados caminables y en bicicleta (Cervero & Kockelman, 1997).

En este sentido, la revitalización de la Avenida 61 como un corredor cultural y de movilidad activa contribuye a **acercar a la comunidad a equipamientos claves** del cantón, reduciendo la dependencia del automóvil y mejorando la calidad de vida urbana.

Por otra parte, el proyecto está en consonancia con iniciativas locales como el programa “Tibás, ciudad de los parques”, impulsado por la Municipalidad, que busca fortalecer el tejido social y prevenir el delito mediante la creación y renovación de espacios públicos. Sin embargo, la experiencia de dicho programa ha evidenciado que, sin una visión articuladora que conecte y active los diferentes hitos, los impactos de revitalización resultan limitados. El Boulevard Cultural aporta precisamente esa pieza faltante: **un proyecto integrador que no solo mejora la infraestructura, sino que articula las intenciones municipales, comunitarias y culturales en un corredor continuo y multifuncional.**

Finalmente, el proyecto se justifica también por sus impactos económicos y simbólicos. La renovación del espacio público **dinamizará el comercio local** al ofrecer áreas seguras y atractivas para la interacción social, generando oportunidades de negocio y empleo. Además, el fortalecimiento de la identidad cultural de Tibás mediante la integración de arte, memoria y convivencia comunitaria aportará un valor intangible fundamental para la cohesión social.

En conclusión, el Boulevard Cultural de Tibás constituye una **intervención necesaria y pertinente** porque conecta hitos desconectados, promueve la movilidad sostenible, preserva el patrimonio cultural y responde a una demanda social latente. Al hacerlo, no solo atiende problemas estructurales del distrito de San Juan, sino que sienta las bases para un modelo urbano más inclusivo, participativo y resiliente, consolidando a Tibás como un referente de revitalización urbana en el área metropolitana.



Figura 17. Fotografía aérea de Tibás, visual desde el Parque.
Fuente: Elaboración propia.

01.07. OBJETIVOS.

Objetivo General

Diseñar el Boulevard Cultural de Tibás como estrategia integral para la revitalización de la Avenida 61, conectando sus principales hitos urbanos, fomentando la movilidad sostenible y enriqueciendo la vida comunitaria en el distrito de San Juan, cantón de Tibás.

Objetivos Específicos

1

Caracterizar el estado actual de la Avenida 61 y sus alrededores en términos de seguridad vial, accesibilidad peatonal, utilización de espacios públicos y cohesión social en el distrito de San Juan, orientando las acciones de revitalización urbana hacia la mejora de la calidad de vida y el fortalecimiento de la integración comunitaria.

2

Identificar acciones concretas de revitalización urbana mediante la mejora de la infraestructura vial, la creación de espacios públicos dinámicos y la promoción de actividades culturales y comunitarias, fomentando la participación ciudadana y el fortalecimiento del sentido de pertenencia.

3

Desarrollar un plan urbanístico y de movilidad para transformar la Avenida 61 en un Boulevard Cultural, incorporando principios de diseño centrados en las personas, sostenibilidad ambiental y fortalecimiento del tejido social, consolidando un espacio inclusivo y vibrante que actúe como eje conector de la vida comunitaria de Tibás.

01.08. ESTADO DE LA CUESTIÓN.

La revitalización urbana se ha convertido en un tema central en el desarrollo de las ciudades modernas, la cual busca transformar espacios urbanos en entornos más habitables, sostenibles y vibrantes. Bajo esta premisa, este apartado aborda cómo la movilidad sostenible y el diseño centrado en las personas emergen como pilares fundamentales para la creación de ciudades más equitativas y saludables. A través de diversas intervenciones urbanas y enfoques teóricos, se examina cómo la integración social, económica y ambiental puede transformar el tejido urbano, contribuyendo a la resiliencia y adaptabilidad de las ciudades ante los desafíos contemporáneos.

Autores como **Jan Gehl**, en su influyente obra **“Cities for People” (2010)**, y **Jane Jacobs**, en **“The Death and Life of Great American Cities” (1961)**, han contribuido significativamente a este campo, donde destacan la importancia de diseñar entornos urbanos centrados en las personas, donde se priorice la accesibilidad, seguridad y atractivo de los espacios públicos para fomentar la cohesión social y el bienestar. La perspectiva de Gehl (2010) se centra en la necesidad de una revisión integral de la planificación urbana, considerando no solo la funcionalidad de los espacios, sino también su capacidad para facilitar encuentros y actividades comunitarias. Por su parte, Jacobs (1961) enfatiza la vitalidad de las calles y la diversidad de usos en el espacio urbano como elementos esenciales para la vida en la ciudad, abogando por la preservación y promoción de vecindarios diversos y activos.

En este contexto se resalta la importancia de concebir las ciudades como organismos vivos, donde la interacción humana y la diversidad son fundamentales para su prosperidad. Al priorizar la creación de entornos urbanos centrados en las personas, se promueve un sentido de pertenencia y comunidad que fortalece los lazos sociales y contribuye a una mayor calidad de vida. La atención

hacia la accesibilidad, seguridad y atractivo de los espacios públicos no solo mejora la experiencia cotidiana de los habitantes, sino que también fomenta la inclusión y la participación ciudadana, esenciales para el desarrollo sostenible y equitativo de las ciudades.

Además, las ideas de Gehl (2010) y Jacobs (1961) tienen importantes implicaciones en la construcción de ciudades resilientes frente a los desafíos contemporáneos. Al diseñar entornos urbanos que fomenten la interacción social y la actividad comunitaria, se generan redes de apoyo y colaboración que pueden ser fundamentales en momentos de crisis. Asimismo, la diversidad de usos en el espacio urbano no solo enriquece la experiencia urbana, sino que también contribuye a la adaptabilidad y flexibilidad de la ciudad frente a cambios económicos, tecnológicos y demográficos.

En este sentido, el concepto de la “ciudad de los 15 minutos” ha ganado relevancia, especialmente tras la pandemia de COVID-19, la cual ha destacado la importancia de tener acceso a servicios y actividades esenciales a poca distancia de los hogares. **Birche et al. (2021)** describen este modelo como **“una ciudad descentralizada, policéntrica y multiservicios, en la que los ciudadanos solo necesitan desplazarse 15 minutos para satisfacer sus necesidades esenciales” (p.88)**. Este enfoque busca reducir la necesidad de desplazamientos largos y promover una vida urbana más sostenible y equitativa. Si bien los aspectos teóricos se vienen trabajando desde principios del siglo XX y han sido apoyados por autores como Jane Jacobs o Jan Gehl durante las décadas del sesenta y setenta, en la actualidad vuelven a resurgir en el marco de una pandemia y de una ciudad fragmentada. Las personas deben movilizarse mucho porque espacialmente se han separado funciones urbanas claves como: la vivienda, el trabajo, el abastecimiento, la educación, la salud y el ocio. La ciudad de los quince minutos ha

venido a postular que la mejor movilidad es la que no se hace. Y, en este sentido, comparte los planteamientos de la ciudad compacta.

La comprensión de la relación entre el diseño urbano y la experiencia humana en la ciudad ha sido enriquecida por diversos autores que han proporcionado marcos teóricos y observaciones prácticas a lo largo de los años. En este sentido, se destaca la importancia de considerar cómo las personas perciben y se orientan en su entorno urbano, así como el impacto de los espacios públicos en la interacción social y el bienestar comunitario.

Esto se ve respaldado por las obras de **Kevin Lynch** y **William H. Whyte**, quienes han contribuido significativamente a este campo. Lynch, en **“The Image of the City” (1960)**, desarrolla la idea de que las ciudades son organizadas mentalmente por los individuos a través de elementos como nodos, caminos y bordes, influenciando su apreciación estética y emocional del entorno urbano. Además, argumenta que comprender cómo los habitantes de la ciudad crean imágenes mentales de su entorno es crucial para el diseño urbano efectivo y la planificación del espacio público. Esta perspectiva se complementa con la visión de Jacobs (1961) mencionada anteriormente, ya que ambos autores enfatizan la importancia de comprender la experiencia subjetiva de los habitantes urbanos y la vitalidad de los espacios públicos en la configuración de las ciudades. Mientras Lynch (1960) se centra en cómo los individuos perciben y organizan mentalmente el entorno urbano, Jacobs (1961) destaca la importancia de la diversidad, la interacción social y la actividad económica en la creación de vecindarios vibrantes y sostenibles. Ambos abogan por un enfoque desde la base en la planificación urbana, reconociendo el papel crucial de la comunidad local en la formación y evolución de las ciudades.

Whyte, por su parte, en **“The Social Life Of Small Urban Spaces” (1980)**, ofrece valiosas observaciones sobre cómo los espacios públicos pueden ser diseñados para fomentar la interacción social y el uso activo, revelando patrones de comportamiento humano que pueden ser aprovechados en la planificación urbana. La visión de

Whyte se asocia con la de Gehl en otro de sus libros llamado **“Life Between Buildings” (1971)** debido a que ambos autores comparten un enfoque centrado en el comportamiento humano y la experiencia cotidiana en los espacios urbanos. Mientras Whyte ofrece observaciones detalladas sobre cómo diseñar espacios públicos para fomentar la interacción social y el uso activo, Gehl profundiza en la importancia de la escala humana, la calidad ambiental y la participación ciudadana en la creación de entornos urbanos habitables y vibrantes. Ambos abogan por un diseño urbano que priorice las necesidades y experiencias de las personas, reconociendo la importancia de la vida social y comunitaria en el tejido urbano, destacando que las ciudades son más que meros conglomerados de edificios y carreteras, sino lugares donde las personas viven, trabajan y se relacionan entre sí.

Por otro lado, la integración de diversas perspectivas teóricas en proyectos de revitalización urbana, como mencionan Gehl (2010) y Jacobs (1961), puede contribuir significativamente a abordar desafíos sociales y mejorar la calidad de vida de los habitantes. Por ello, analizando el contexto local de Costa Rica, la investigación de **Sevilla (2018)** ofrecen ejemplos concretos de cómo aplicar principios de diseño urbano centrados en las personas y enfoques participativos para lograr resultados exitosos.

Su tesis se centra en la rehabilitación e inclusión social en el Paso de la Vaca en San José, una zona marcada por la presencia de personas en situación de calle y de pobreza. Destaca la necesidad de crear espacios de convergencia entre estos habitantes y otros usuarios de la zona, utilizando la rehabilitación edilicia como estrategia para fomentar la integración social y revitalizar áreas urbanas conflictivas.

En la compleja trama urbana, los barrios no solo representan conjuntos de edificaciones, sino también comunidades interdependientes que requieren de interacción y colaboración para prosperar. Y como menciona **Sevilla (2018)** **“la intervención y revitalización urbana, incluyendo la transformación de edificios deteriorados en espacios habitables y funcionales, no solo mejora la calidad de vida de los residentes, sino que también actúa como un imán**

para atraer a nuevos habitantes y usuarios.” (p. 22) Estos proyectos no solo renuevan la estética del entorno, sino que también impulsan la actividad económica local y promueven la cohesión social al proporcionar lugares comunes donde los habitantes pueden interactuar de manera orgánica.

Al crear estos espacios, se promueve la diversidad social y se fomenta el intercambio cultural, propiciando un ambiente enriquecedor donde las diferencias se convierten en puntos de encuentro y aprendizaje. Es a través de estos espacios de convergencia que los habitantes y otros usuarios pueden unirse para construir un tejido urbano más vibrante y cohesionado, donde cada individuo se sienta parte de un todo mayor.

La planificación urbana implica mucho más que trazar líneas en un mapa o erigir edificaciones. Requiere comprender a fondo las comunidades que habitan esas áreas y emplear un enfoque multidisciplinario que abarque diversos campos del conocimiento. Por eso, la participación comunitaria es esencial en este proceso, ya que los residentes son quienes mejor conocen sus necesidades y aspiraciones. Al involucrar a la comunidad en la toma de decisiones, se asegura que los planes urbanos reflejen verdaderamente los intereses y valores locales. Sin embargo, la participación comunitaria por sí sola no es suficiente. Es crucial adoptar un enfoque multidisciplinario que integre diversas perspectivas, desde urbanismo y arquitectura, hasta economía, ecología y sociología. Cada disciplina aporta una visión única que enriquece la planificación urbana y permite abordar los desafíos de manera más completa.

En esta línea, el trabajo de **Ramos (2020)**, que aborda la revitalización del casco central de Alajuela, propone un enfoque participativo que involucre a la comunidad en la identificación y conservación de espacios con valores patrimoniales, así como en la planificación de proyectos que promuevan la diversificación de actividades y la mejora de la infraestructura urbana. Al promover el involucramiento de los residentes en la identificación de nece-

sidades y la implementación de soluciones, se fortalece el sentido de pertenencia y se establece una base sólida para la construcción de entornos urbanos más resilientes y sostenibles. La convergencia de esfuerzos y enfoques diversos emerge como una estrategia fundamental para abordar los desafíos urbanos contemporáneos y construir ciudades más inclusivas y habitables para todos.

Por otro lado, la sostenibilidad ambiental y económica deben estar en el centro de estos procesos. Las ciudades enfrentan cada vez más presiones ambientales, desde la contaminación hasta la escasez de recursos naturales. Una planificación urbana sostenible busca minimizar el impacto ambiental y promover prácticas que aseguren la salud a largo plazo del entorno natural y humano (**Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica [MIDEPLAN], 2017**). Asimismo, la sostenibilidad económica es esencial para garantizar la viabilidad a largo plazo de las ciudades. Los proyectos urbanos deben ser económicamente viables y generar oportunidades de empleo y crecimiento económico para sus habitantes. La inversión en infraestructura y servicios públicos debe ser cuidadosamente planificada para maximizar su eficiencia y beneficios a largo plazo.

Sevilla (2018) y Ramos (2020) no solo resaltan la importancia de la participación comunitaria y el enfoque multidisciplinario en la planificación urbana, sino que también subrayan la necesidad de considerar la sostenibilidad ambiental y económica en estos procesos, como también lo hacen Lynch (1960) y Whyte (1980). Al adoptar un enfoque integral que aborde tanto los aspectos sociales como los patrimoniales y ambientales, es posible crear espacios públicos inclusivos que fomenten la interacción social y mejoren la calidad de vida de los residentes.

En la línea de la sostenibilidad ambiental y económica, la movilidad sostenible emerge como una respuesta vital a los desafíos contemporáneos que enfrentan las áreas urbanas. Centrada en alternativas de transporte no motorizado, como caminar y andar en bicicleta, esta estrategia no solo alivia la congestión vehicular, sino que también

aborda la contaminación atmosférica y promueve estilos de vida activos y saludables. La implementación de infraestructuras específicas, como ciclovías segregadas y sistemas de transporte público integrados, han demostrado su capacidad para mejorar la calidad del aire y reducir el ruido del tráfico (**Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2015**).

La creación de entornos urbanos más caminables y ciclistas, no solo beneficia la salud y el bienestar de los residentes, sino que también juega un papel crucial en la mitigación del cambio climático y la reducción de la dependencia de los combustibles fósiles. En línea con estos objetivos, tanto el Plan Nacional de Descarbonización como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 proporcionan marcos esenciales para guiar las políticas y acciones relacionadas con la movilidad urbana y la planificación del espacio público (Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica [MIDEPLAN], 2017 (**Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2015**)).

Es fundamental que las administraciones urbanas en todo el mundo prioricen la promoción de políticas que fomenten el uso de modos de transporte activos y la mejora de la infraestructura peatonal y ciclista. La inversión en infraestructuras verdes, como parques y zonas peatonales, no solo eleva la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también estimula la economía local a través de la atracción de nuevos usuarios. (Jacobs, 1961) (Gehl, 2010)

Además de estas acciones, es crucial considerar estrategias de educación y sensibilización ciudadana para fomentar un cambio cultural hacia formas de movilidad más sostenibles. Campañas informativas y programas de concienciación pueden incentivar el uso del transporte activo y promover hábitos de desplazamiento responsables y respetuosos con el medio ambiente. La colaboración entre entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y el sector privado es esencial para impulsar una transformación integral hacia sistemas de movilidad urbana más amigables y equitativos.

Además de los antecedentes mencionados, es relevante

considerar otros estudios y experiencias internacionales que aporten perspectivas adicionales al tema de revitalización urbana. Por ejemplo, el caso de Medellín en Colombia, donde la gestión urbana ha transformado áreas marginales en espacios públicos seguros y vibrantes mediante políticas inclusivas y programas de participación comunitaria (**Restrepo, 2015**).

En conclusión, la revitalización urbana es mucho más que un simple proceso de renovación física de espacios urbanos; representa una oportunidad para transformar comunidades, promover la inclusión social y mejorar la calidad de vida de los residentes. A través de un enfoque centrado en las personas y la integración de diversas perspectivas teóricas y prácticas, es posible crear ciudades más equitativas, sostenibles y vibrantes.

Autores como Jan Gehl, Jane Jacobs, Kevin Lynch y William H. Whyte han sentado las bases para comprender la relación entre el diseño urbano y la experiencia humana en la ciudad, enfatizando la importancia de los espacios públicos, la interacción social y la diversidad urbana. Sus obras destacan la necesidad de concebir las ciudades como organismos vivos, donde la vitalidad comunitaria y la adaptabilidad son esenciales para su prosperidad.

Dentro de la propuesta, estos hallazgos serán tomados en cuenta de manera integral. Por ejemplo, adoptando un enfoque centrado en las personas y en la comunidad, asegurando que cada intervención se alinee con las necesidades y aspiraciones locales. Además, integrando diversas perspectivas teóricas y prácticas, tomando como referencia las obras de los autores mencionados para guiar el enfoque en la planificación y diseño urbano.

La participación comunitaria y el enfoque multidisciplinario seguirán siendo pilares fundamentales en la propuesta del boulevard cultural. Involucrar a los residentes en la toma de decisiones y considerar una variedad de perspectivas permitirá desarrollar proyectos que reflejen verdaderamente las necesidades y valores de la comunidad. Asimismo, la sostenibilidad ambiental y económica ocuparán un lugar central en las intervenciones, garantizando la viabilidad a largo plazo del proyecto.

01.09. MARCO CONCEPTUAL.

En este apartado, se proporcionará un marco conceptual integral para el proyecto sobre el diseño del Boulevard Cultural de Tibás, centrándose en conceptos clave relacionados con la **movilidad sostenible**, la **planificación urbana centrada en las personas** y los **espacios públicos funcionales y sostenibles**. Se explorarán las ideas de diversos urbanistas reconocidos como Gehl, Jacobs, Lynch y Whyte, entre otros autores, para comprender mejor estos conceptos y su aplicación en el contexto del proyecto propuesto.

01.09.01. Movilidad Sostenible en Entornos Urbanos.

Este apartado se centra en el análisis de conceptos y estrategias relacionadas con la movilidad urbana dentro del contexto del proyecto propuesto. Se explorará cómo la movilidad sostenible no solo se centra en la reducción de emisiones contaminantes, sino también en la creación de entornos urbanos que fomenten modos de transporte saludables y eficientes. Se abordará la integración del transporte público, la infraestructura ciclista y la planificación del uso del suelo para promover desplazamientos más amigables y accesibles para todos los ciudadanos.

Iniciando con la **movilidad sostenible** per sé, este término va más allá de simplemente reducir las emisiones contaminantes; implica crear entornos urbanos que promuevan modos de transporte más saludables y eficientes. Como destaca Gehl (2010), este enfoque **“considera la calidad de vida de los ciudadanos al priorizar opciones de desplazamiento que sean accesibles, seguras y convenientes para todos”** (p. 53). Además de reducir la huella ambiental, busca mejorar la eficiencia del transporte y la calidad de vida de los habitantes.

En el contexto de la movilidad sostenible, este tipo de desplazamientos se refieren a aquellos que priorizan medios de transporte no motorizados o de bajas emisiones, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte

público. Estos desplazamientos son seguros, eficientes y accesibles para todos los ciudadanos, independientemente de su condición socioeconómica o ubicación geográfica.

Dentro de este escenario, surge el concepto de **transporte público integrado**, el cual busca la eficiente combinación de diversos modos de transporte público; como autobuses, trenes ligeros o tranvías. Es una estrategia que busca facilitar los desplazamientos de la población al combinar diferentes modos de transporte en una red coordinada y complementaria. Como menciona Gehl (2010), **“esta integración se basa en la interconexión física y operativa entre los diferentes sistemas de transporte público, con el objetivo de ofrecer a los usuarios opciones de movilidad flexibles y eficientes que se adapten a sus necesidades específicas.”** (p. 106)



Figura 18. Movilidad sostenible.
Fuente: Curbed.

En una ciudad con un sistema de transporte público integrado, los usuarios pueden fácilmente trasladarse de un medio de transporte a otro sin inconvenientes, aprovechando la cobertura y frecuencia de los servicios para optimizar sus desplazamientos. Por ejemplo, un usuario puede comenzar su viaje en autobús desde su hogar hasta una estación de tren ligero, donde luego puede hacer una conexión rápida y conveniente para llegar a su destino final.

Este enfoque integral no solo busca mejorar la movilidad de los ciudadanos, sino también garantizar que existan opciones de transporte público accesibles para todas las personas, independientemente de su ubicación o situación socioeconómica. Además, como agrega Banister (2008), “el transporte público integrado puede contribuir a reducir la congestión vial, mejorar la calidad del aire y promover una distribución más equitativa de los recursos de movilidad en las ciudades” (p. 78).

Además de enfocarse en el transporte público, la movilidad sostenible también requiere una atención significativa a la **infraestructura ciclista**. La infraestructura ciclista se refiere a la red de vías diseñadas específicamente para el tráfico de bicicletas, que incluyen ciclovías, carriles bici segregados en las calzadas y rutas exclusivas para bicicletas. Este tipo de infraestructura proporciona un entorno seguro y protegido para que los ciclistas se desplacen por la ciudad, separándolos del tráfico vehicular y reduciendo el riesgo de accidentes.

Promover el desarrollo de redes de ciclovías seguras y conectadas es fundamental para fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte urbano viable y atractivo. Como destacan Pucher y Buehler (2008), “invertir en infraestructura ciclista no solo promueve la salud al alentar la actividad física, sino que también contribuye a reducir la congestión vehicular y las emisiones de gases de efecto invernadero” (p. 23)

Por otro lado, la **planificación del uso del suelo** también es clave, dicho concepto se refiere a la organización y distribución de los diferentes tipos de actividades y funciones dentro de un área urbana. Cervero y Kockelman

(1997) comentan que “este enfoque busca crear entornos donde los lugares de residencia, trabajo, educación, recreación y servicios estén ubicados de manera estratégica y cercana entre sí, facilitando la movilidad peatonal y reduciendo la necesidad de desplazamientos motorizados.” (p. 54)

En esta línea, el Grupo de estudios de movilidad, transporte y territorio (GEMOTT, 2021) menciona que “las características urbanas de las ciudades juegan un papel fundamental a la hora de estimular la movilidad activa. Las ciudades compactas, con diversidad de usos, vitales y de proximidad fomentan los desplazamientos a pie, aportando beneficios sustanciales para la salud, el medioambiente, la equidad y la economía.” (p.54).



Figura 19. Proyecto de ciclovía en Sydney.
Fuente: Betterfuture.com

Al buscar la proximidad entre diferentes actividades y funciones dentro de la ciudad, la planificación del uso del suelo promueve la creación de comunidades más compactas y accesibles, donde las personas pueden satisfacer sus necesidades diarias con mayor facilidad y eficiencia. Esto no solo reduce la dependencia del automóvil, sino que también fomenta estilos de vida más activos y sostenibles, alentando a las personas a desplazarse a pie o en bicicleta en lugar de utilizar vehículos motorizados.

En suma, el análisis preliminar de la movilidad sostenible en entornos urbanos destaca su relevancia fundamental para comprender el proyecto propuesto del Boulevard Cultural de Tibás y definir una metodología de abordaje efectiva. La movilidad sostenible no solo es crucial para reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad de vida de los habitantes, sino que también influye en la eficacia y el éxito del proyecto en su conjunto. La integración de diferentes modos de transporte público y la promoción de la infraestructura ciclista no solo mejorarán la accesibilidad y la eficiencia de los desplazamientos, sino que también contribuirán a la creación de un espacio urbano más inclusivo y equitativo.

Para que la propuesta del boulevard peatonal alcance la eficacia y éxito propuesto, se propone incorporar los siguientes elementos, basados en el análisis previo;

1. Incluir ciclovías seguras y conectadas para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano dentro y fuera del boulevard.
2. La planificación del entorno del boulevard debe promover una distribución estratégica de actividades y funciones para crear un espacio urbano compacto y accesible.
3. Se debe garantizar que el boulevard sea accesible para todas las personas, incluyendo personas con discapacidad, mediante la incorporación de rampas, pasarelas elevadas y otros elementos de diseño inclusivo.

01.09.02. Planificación Urbana Centrada en las Personas.

Este apartado se centra en examinar los principios y prácticas de la planificación urbana centrada en las personas. Se explorará cómo este enfoque busca crear entornos urbanos más humanos, donde las necesidades y preferencias de los ciudadanos son prioritarias en la toma de decisiones sobre el desarrollo y la organización del espacio urbano. Se abordará la importancia de la participación ciudadana, la justicia espacial, la interacción comunitaria eficiente y la necesidad de un diseño inclusivo en la planificación urbana centrada en las personas.

Comenzando con la descripción del tema como tal, **la planificación urbana centrada en las personas**, el cual se fundamenta en la premisa destacada por **Jacobs (1961)** que menciona que **"las ciudades deben ser diseñadas y gestionadas considerando las necesidades y preferencias de sus habitantes como prioridad principal"** (p. 305), busca crear entornos urbanos más humanos, donde la calidad de vida de los ciudadanos sea el principal criterio para tomar decisiones sobre el desarrollo y la organización del espacio urbano.

La **participación ciudadana** es un componente fundamental de la planificación urbana centrada en las personas. Este concepto implica la participación activa de los residentes y usuarios en el proceso de toma de decisiones relacionadas con el desarrollo y la gestión de la ciudad. Dicha participación no solo se limita a la consulta pública, sino que comprende una colaboración significativa entre los ciudadanos, las autoridades locales y otros actores relevantes en la planificación y ejecución de proyectos urbanos. Tal como agregan **Innes y Booher (2010)**, **"a involucrar a los ciudadanos en todas las etapas del proceso, desde la identificación de problemas hasta la implementación de soluciones, se asegura que las políticas y proyectos urbanos reflejen las necesidades reales de la comunidad y promuevan un sentido de pertenencia y responsabilidad compartida hacia el espacio urbano."** (p. 105)

Otro concepto que se ve relacionado es la **justicia espacial**; es un principio que busca garantizar que la distribución de los beneficios y cargas asociados con el desarrollo urbano sea equitativa para todos los grupos sociales. Esto implica que todos los ciudadanos, independientemente de su origen socioeconómico, etnia o género, tengan acceso a recursos y oportunidades en la ciudad de manera justa y equitativa. Soja (2010) destaca que “la justicia espacial reconoce las desigualdades existentes en el acceso a servicios básicos, infraestructura, vivienda y empleo, y busca abordar estas disparidades a través de políticas y acciones que promuevan la inclusión y la igualdad de oportunidades en el espacio urbano.” (p. 12).

Otro tema para tratar es la **interacción comunitaria eficiente**, la cual se refiere a la capacidad de los espacios urbanos para facilitar y enriquecer las relaciones sociales entre los habitantes, promoviendo un sentido de pertenencia y conexión entre los miembros de la comunidad. Como destaca Whyte (1971), “estos espacios están diseñados para fomentar la interacción entre las personas, proporcionando lugares adecuados y propicios para el encuentro, la conversación y la colaboración” (p. 78). Además de servir como puntos de reunión, los espacios urbanos eficientes en la interacción comunitaria pueden albergar eventos y actividades que promuevan la participación activa de los residentes y fortalezcan los lazos sociales dentro de la comunidad.

Para que esta interacción eficiente pueda llevarse a cabo, el **diseño inclusivo** es un elemento que no puede dejarse de lado. Imrie y Hall (2001) lo describen como “un enfoque que busca crear entornos urbanos que sean accesibles y acogedores para todas las personas, independientemente de su edad, género, origen étnico o capacidad física” (p. 36). Esto implica la eliminación de barreras físicas y sociales que puedan excluir a ciertos grupos de la población, garantizando que todos los ciudadanos puedan disfrutar y participar plenamente en la vida urbana. El diseño inclusivo considera aspectos como la accesibilidad de las infraestructuras y los servicios, la seguridad y la comodidad de los espacios públicos, y la diversidad cultural y social de la comunidad.

A demás, para que un espacio público incite a la interacción, debemos tomar en cuenta la **programación cultural**, la cual es una herramienta importante para enriquecer la vida comunitaria y promover la identidad cultural en los espacios urbanos. Consiste, según Richards y Wilson (2006) “en la organización de eventos, actividades y exhibiciones culturales en lugares públicos, que buscan involucrar y comprometer a la comunidad en la valoración y la preservación del patrimonio cultural local” (p. 26). Estas iniciativas pueden incluir festivales, conciertos, exposiciones de arte, ferias de comida, entre otros, que contribuyan a crear un ambiente vibrante y dinámico en la ciudad. La programación cultural no solo proporciona oportunidades de entretenimiento y recreación para los habitantes, sino que también promueve el diálogo intercultural, la comprensión mutua y el enriquecimiento de la diversidad cultural en el espacio urbano.

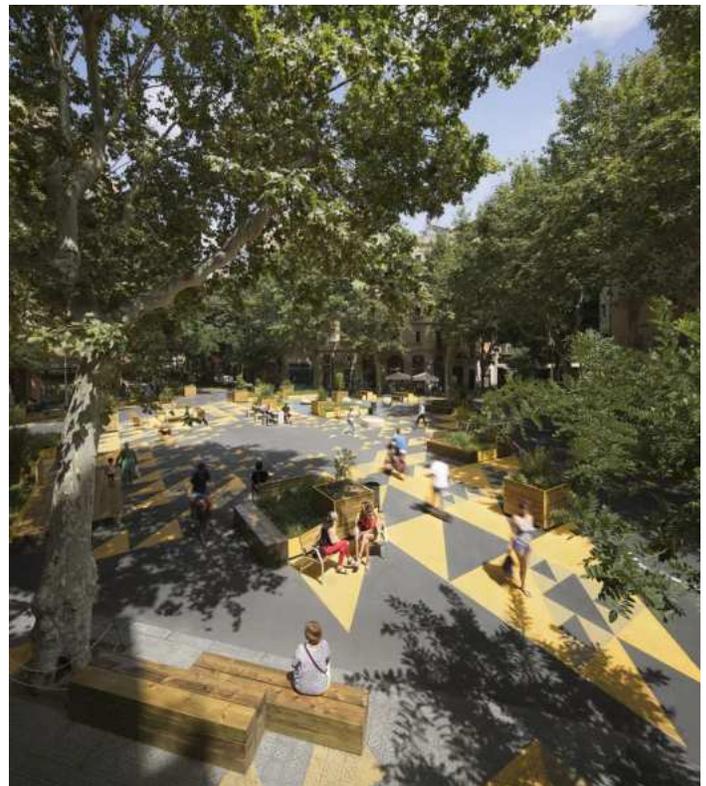


Figura 20. Interacción comunitaria.
Fuente: ArchDaily.

En suma, este apartado resalta en su importancia crítica para desarrollar una metodología de abordaje coherente. Al poner el énfasis en las necesidades y preferencias de los ciudadanos, este enfoque garantiza que el diseño y la gestión del espacio urbano reflejen verdaderamente los valores y la identidad de la comunidad. La inclusión de la participación ciudadana, la consideración de la justicia espacial y el diseño inclusivo son elementos esenciales para asegurar que el proyecto propuesto sea un espacio auténtico y significativo para sus habitantes, emergiendo como un enfoque vital para el desarrollo de entornos urbanos más humanos y equitativos.

Para ello, el proyecto propuesto debe incorporar ciertas características que lo orienten en pro de la comunidad;

1. Debe establecer mecanismos claros y accesibles para la participación activa de los residentes y usuarios en todas las etapas del proceso de planificación y ejecución, incluyendo audiencias públicas, talleres participativos y consultas ciudadanas.
2. Debe garantizar que la distribución de recursos y servicios en el espacio urbano sea equitativa y justa, priorizando las áreas y comunidades más vulnerables y marginadas.
3. Se debe incorporar principios de diseño inclusivo en la planificación y el diseño de espacios públicos, infraestructuras y servicios urbanos, eliminando barreras físicas y sociales para garantizar la plena participación de todos los ciudadanos, incluyendo personas con discapacidad, personas mayores y niños.
4. Debe valorar y promover la diversidad cultural y el patrimonio local en el diseño y la gestión del espacio urbano, integrando elementos culturales y simbólicos en la planificación de espacios públicos y actividades comunitarias.

01.09.03. Espacios Públicos Funcionales y Sostenibles.

Este eje se enfoca en analizar la importancia de los espacios públicos funcionales y sostenibles en el diseño urbano, tomando en cuenta el contexto del proyecto.

Se abordará la integración de prácticas de sostenibilidad ambiental, la implementación tecnológica en el diseño y el impulso económico local que se busca lograr con la propuesta.

Iniciando con el concepto propio de los **espacios públicos funcionales**, estos son elementos esenciales en el diseño urbano, ya que proporcionan lugares de encuentro, recreación y expresión para los habitantes de una comunidad. Lynch (1960) agrega que estos espacios, como parques, plazas, paseos peatonales y áreas verdes, "contribuyen significativamente a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos al proporcionarles lugares para socializar, hacer ejercicio, descansar y participar en actividades culturales y recreativas" (p. 98). Además, los espacios públicos bien diseñados y mantenidos pueden fomentar la cohesión social al proporcionar oportunidades para la interacción entre personas de diferentes grupos y orígenes, fortaleciendo así el sentido de comunidad y pertenencia en el entorno urbano.

En este contexto, la **sostenibilidad ambiental** es un principio fundamental en el diseño y la gestión de espacios públicos urbanos. Este concepto implica la creación de entornos que minimicen su impacto en el medio ambiente y promuevan la conservación y el uso eficiente de los recursos naturales. Como menciona Carmona et al. (2010) "en el escenario de los espacios público, la sostenibilidad ambiental se traduce en la incorporación de prácticas como el diseño de paisajes sostenibles, la gestión eficiente del agua, la utilización de materiales y tecnologías ecoamigables, y la integración de áreas verdes y hábitats naturales en el tejido urbano." (p. 47)

Además, implica la adopción de estrategias para mitigar los efectos del cambio climático, como la integración de soluciones de adaptación, la plantación de árboles para proporcionar sombra y reducir la temperatura urbana y la implementación de sistemas de drenaje sostenible para gestionar las aguas pluviales de manera eficiente y prevenir inundaciones.

Por otro lado, la **innovación tecnológica** también está transformando la manera en que se diseñan, gestionan y experimentan los espacios públicos urbanos. Como destaca Townsend (2013) “esta tendencia implica la integración de tecnologías avanzadas, como sensores inteligentes, sistemas de iluminación y señalización digital, y aplicaciones móviles, para mejorar la funcionalidad y la experiencia de los usuarios en los espacios públicos” (p. 55). La innovación tecnológica en los espacios públicos puede incluir la implementación de sistemas de transporte inteligente para mejorar la movilidad, la instalación de infraestructuras de comunicación para proporcionar acceso a Internet gratuito, y el desarrollo de aplicaciones móviles que permitan a los ciudadanos participar en la planificación y gestión de los espacios públicos. Además, la tecnología también puede utilizarse para mejorar la seguridad, mediante la instalación de sistemas de vigilancia inteligente y la implementación de alertas tempranas para situaciones de emergencia.



Figura 21. Semáforo peatonal inteligente.
Fuente: Pixelon.com

Además de los aspectos previamente mencionados, para que el espacio sea funcional y beneficioso para la población, se debe buscar un **impulso en la economía local**. Uno de ellos es el emprendimiento social, una forma de actividad empresarial que busca generar impacto social positivo en las comunidades donde opera. A diferencia de las empresas tradicionales, cuyo principal objetivo es maximizar las ganancias, las empresas sociales tienen como objetivo primordial abordar problemas sociales o ambientales; como la pobreza, el desempleo o la degradación ambiental, a través de modelos de negocio innovadores y sostenibles. Estas iniciativas empresariales no solo buscan obtener beneficios económicos, sino también contribuir al bienestar de la comunidad, proporcionando empleo, servicios y oportunidades económicas en áreas desfavorecidas o en proceso de revitalización urbana.

Otro aspecto relevante es el **turismo sostenible**, que como menciona Goodwin (2011), es “una forma de turismo que busca minimizar el impacto negativo en el medio ambiente, la cultura y la sociedad local, al tiempo que maximiza los beneficios económicos y sociales para la comunidad anfitriona” (p. 14). Esto implica la adopción de prácticas de gestión y operación que respeten la integridad cultural y ambiental del destino, promoviendo la conservación de los recursos naturales y culturales, así como el desarrollo equitativo de las comunidades locales. El turismo sostenible se centra en ofrecer experiencias auténticas y enriquecedoras para los visitantes, al tiempo que garantiza la preservación y valoración del patrimonio cultural, la diversidad biológica y los ecosistemas locales. Además de generar ingresos económicos directos a través de la industria turística, el turismo sostenible puede impulsar el desarrollo de infraestructuras y servicios locales, crear empleo y oportunidades de negocio, y promover la conservación ambiental y cultural a largo plazo.

En conclusión, el análisis de los espacios públicos funcionales y sostenibles enfatiza su importancia vital para establecer una metodología de abordaje integral. Los espacios públicos bien diseñados y gestionados no solo son cruciales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también desempeñan un papel fundamental en la promoción de la interacción comunitaria y la cohesión social. La integración de prácticas de sostenibilidad ambiental y tecnológica en el diseño y gestión de estos espacios garantizará que el proyecto propuesto sea un lugar vibrante y dinámico que refleje la diversidad y la vitalidad de su comunidad.

Finalmente, para que la propuesta alcance los objetivos deseados, se deben incorporar ciertas características específicas;

1. La propuesta debe integrar prácticas de sostenibilidad ambiental, como la gestión eficiente del agua pluvial, la utilización de materiales ecoamigables y la integración de áreas verdes para reducir la temperatura urbana.
2. Debe aprovechar la innovación tecnológica para mejorar la funcionalidad y la experiencia de los usuarios en el espacio. Esto incluye la integración de sensores inteligentes, sistemas de iluminación y señalización digital, y semáforos sonoros que incorporen la inclusividad en el proyecto.
3. Apoyar iniciativas empresariales que generen impacto social, al tiempo que maximiza los beneficios económicos y sociales para la comunidad anfitriona.
4. Además de la creación de nuevos espacios públicos, la propuesta debe incluir la mejora y ampliación de espacios existentes, como el parque San Juan. Esto puede implicar la renovación de infraestructuras obsoletas, la introducción de nuevas áreas verdes y la integración de tecnologías y servicios innovadores para mejorar la experiencia de los usuarios.

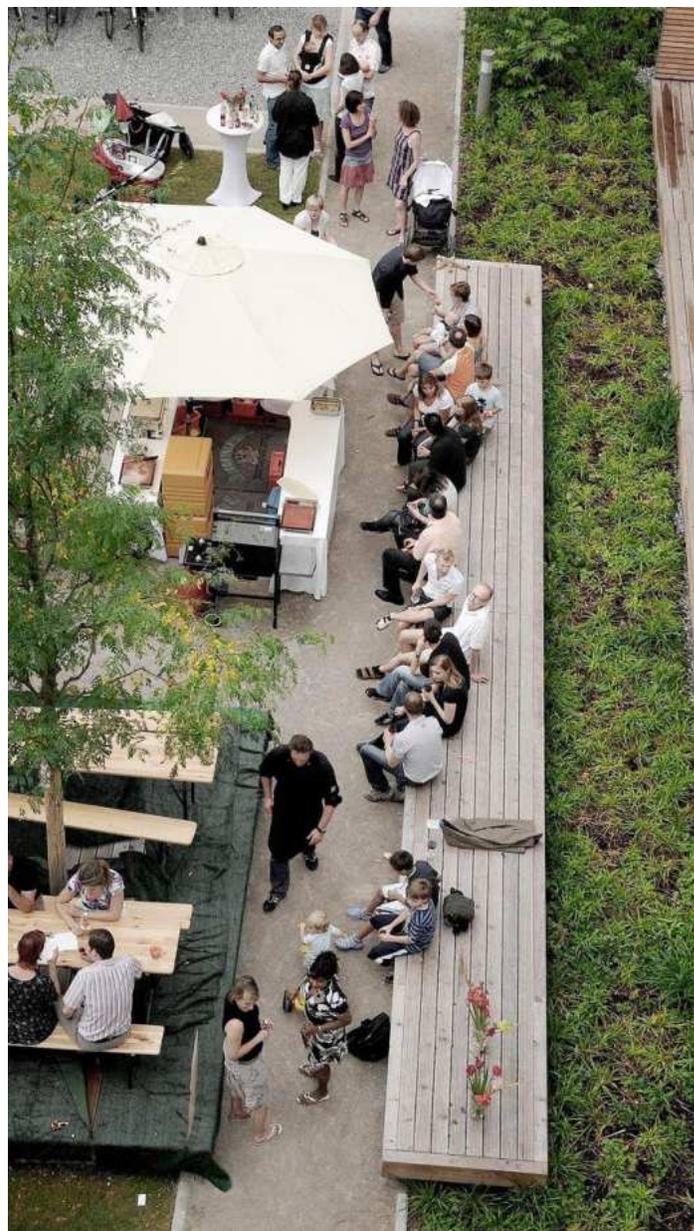


Figura 22. Interacción social en espacios urbanos.
Fuente: Divisare.com

01.10. CASOS DE ESTUDIO.

Con el fin de sustentar la viabilidad y pertinencia del proyecto Boulevard Cultural de Tibás, se han recopilado y analizado una serie de estudios de caso internacionales que evidencian el impacto positivo de convertir calles vehiculares en espacios con prioridad peatonal. Estos ejemplos permiten observar cómo intervenciones similares han contribuido a mejorar la movilidad urbana, fomentar la interacción social, dinamizar la economía local y recuperar el espacio público como lugar de encuentro ciudadano. Cada caso seleccionado aporta aprendizajes valiosos que enriquecen el enfoque del presente proyecto y demuestran que, con una planificación adecuada, este tipo de transformaciones pueden generar beneficios tangibles en contextos urbanos diversos.



Figura 23. Garden of Colors, Rionegro, Colombia.
Fuente: ArchDaily.



Figura 24. Seoulo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur.
Fuente: MVRDV Architects.

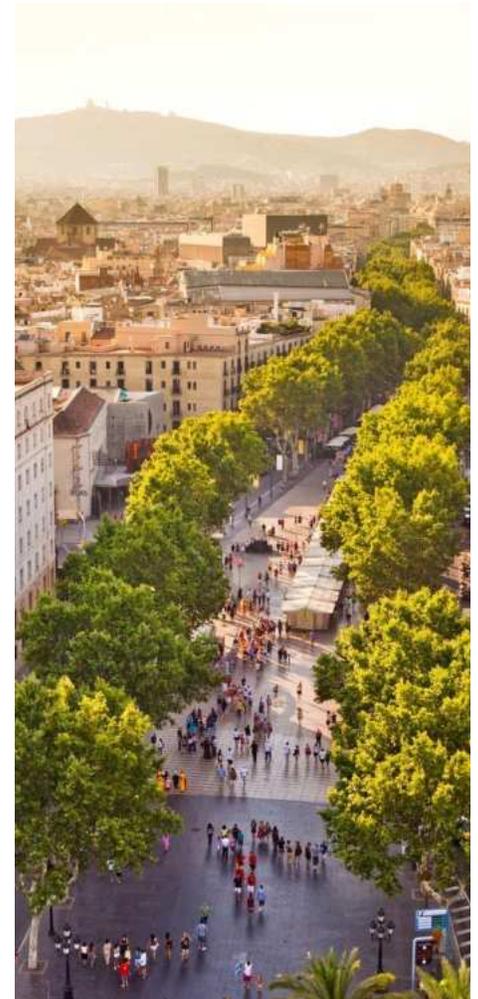


Figura 25. Las Ramblas, Barcelona, España.
Fuente: RevistaAd.

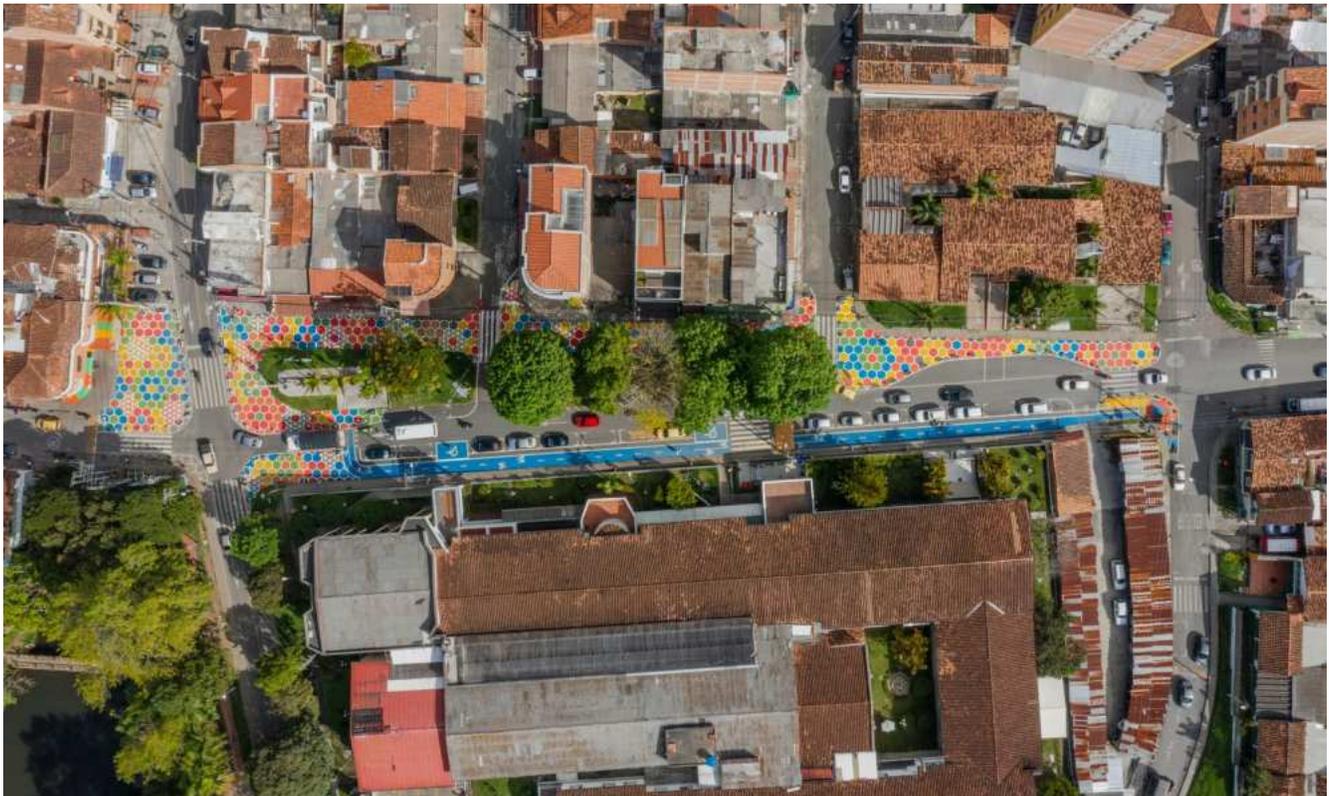
Conscious Street Intervention, a Garden of Colors | Taller ARQUIURBANO + IAA Studio

Año: 2019.

Área: 2031 m²

Ubicación: Rionegro, Colombia.

Este caso fue un piloto de urbanismo táctico implementado en 2019 en Rionegro, desarrollado por Taller Arquitectónico y IAA Studio con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (IDB) y la Alcaldía de Rionegro. El objetivo fue transformar un tramo de la vía de acceso al Hospital San Juan de Dios en un espacio más seguro y humano, sin cerrar por completo la calle, sino reorganizarla estratégicamente para priorizar el peatón y las bicicletas, manteniendo acceso controlado para vehículos de emergencia y residentes. La intervención buscó crear un entorno vibrante a través del uso de colores, patrones y mobiliario urbano de bajo costo.



01. Pautas adquiridas en el proyecto.

1. **Urbanismo táctico con enfoque experimental:** Se emplearon 8 acciones rápidas y participativas, pensadas para ser evaluadas y ajustadas en tiempo real. (Figura 27)

2. **Movilidad peatonal y ciclista priorizada:** Se redefinieron trazados vehiculares, se redujeron carriles y se implementaron pasos seguros y ciclorutas conectadas.

3. **Inclusión social y diseño universal:** Espacios de parqueo incluyentes, paraderos inteligentes y cruces seguros dirigidos a personas con movilidad reducida.

4. **Activación cultural y comunidad:** Murales hexagonales inspirados en flores del Oriente Antioqueño, realizados por artistas locales en talleres colaborativos.

5. **Articulación comercial y social:** Creación de plazoleta con kioscos y espacio para comercio local, junto con zonas de espera dignas para el hospital.

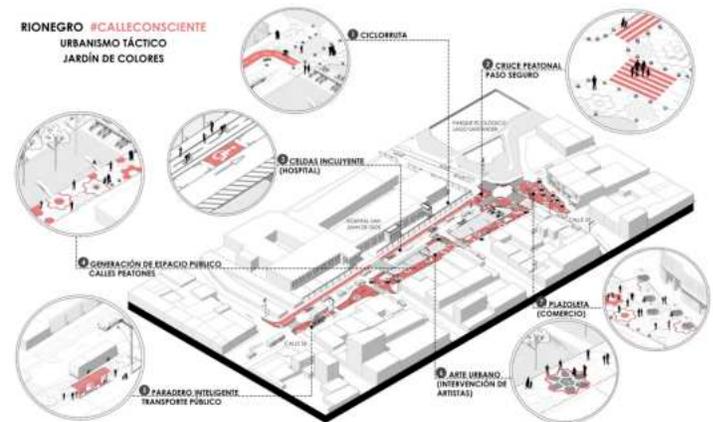


Figura 27. Pautas del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia.
Fuente: ArchDaily.



Figura 28. Vistas del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia.
Fuente: ArchDaily.

02. Beneficios resultantes del proyecto.

La implementación de la intervención urbana en la Carrera 48 transformó dramáticamente el flujo vial y la movilidad en la zona. Al reducir los carriles vehiculares y reconfigurar el espacio para peatones y ciclistas, se logró que los vehículos disminuyeran su velocidad de forma natural, sin generar congestión en las vías alternas, pues los conductores adaptaron sus rutas conforme a la nueva configuración del espacio. La vía inferior siguió operativa sin colapsar, lo que demuestra que **un cierre parcial, bien gestionado, no afecta negativamente la circulación general.**

En términos de vida comunitaria, la intervención produjo un aumento notable en la percepción de seguridad y convivencia. Al habilitar nuevos cruces peatonales seguros y garantizar el uso inmediato de la calle, se generó una plataforma para el encuentro ciudadano: vecinos, pacientes del hospital y visitantes empezaron a utilizar el entorno como un lugar de espera activa, paseo o socialización. La creación de mobiliario urbano atractivo y arte en el espacio público promovió una identidad local y reforzó el sentido de comunidad.



Figura 29. Tratamiento vial del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia.
Fuente: ArchDaily.



03. ¿Cómo se relaciona este caso con el Boulevard Cultural de Tibás?

Este proyecto ofrece una serie de pautas estratégicas que resultan altamente relevantes para el diseño e implementación del presente trabajo. Ambas intervenciones comparten un contexto urbano denso, con presencia de instituciones clave (como hospitales en Rionegro y centros educativos en Tibás), así como una convivencia estrecha entre viviendas, comercio local y tránsito vehicular y peatonal. Este paralelismo permite identificar aprendizajes aplicables que fortalecen y justifican tu propuesta.

Una primera pauta destacable es el **uso del urbanismo táctico** como herramienta de transformación progresiva. En Rionegro, se ejecutaron acciones de bajo costo y rápida implementación (como pintura de pavimento, señalización, instalación de mobiliario y vegetación móvil) que permitieron reconfigurar el espacio público sin grandes obras iniciales, pero con alto impacto visual y funcional. Esta estrategia es replicable en la Avenida 61 en áreas como intersecciones importantes entre las calles que no se intervienen y el nuevo boulevard propuesto, o bien frente a las escuelas, donde niños y maestros pueden intervenir con colores sus fachadas y calle delantera, haciendo del espacio algo **suyo**.

Otra pauta aplicable es la **redistribución del espacio vial sin eliminación total del tránsito vehicular**, sino mediante un cierre parcial y controlado. En Rionegro, la calle se mantuvo accesible para vehículos de emergencia y residentes, lo cual es coherente con el planteamiento de permitir solo el paso de automóviles esenciales en la Avenida 61. Esta estrategia no solo respeta la necesidad de acceso funcional al tejido residencial, sino que también reconfigura las prioridades viales, colocando al peatón como figura central del diseño sin comprometer la operatividad urbana.

El proyecto colombiano también enfatizó la **construcción de identidad barrial y apropiación colectiva del espacio**. A través de murales, talleres participativos y diseño basado en referencias culturales locales (como los patrones florales del Oriente Antioqueño), se logró fortalecer el vínculo emocional entre los habitantes y el entorno intervenido. Esta misma línea puede adoptarse en el proyecto del boulevard a través de expresiones artísticas creadas por habitantes de Tibás, esculturas públicas o mobiliario diseñado con participación ciudadana, lo cual reforzaría el sentido de pertenencia y convertiría el boulevard en un eje simbólico para el distrito.

El caso de Rionegro demuestra que la reorganización del espacio público mejora las condiciones de seguridad y convivencia sin generar un impacto negativo sobre las vías alternas.



Figura 30. Tratamiento vial del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia.
Fuente: ArchDaily.

Seoullo 7017 Skygarden | MVRDV Architects

Año: 2015.

Área: 983 metros lineales.

Ubicación: Seúl, Corea del Sur.

Seoullo 7017, también conocido como Seoul Skygarden, es un parque lineal elevado de aproximadamente 1 km, construido sobre el antiguo paso elevado que rodeaba la Estación Central de Seúl. Inaugurado en mayo de 2017, el proyecto fue liderado por el estudio holandés MVRDV y promovido por el gobierno metropolitano de Seúl. Esta intervención convirtió una vía vehicular deteriorada en un oasis verde urbano con 24 000 plantas de 228 especies, a lo largo de sus 17 ramales de acceso peatonal, transformando la infraestructura existente en un espacio público que conecta barrios e impulsa la regeneración urbana.



01. Pautas adquiridas en el proyecto.

1. Reconversión de infraestructura vial existente: Se reutilizó un viaducto de tráfico vehicular, preservando su estructura para crear un parque sobre él. Este enfoque permitió mantener la conectividad vial en el nivel inferior, mientras se priorizaba el uso peatonal en el nivel superior .

2. Acceso peatonal universal y conectividad: Se instalaron 17 accesos (escaleras, rampas y ascensores) que conectan el Skygarden con calles, estaciones de metro y edificios adyacentes, facilitando la integración con la ciudad y el transporte público.

3. Fortalecimiento ecológico urbano: El parque elevado alberga jardines temáticos, áreas de descanso, zonas artísticas y eventos culturales. Su vegetación de alta densidad mejora la biodiversidad, el microclima urbano y crea un ambiente de paseo atractivo.

4. Puesta en valor cultural y social: Seoulo 7017 sirve como plataforma para mercados semanales, presentaciones y actividades ciudadanas, promoviendo la apropiación social del espacio público y estimulando la vida cultural del entorno.

5. Diversificación del mobiliario y actividades para múltiples públicos: El proyecto incorpora una variedad de espacios de entretenimiento y descanso diseñados para atender a públicos diversos, incluyendo zonas de juego para niños, mobiliario ergonómico para adultos mayores, espacios sombreados, cafeterías, quioscos culturales y áreas interactivas.



Figura 32. Plantas del proyecto Seoulo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur.
Fuente: MVRDV Architects.



Figura 33. Vistas del proyecto Seoulo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur.
Fuente: MVRDV Architects.

02. Beneficios resultantes del proyecto.

La transformación del paso elevado vehicular en el proyecto Seocho 7017 representó una intervención urbana profunda que generó impactos positivos en múltiples dimensiones de la vida urbana en Seúl. Al reconvertir una infraestructura vial en desuso en un parque lineal peatonal, se logró revitalizar una zona deteriorada del centro de la ciudad sin comprometer la conectividad vehicular general, ya que las vías a nivel de suelo continuaron operando y los flujos fueron reorganizados de forma eficiente.

Uno de los logros más significativos fue la **reactivación del entorno inmediato**, tanto a nivel comercial como social. Comercios adyacentes a la estructura reportaron un aumento considerable en la afluencia de personas, y áreas previamente marginales o poco transitadas pasaron a formar parte de un corredor activo, vibrante y seguro. La revalorización del suelo circundante también fue evidente, reflejando una mejora en la percepción de calidad del entorno por parte de residentes y visitantes.

Desde el punto de vista de la movilidad, promovió la caminabilidad, el transporte público y la accesibilidad universal, conectando 17 puntos de acceso a diferentes niveles urbanos, estaciones de metro y barrios. Esto no solo mejoró la conectividad peatonal, sino que integró de forma efectiva la nueva infraestructura con

el tejido existente. La eliminación del tráfico vehicular sobre el viaducto no provocó un colapso en la red vial, sino que **generó un ajuste natural en los patrones de circulación**, evidenciando el fenómeno del “tráfico evaporado”, en el cual parte del tránsito simplemente se redistribuye o desaparece al cambiar las condiciones de uso.

En cuanto al uso social, el parque elevado se convirtió en un espacio multifuncional y multigeneracional, con zonas de juegos infantiles, mobiliario para descanso, jardines botánicos temáticos, cafés, exposiciones culturales y plataformas para espectáculos. Esta diversidad de usos **incentivó la interacción social, la convivencia intergeneracional y el uso prolongado del espacio** a lo largo del día, devolviendo a la ciudad un espacio inclusivo, verde y culturalmente activo.

Además, la implementación de vegetación nativa y jardines temáticos a lo largo de toda la estructura mejoró el microclima urbano, incrementó la biodiversidad local y aportó beneficios ambientales significativos, como la reducción del efecto isla de calor. La presencia constante de ciudadanos en el espacio contribuyó a aumentar la percepción de seguridad y generó una apropiación colectiva que consolidó a Seocho 7017 como uno de los referentes mundiales de regeneración urbana sostenible.



Figura 34. Actividades del proyecto Seocho 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur.
Fuente: MVRDV Architects.

03. ¿Cómo se relaciona este caso con el Boulevard Cultural de Tibás?

El proyecto Seoulllo 7017 ofrece múltiples lecciones aplicables al contexto de la Avenida 61. Si bien su **escala y complejidad estructural son mayores**, muchas de las pautas conceptuales, sociales y funcionales se alinean con los objetivos del Boulevard Cultural de Tibás.

Una de las pautas más relevantes es la **diversificación de usos y actividades para todos los usuarios**. El proyecto integra espacios para juegos infantiles, mobiliario cómodo para adultos mayores, jardines temáticos, cafeterías, zonas de arte y plataformas para actividades culturales. Esta combinación no solo **promueve la convivencia intergeneracional**, sino que también extiende el tiempo de uso del espacio durante todo el día, al ofrecer opciones atractivas para distintos tipos de usuarios. Esta misma lógica puede trasladarse al boulevard de Tibás, donde la convivencia de familias, estudiantes, adultos mayores y personas jóvenes requiere una programación espacial diversa, capaz de responder a distintas formas de permanencia, movimiento y encuentro comunitario.

Asimismo, el proyecto coreano evidencia que **la transformación de una vía de tránsito vehicular en un corredor peatonal no significa una pérdida de funcionalidad urbana**, sino una revalorización del entorno. En Seúl, el antiguo paso elevado se mantuvo estructuralmente conectado con el sistema vial, pero fue resignificado como parque elevado mediante accesos verticales, paisajismo y programación cultural.

Otra pauta significativa es el **enfoque en la conectividad peatonal y accesibilidad universal**. Seoulllo 7017 no es un elemento aislado, sino un nodo articulador del tejido urbano, enlazando estaciones de metro, calles comerciales y barrios residenciales a través de sus múltiples accesos. Este principio, aunque en mucha menor escala, es directamente aplicable al caso propuesto, ya que el boulevard funcionará como un eje articulador entre espacios públicos existentes, como el Parque Central de San Juan y el Parque Cuatro Reinas, fortaleciendo la red urbana local y fomentando recorridos seguros y agradables.

Finalmente, Seoulllo 7017 tuvo un **impacto directo y positivo sobre la economía local**, gracias a que se experimentó un aumento en la afluencia de visitantes y en sus ingresos, gracias al incremento del flujo peatonal en la zona. Algunos locales incluso adaptaron su oferta para alinearse con el nuevo perfil de usuarios del parque, lo que dio lugar a un proceso de reactivación económica con base en la transformación del espacio público. Esta pauta resulta especialmente valiosa para el contexto de Tibás, donde la propuesta busca incentivar la economía de pequeña escala al fomentar que los residentes del tramo más residencial de la avenida desarrollen emprendimientos propios. El boulevard puede convertirse en un catalizador para el comercio local, integrando kioscos, ferias, actividades artísticas y áreas de esparcimiento que inviten a la permanencia y al consumo responsable dentro del barrio.



Figura 35. Actividades del proyecto Seoulllo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur.
Fuente: MVRDV Architects.

Las Ramblas |

Año: 1766 - 2027.

Área: 1.2 kilómetros de largo.

Ubicación: Barcelona, España.

Las Ramblas, un emblemático paseo de 1,2 km en el corazón de Barcelona, ha sido objeto de una profunda transformación urbana iniciada en 2022, con el objetivo de recuperar su carácter histórico como espacio de encuentro público y reducir la presión del tráfico vehicular . Aunque no se cerró por completo al tránsito, se restringió el acceso a residentes, transporte público, vehículos de carga y emergencias, manteniendo un solo carril vehicular en cada dirección. Paralelamente, se ampliaron las aceras, se plantaron casi 100 nuevos árboles y se instalaron pavimentos de piedra natural, iluminación moderna y áreas verdes para reforzar su identidad como espacio turístico, cultural y local .



01. Pautas adquiridas en el proyecto.

1. **Cierre parcial y controlado del tráfico:** Se redujeron los carriles vehículos, manteniendo solo uno por dirección para transporte local, emergencias y carga. El acceso se reguló mediante cámaras con reconocimiento de placas, limitando la circulación solo a usuarios autorizados.

2. **Movilidad como “espacio compartido”:** Se niveló toda la calle al mismo nivel peatonal, con un piso uniforme que envía un mensaje claro: aquí los vehículos son visitantes. El límite de velocidad se estableció en 30 km/h, priorizando a peatones y ciclistas.

3. **Ampliación de áreas verdes y espacios públicos:** La reurbanización incluyó el plantado de alrededor de 100 árboles, expansión de zonas ajardinadas, iluminación a escala humana, mobiliario urbano y creación de tres áreas plaza distribuidas a lo largo del tramo.

4. **Gestión por fases y con participación ciudadana:** Las obras se ejecutan por terrazas de 50 m cada una, garantizando acceso constante. Los servicios de carga, emergencias y residentes están siempre contemplados, junto con espacios temporales para carga y descarga.



Figura 37. Plantas del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España.
Fuente: RevistaAd.



Figura 38. Vistas del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España.
Fuente: RevistaAd.

02. Beneficios resultantes del proyecto.

La renovación de Las Ramblas en Barcelona ha sido uno de los proyectos más emblemáticos de recuperación urbana a nivel internacional, y representa un caso exitoso de intervención que mantiene el flujo vehicular parcialmente activo, mientras prioriza al peatón como figura central del espacio público.

Uno de los resultados más notables del proyecto fue la **recuperación del carácter simbólico y social** de la avenida como espacio de encuentro. Las Ramblas, que durante años estuvo dominada por el turismo masivo y la circulación vehicular intensa, ha recobrado su función original como corredor de vida pública y cultural. La ampliación de las aceras, la renovación del pavimento y la mejora del mobiliario urbano crearon un entorno más acogedor, accesible y seguro, lo que estimuló el regreso de residentes locales a la zona y fortaleció el sentido de pertenencia.

En términos de movilidad, la reconfiguración de los carriles no solo **redujo la velocidad vehicular, sino que mejoró la seguridad y calidad del tránsito peatonal**, sin generar colapsos en las vías alternas. La estrategia de permitir solo un carril por sentido para transporte autorizado y residentes, junto con un riguroso sistema de control de acceso, permitió reducir la congestión y

ordenar la circulación, mientras se reforzaba el uso de transporte público y modos activos como caminar o usar bicicleta. La vía dejó de ser un espacio de tránsito apresurado para convertirse en un corredor de uso prolongado y disfrutable.

El impacto sobre la economía local también fue evidente. Comercios que antes dependían casi exclusivamente del turismo empezaron a recibir una clientela más diversa y constante, incluyendo vecinos y visitantes locales. La nueva configuración del espacio incentivó la permanencia, el paseo y el consumo a escala humana, revitalizando el comercio tradicional, las galerías de arte, los cafés, mercados y kioscos ubicados a lo largo del recorrido. Las zonas plaza y puntos de sombra generados por la arborización estratégica impulsaron también la instalación de actividades culturales, presentaciones al aire libre y ferias temporales.

Desde una perspectiva social, reforzó su rol como escenario de la vida urbana, articulando diferentes capas de la ciudad: desde lo histórico y turístico, hasta lo cotidiano y barrial. La percepción de seguridad y habitabilidad aumentó significativamente gracias a la mejora de la iluminación, el ordenamiento del mobiliario y la reducción de conflictos entre peatones y vehículos.



03. ¿Cómo se relaciona este caso con el Boulevard Cultural de Tibás?

El proyecto ofrece un conjunto de pautas profundamente alineadas con los objetivos de la propuesta del Boulevard, especialmente en cuanto a la transformación gradual de una vía activa en un corredor cívico y cultural con prioridad peatonal, sin necesidad de cerrar totalmente el paso vehicular. Este equilibrio entre movilidad, permanencia y diversidad de usos lo convierte en un gran ejemplo para la propuesta, en un contexto como el de la Avenida 61, donde también coexisten viviendas, comercio local, instituciones educativas y flujos peatonales activos.

Una de las primeras pautas aplicables es la **gestión del tránsito vehicular sin cierre total**, a través de un modelo de uso compartido con regulación estricta. En Las Ramblas se permitió el paso únicamente a vehículos de servicio, emergencia, carga y residentes, limitando el acceso general y reduciendo la velocidad. Esta estrategia puede replicarse directamente en el proyecto, donde se plantea una avenida de prioridad peatonal que, sin dejar de permitir el ingreso a vehículos esenciales, devuelve el espacio al peatón y reorganiza la movilidad con base en la convivencia, no en la exclusión total.

Otra pauta relevante es la **recuperación del espacio para la vida urbana** mediante diseño centrado en el peatón. Las Ramblas fue reorganizada con aceras amplias, pavimentos nivelados, iluminación uniforme, arbolado estratégico y mobiliario cómodo, lo cual generó un ambiente seguro, agradable y propicio para el encuentro social. En la Avenida 61, donde actualmente predominan aceras angostas, infraestructura deficiente y visibilidad irregular, este tipo de intervención puede transformar la percepción y el uso del espacio, elevando la calidad urbana y social del entorno.

Además, Las Ramblas integró una diversidad de usos y actividades culturales a lo largo del recorrido: quios-

cos, espacios para artistas callejeros, ferias temporales, pequeños escenarios y mercados, permitiendo que el paseo funcione no solo como vía de tránsito lento, sino como corredor cultural vivo y flexible. Esta pauta es especialmente valiosa para la propuesta, donde el eje cultural es uno de los pilares centrales. El boulevard puede incorporar zonas para expresiones artísticas locales, ferias comunitarias, instalaciones temporales y mobiliario que invite a la permanencia y al intercambio social entre habitantes de distintas edades.

Desde el punto de vista económico, Las Ramblas demostró que la reactivación comercial puede lograrse sin depender del tránsito vehicular intenso, sino mediante la atracción de peatones que permanecen y consumen en el lugar. En el caso de Tibás, esta pauta respalda el objetivo de incentivar el comercio a pequeña escala por parte de vecinos del tramo residencial, promoviendo emprendimientos locales a través de kioscos, vitrinas abiertas, actividades culturales asociadas y espacios multifuncionales que sirvan de vitrina para la economía barrial.



Figura 40. Vista aérea del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España.
Fuente: RevistaAd.



Valoración de los Casos



El análisis comparativo de los tres casos de estudio seleccionados permite establecer una serie de conclusiones fundamentales que fortalecen la viabilidad, pertinencia y enfoque estratégico del Boulevard Cultural de Tibás. A pesar de responder a contextos urbanos distintos, tanto en escala, cultura, clima y densidad, los tres proyectos comparten una premisa común: **la transformación de la infraestructura vial en espacio público de calidad que prioriza la vida urbana, la movilidad peatonal y la cohesión social.**

En primer lugar, el caso de “Conscious Street Intervention” en Rionegro, Colombia, evidencia que incluso acciones tácticas y de bajo costo pueden generar impactos significativos en la percepción de seguridad, apropiación comunitaria y uso del espacio público. Su modelo de cierre parcial, participación ciudadana y diseño sensible al contexto demuestra que una calle puede convertirse en una plataforma de encuentro, expresión cultural y transformación social sin interrumpir completamente la funcionalidad vehicular. Esta experiencia es especialmente valiosa para Tibás, donde también se busca una intervención progresiva, participativa y compatible con el tejido urbano existente.

El proyecto Seoulo 7017 en Seúl, por su parte, muestra cómo la reconversión de infraestructura vehicular en desuso puede dar paso a espacios multifuncionales, ecológicos y accesibles, que articulen distintas zonas de la ciudad. Este caso destaca por su enfoque en la conectividad peatonal, la inclusión intergeneracional y la diversidad de usos a lo largo del recorrido, ele-

mentos directamente aplicables al diseño del boulevard en la Avenida 61. Además, la capacidad del proyecto coreano de activar la economía local, generar identidad urbana y fomentar la vida pública, refuerza el objetivo de dinamizar la economía barrial tibaseña mediante el fortalecimiento del comercio de pequeña escala.

Finalmente, el caso de Las Ramblas en Barcelona proporciona un modelo de intervención equilibrada y patrimonial, donde la coexistencia entre movilidad controlada y uso peatonal intensivo ha sido gestionada con éxito. Su transformación no implicó un cierre total de la vía, sino una reorganización jerárquica del espacio para devolver protagonismo al peatón. Esta estrategia resuena directamente con los lineamientos del proyecto en Tibás, que propone una calle de uso mixto con prioridad peatonal, acceso restringido a vehículos de emergencia y residentes, y un fuerte componente cultural y simbólico.

En conjunto, estos tres estudios de caso demuestran que el rediseño de calles para usos peatonales y culturales no solo es posible, sino altamente beneficioso cuando se ejecuta desde una lógica integral que combine movilidad sostenible, participación ciudadana, diversidad funcional y activación social y económica. Cada uno de ellos refuerza, desde diferentes ángulos, la validez del Boulevard Cultural de Tibás como estrategia de revitalización urbana para el distrito de San Juan, adaptando modelos internacionales exitosos al contexto local y las necesidades reales de su comunidad.

01.11. METODOLOGÍA.

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque mixto, combinando métodos cualitativos y cuantitativos con el fin de cumplir cada uno de los objetivos específicos planteados y, a su vez, alcanzar el objetivo general del proyecto. A lo largo del proceso se emplearán diversas técnicas y herramientas de recolección y análisis de información que permitan construir un diagnóstico integral del sitio, comprender las necesidades de la comunidad y formular una propuesta urbana viable, sostenible y centrada en el usuario.

El primer objetivo específico consiste en caracterizar el estado actual de la Avenida 61 y su entorno inmediato, detectando discontinuidades o desconexiones entre hitos. Para ello, se parte de la observación directa mediante visitas al sitio, con el fin de registrar variables físicas, ambientales y sociales como: estado de la infraestructura vial, condiciones de accesibilidad peatonal, presencia de comercio, vegetación existente y relación con los equipamientos cercanos. Además, se realizará un levantamiento fotográfico y cartográfico, así como una revisión de documentos oficiales disponibles por parte de instituciones como la Municipalidad de Tibás y otras fuentes públicas. Esta información se sistematizará a través de mapas y esquemas analíticos que evidencien los principales problemas y oportunidades de la avenida dentro del contexto urbano del distrito de San Juan.

El segundo objetivo busca identificar acciones concretas de revitalización urbana a partir de las necesidades reales de los habitantes. Por ello, se aplicarán encuestas estructuradas a personas residentes y usuarias del

entorno, así como entrevistas semiestructuradas a actores clave como funcionarios municipales, vecinos y comerciantes. Estas herramientas permitirán conocer la percepción ciudadana sobre los espacios públicos del cantón, sus carencias, oportunidades de mejora y posibles formas de uso futuro. También se implementarán talleres participativos como estrategia para incorporar la voz de la comunidad en las decisiones de diseño, fortaleciendo el sentido de pertenencia hacia el proyecto. Esta fase se complementará con la consulta de datos estadísticos del INEC y material técnico sobre movilidad y espacio público.

Finalmente, el tercer objetivo consiste en elaborar un plan urbanístico y de movilidad para la transformación de la Avenida 61 en el Boulevard Cultural de Tibás. Este se desarrollará tomando como base los datos recolectados y los lineamientos surgidos de los análisis previos, incorporando principios de diseño urbano sostenible, equitativo y participativo. La propuesta incluirá un plan maestro con intervenciones diferenciadas según los tramos identificados (escenarios urbanos), la jerarquización del tránsito, la integración del verde urbano, espacios para el arte y el comercio local, así como la conectividad peatonal segura. Para enriquecer esta etapa, se realizará también un análisis comparativo de estudios de caso exitosos de revitalización de calles con prioridad peatonal, seleccionando estrategias replicables y adaptables al contexto local de Tibás.

En el siguiente cuadro se detallará el procedimiento metodológico utilizado para alcanzar cada uno de los objetivos planteados.

1

Caracterizar el estado actual de la Avenida 61 y sus alrededores en términos de seguridad vial, accesibilidad peatonal, utilización de espacios públicos y cohesión social en el distrito de San Juan, orientando las acciones de revitalización urbana hacia la mejora de la calidad de vida y el fortalecimiento de la integración comunitaria.

Productos	Actividades	Fuentes de información	Técnicas e instrumentos
<ul style="list-style-type: none"> - Informe de diagnóstico de seguridad vial, con datos de accidentes y densidad vehicular. - Estudio de accesibilidad peatonal evaluando la infraestructura existente y faltante. - Inventario de espacios públicos, identificando su estado y uso actual. - Mapa de diagnóstico integral, representando visualmente los hallazgos - Base de datos georreferenciada. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Levantamiento de campo para recopilar datos sobre seguridad vial, accesibilidad peatonal y uso de espacios públicos. 2. Encuestas estructuradas a residentes y usuarios del distrito de San Juan para obtener información sobre percepciones y experiencias relacionadas con la movilidad y el uso del espacio público. 3. Entrevistas semiestructuradas con autoridades locales y expertos en planificación urbana. 4. Análisis de estadísticas de accidentes de tránsito. 5. Analizar los datos recolectados utilizando técnicas estadísticas y herramientas de análisis espacial identificando patrones y tendencias. 	<ul style="list-style-type: none"> - Documentos municipales. - Mapas cartográficos. - Sistema Nacional de Información Territorial (SNIT) - Instituto Geográfico Nacional (IGN) - Datos y características obtenidos en sitio. - Datos obtenidos en encuestas a residentes y usuarios. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Observación directa. 2. Análisis de sitio. 3. Encuestas estructuradas. 4. Entrevistas semiestructuradas. 5. Análisis de documentos y registros públicos. 6. Mapeos.

Tabla 02. Metodología para el objetivo 1.

Fuente: Elaboración propia.

2

Identificar acciones concretas de revitalización urbana mediante la mejora de la infraestructura vial, la creación de espacios públicos dinámicos y la promoción de actividades culturales y comunitarias, fomentando la participación ciudadana y el fortalecimiento del sentido de pertenencia.

Productos	Actividades	Fuentes de información	Técnicas e instrumentos
<ul style="list-style-type: none"> - Propuestas específicas para la revitalización urbana. - Propuestas de mejoras en la infraestructura vial. - Diseño de espacios públicos dinámicos. - Planes para actividades culturales y comunitarias. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Análisis comparativo de casos de estudio de proyectos de revitalización urbana similares en otras ciudades, identificando buenas prácticas y lecciones aprendidas. 2. Análisis de necesidades y demandas de la comunidad mediante encuestas, entrevistas y talleres participativos, identificando los principales problemas y oportunidades de mejora en la zona. 3. Análisis de documentos normativos y regulaciones municipales relacionadas con el uso del espacio público y la promoción de actividades culturales, identificando posibles restricciones y oportunidades para el proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Censos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). - Estudios de caso. - Literatura académica sobre diseño participativo. - Entrevistas con expertos en planificación y diseño urbano. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Análisis comparativo. 2. Talleres participativos con la comunidad. 3. Encuestas a la comunidad. 4. Análisis FODA.

Tabla 03. Metodología para el objetivo 2.
Fuente: Elaboración propia.



Desarrollar un plan urbanístico y de movilidad para transformar la Avenida 61 en un Boulevard Cultural, incorporando principios de diseño centrados en las personas, sostenibilidad ambiental y fortalecimiento del tejido social, consolidando un espacio inclusivo y vibrante que actúe como eje conector de la vida comunitaria de Tibás.

Productos	Actividades	Fuentes de información	Técnicas e instrumentos
<p>- Plan urbanístico y de movilidad detallado que defina la transformación de la avenida 61 en un Boulevard Cultural. Este plan incluirá aspectos de diseño centrados en los usuarios, medidas para promover la sostenibilidad ambiental y estrategias para fortalecer el tejido social en el área.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proceso de diseño participativo que involucre a la comunidad en la conceptualización y definición del Boulevard Cultural 2. Talleres de diseño y charlas informativas. 3. Evaluaciones de impacto ambiental y social para identificar posibles efectos adversos del proyecto, proponiendo medidas de mitigación. 4. Propuestas de movilidad sostenible que incluyan la integración de transporte público, promoviendo modos activos de desplazamiento y reduciendo la dependencia del automóvil. 5. Modelado urbano para visualizar diferentes escenarios de diseño y movilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Consultas con la comunidad. - Estudios de movilidad y planificación urbana. - Datos de impacto ambiental. - Literatura sobre diseño urbano centrado en el usuario. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Talleres participativos. 2. Análisis de preferencias y necesidades. 3. Encuestas a la comunidad. 4. Herramientas BIM para el modelado de escenarios urbanos. 5. Evaluación de impacto ambiental.

Tabla 04. Metodología para el objetivo 3.
Fuente: Elaboración propia.

01.12. NORMATIVA.

Este apartado es fundamental para guiar y respaldar el proyecto de transformación de la avenida 61 propuesto en esta investigación. Proporciona una revisión detallada de las leyes, regulaciones y planes que influyen directa e indirectamente en el desarrollo y ejecución del proyecto. La legislación relevante abarca aspectos de planificación urbana, uso del suelo, seguridad vial, comercio al aire libre y conservación de espacios públicos.

El estudio de estas leyes es esencial para asegurar que el proyecto cumpla con todas las regulaciones vigentes, promoviendo un desarrollo urbano seguro, accesible y beneficioso para todos los ciudadanos. Comprender y aplicar estas leyes y regulaciones permitirá que el proyecto no solo cumpla con los requisitos legales, sino que también establezca un modelo de revitalización urbana replicable en otras áreas del país.

Reglamento	Capítulo	Artículo
Ley 9976: Movilidad peatonal	Toda la ley	-
Decreto ejecutivo 40864: Reglamento para el cierre y utilización de las vías públicas terrestres.	Capítulo I: Disposiciones Generales	Artículo 2, 5, Artículo 7.
	Capítulo II: De los cierres parciales o totales.	Artículo 10, Artículo 12.
	Capítulo III: De los cierres permanentes	Artículo 14, Artículo 15.
	Capítulo IV: De las utilizations de tramos de las vías pública	Artículo 16, Artículo 17.
Ley 9078: Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial	Capítulo II: Transporte Público.	Artículo 44, Artículo 96, Artículo 97.
	Capítulo VI: Peatones.	Artículo 120, Artículo 131.
Ley 4240: Ley de Planificación Urbana	Sección 1, Capítulo II: Dirección de Urbanismo.	Artículo 7, Artículo 8.
	Sección 2, Capítulo 4: Fraccionamiento y Urbanización.	Artículo 32.
	Capítulo 5: Mapa Oficial.	Artículo 42, Artículo 44, Artículo 50.
Ley 7600: Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad	Capítulo II: Principios Fundamentales.	Artículo 4.
	Capítulo IV: Acceso al Espacio Físico.	Artículo 41, Artículo 42.
Plan GAM 2013-2030	-	-

Tabla 05. Reglamento para la intervención de la Avenida 61 de Tibás.
Fuente: Elaboración propia.

01.12.01. Ley 9976: Movilidad peatonal.

Esta ley establece el marco jurídico para regular la infraestructura peatonal en Costa Rica, promoviendo entornos seguros y accesibles para los peatones. Define principios y lineamientos para el diseño, construcción y mantenimiento de aceras, pasos peatonales y demás infraestructuras destinadas al tránsito peatonal. Además, asigna responsabilidades a las municipalidades y al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en la gestión y supervisión de estas infraestructuras. En el contexto del proyecto, esta ley respalda la necesidad de priorizar la infraestructura peatonal, asegurando que el diseño del boulevard cultural cumpla con los estándares de seguridad y accesibilidad establecidos.

01.12.02. Decreto ejecutivo 40864: Reglamento para el cierre y utilización de las vías públicas terrestres.

Este decreto regula los procedimientos y requisitos para el cierre total o parcial de las vías públicas terrestres, así como su utilización para actividades distintas al tránsito vehicular, como eventos culturales, deportivos o recreativos. Establece que cualquier modificación en el uso de una vía pública debe ser autorizada por las autoridades competentes, garantizando la seguridad y el orden público. Para el proyecto, es fundamental cumplir con las disposiciones de este reglamento, gestionando los permisos necesarios para la transformación de la vía en un boulevard y asegurando que se respeten las normativas vigentes.

01.12.03. Ley 9078: Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

Esta ley regula la circulación de vehículos y peatones por las vías públicas terrestres en Costa Rica, estableciendo normas de tránsito, requisitos para la circulación y medidas de seguridad vial. Incluye disposiciones sobre la señalización, límites de velocidad, y responsabilidades de conductores y peatones. En relación con la propuesta, es esencial que el diseño del boulevard cultural considere estas disposiciones, implementando medidas que garanticen la seguridad de todos los usuarios y facilitando la integración del transporte público de manera eficiente y segura.

01.12.04. Ley 4240: Ley de Planificación Urbana.

Esta ley establece los principios y procedimientos para la planificación y el desarrollo urbano en Costa Rica. Define la elaboración de planes reguladores y la zonificación del uso del suelo, promoviendo un desarrollo ordenado y sostenible de las áreas urbanas. La ley también fomenta la coordinación entre diferentes entidades públicas y privadas en la ejecución de proyectos urbanos. Para la propuesta de diseño, es crucial alinearse con las directrices establecidas en esta ley, asegurando que la transformación de la vía en un boulevard cultural se integre adecuadamente en el contexto urbano y cumpla con las normativas de uso del suelo y planificación territorial.

01.12.05. Ley 7600: Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.

Esta ley garantiza la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad en diversos ámbitos, incluyendo el acceso al entorno físico. Establece que las infraestructuras públicas deben ser accesibles, incorporando elementos como rampas, señalización adecuada y sistemas de información accesibles. En el marco del proyecto, es indispensable que el diseño del boulevard cumpla con estos requisitos, asegurando que todas las personas, independientemente de sus capacidades, puedan disfrutar y utilizar el espacio de manera segura y cómoda.

01.12.06. Plan GAM 2013-2030.

Este plan establece las políticas y objetivos para el desarrollo urbano sostenible de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. Incluye lineamientos sobre movilidad, uso del suelo, conservación del medio ambiente y calidad de vida urbana. Aunque no impone restricciones específicas, proporciona una guía para la planificación y ejecución de proyectos urbanos. En el contexto del proyecto, es recomendable alinearse con las directrices y objetivos establecidos en este plan, asegurando que la transformación de la vía en un boulevard cultural contribuya al desarrollo ordenado y sostenible de la región.

02

02.01. Línea del tiempo	pág. 68
02.02. Posición geográfica	pág. 71
02.03. Condiciones topográficas	pág. 73
02.04. Clima	pág. 78
02.05. Entorno natural y físico	pág. 82
02.06. Paleta vegetal actual	pág. 91
02.07. Vías de acceso y conexión urbana	pág. 94
02.08. Movilidad interna y acceso peatonal	pág. 100
02.09. Problemáticas detectadas	pág. 103

ANÁLISIS DE SITIO

En este capítulo se presentará un análisis integral y detallado del área donde se desarrollará el proyecto Boulevard Cultural de Tibás. Comprender las características físicas, sociales y urbanas del sitio resulta esencial para fundamentar adecuadamente las decisiones de diseño y asegurar que la propuesta responda de manera contextualizada a las condiciones reales del entorno.

El análisis se desarrollará en distintas escalas con el fin de abordar el territorio desde una visión amplia hasta llegar a los aspectos más específicos del tramo a intervenir. Desde la ubicación del cantón dentro del Gran Área Metropolitana, su conectividad regional y las dinámicas territoriales que lo rodean, pasando por una escala media donde se estudiará el distrito de San Juan y su relación con los espacios públicos, equipamientos, densidad poblacional y movilidad. Finalmente, en la escala micro se abordarán con mayor detalle las condiciones particulares de la Avenida 61, incluyendo aspectos como la topografía, infraestructura vial, estado de las aceras, accesibilidad, tránsito peatonal y vehicular, mobiliario urbano, vegetación existente, y usos del suelo.

Este análisis pretende construir una base sólida para la propuesta de intervención, asegurando que el diseño del boulevard no solo sea viable desde un punto de vista técnico y funcional, sino también coherente con las necesidades, problemáticas y oportunidades específicas del contexto urbano en el que se emplaza.

CANTÓN DE **TIBÁS**

La historia de Tibás es la historia de un pueblo que, pese a su reducido territorio, ha jugado un papel clave en la configuración social, política y cultural del Valle Central. San Juan, su cabecera, ha sido escenario de decisiones que marcaron al país, como su efímero nombramiento como capital de Costa Rica en el siglo XIX, y ha sido hogar de una comunidad que, generación tras generación, ha **defendido su identidad y tejido social.**

Desde su origen como “El Murciélago” hasta convertirse en el cantón más densamente poblado del país, Tibás ha sabido transformar sus espacios y adaptarlos a los cambios, manteniendo siempre un profundo sentido de comunidad. Sus calles, plazas y comercios son testigos de una historia marcada por la organización comunal, la fe, el trabajo y la convivencia, valores que aún hoy permean la vida cotidiana de sus habitantes.

La historia del Cantón de Tibás es tan rica y poco conocida, que quizás no se ha terminado de decantar en todas sus expresiones históricas: un pueblo activo que fue decretado como el cantón No. 13 de la provincia de San José un 27 de julio de 1914, tuvo su primera asamblea general en 1804, antes de que Costa Rica siquiera soñara con independizarse y organizarse como Estado



Figura 41. Fotografía Parque de la Democracia, año 1901.
Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

02.01. LÍNEA DE TIEMPO

1687

Primer documento donde aparece el nombre Tibás, citado como propiedad de Tomás de Chaves, hijo del pionero Cristóbal de Chaves. El territorio se ubicaba entre los ríos Virilla, Tibasito y Pará.



Figura 42. Tibás, años 1700.
Fuente: La Nación.

1789

Mención del paraje **El Murciélag**, que incluía San Juan, San Gabriel, La Uruca, San Vicente, San Isidro y Guadalupe.

1804

Primera Asamblea General en El Murciélag, donde los vecinos acordaron **defender terrenos para oratorio y plaza**, establecer potrerros comunales y estudiar la construcción de una ermita.



Figura 43. Asamblea de vecinos, 1804.
Fuente: La Nación.

1687

Restauración del Pozo de San Juan como fuente ornamental en el parque central, recuperando un símbolo de identidad comunitaria.



Figura 48. Restauración del Pozo de San Juan.
Fuente: La Nación.

1999

1953

Creación del distrito de Anselmo Llorente, distrito de León XIII y distrito de Colima.

1914

27 julio 1914

Creación oficial del cantón de Tibás (Ley n.º 42), con San Juan como cabecera y Cinco Esquinas como segundo distrito.



Figura 47. Fotografías de San Juan, 1820-1850
Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

1828

La Municipalidad de San José nombra jueces pedáneos; Don Hermenegildo Soto bautiza a su pueblo como **San Juan del Murciélago**.



Figura 44. Fotografías de San Juan, 1820-1850
Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

1835

Decreto que establece **San Juan del Murciélago como capital de Costa Rica**. Se inician los trazos de calles y cuadrantes, sentando bases del orden urbano.

-Este mismo año estalla la Guerra de la Liga, con San Juan como escenario estratégico.



Figura 45. Fotografía Guerra de la Liga.
Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

1870

Construcción del **primer templo parroquial** de San Juan.

Construcción del **Pozo de San Juan**, obra comunal para abastecer de agua al pueblo. El cual se transforma en un símbolo del cantón.



Figura 46. Fotografía Pozo de Tibás.
Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

1899

Inicio de la construcción del nuevo templo parroquial sobre las cenizas del anterior.

1897

Incendio destruye la iglesia parroquial en la víspera de la fiesta de Nuestra Señora de la Merced.

1885

La historia de Tibás, y particularmente de San Juan, es la de un territorio que, pese a sus reducidas dimensiones, ha sido protagonista en momentos clave de la historia nacional. Su vocación como núcleo de encuentro, comercio y organización social ha perdurado a lo largo de los siglos, desde la Asamblea del Murciélago en 1804 hasta las recientes transformaciones de su espacio público. Este legado refuerza el papel que la Avenida 61 puede asumir como la nueva "columna vertebral" del cantón: un boulevard cultural y social que retoma esa tradición de centralidad, ofreciendo un espacio para la vida comunitaria, la economía local y la movilidad sostenible. Así como San Juan ha sido históricamente el corazón de Tibás, la Avenida 61 tiene el potencial de ser el eje que proyecte a la comunidad hacia el futuro, sin perder de vista la riqueza de su pasado.



02.02. POSICIÓN GEOGRÁFICA.

La propuesta del Boulevard Cultural de Tibás se localiza en el cantón de Tibás, dentro de la provincia de San José, en el sector norte del Valle Central costarricense, una de las regiones más densamente urbanizadas del país. El cantón forma parte integral de la Gran Área Metropolitana (GAM), la principal aglomeración urbana de Costa Rica, y se encuentra estratégicamente ubicado entre los cantones de Santo Domingo (Heredia) al norte, San José al oeste, Goicoechea al sureste y Moravia al este.

Con una superficie total de tan solo 8.15 km², Tibás es el cantón más pequeño de la provincia de San José y uno de los de menor extensión a nivel nacional; sin embargo, su alta densidad poblacional lo posiciona como un territorio urbano y funcionalmente dinámico. Según las proyecciones del INEC para 2022, Tibás cuenta con una población de 82.216 habitantes, lo que lo convierte en el decimosexto cantón más poblado del país y el sexto más habitado de la provincia, a pesar de su tamaño reducido.

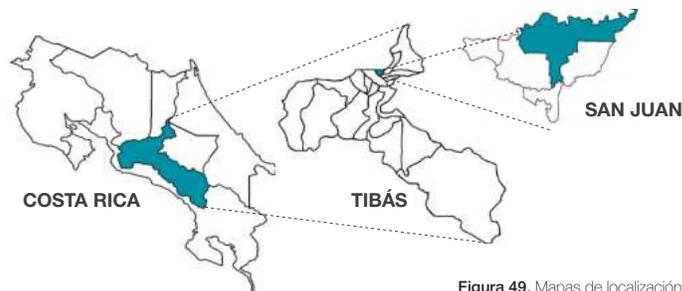


Figura 49. Mapas de localización.
Fuente: Elaboración propia.

El área de intervención se sitúa específicamente en el distrito de San Juan, cabecera del cantón de Tibás y núcleo urbano fundacional del mismo. San Juan abarca una superficie de 3.51 km² y se encuentra a una altitud promedio de 1.162 metros sobre el nivel del mar, dentro de una topografía predominantemente plana, ideal para el desarrollo de movilidad activa y espacios públicos accesibles. Para el año 2022, el distrito alberga una población estimada de 25.978 habitantes, lo que lo convierte en el más densamente poblado del cantón. Este distrito también destaca por su papel administrativo, histórico y simbólico dentro de la estructura urbana tibaseña.

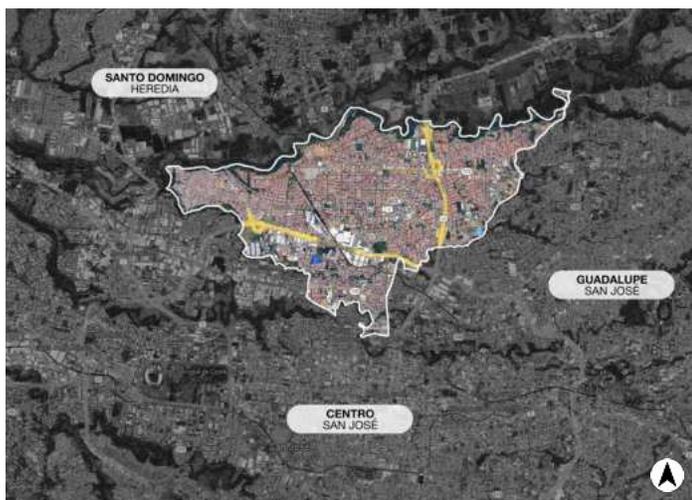


Figura 50. Ubicación del cantón de Tibás.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

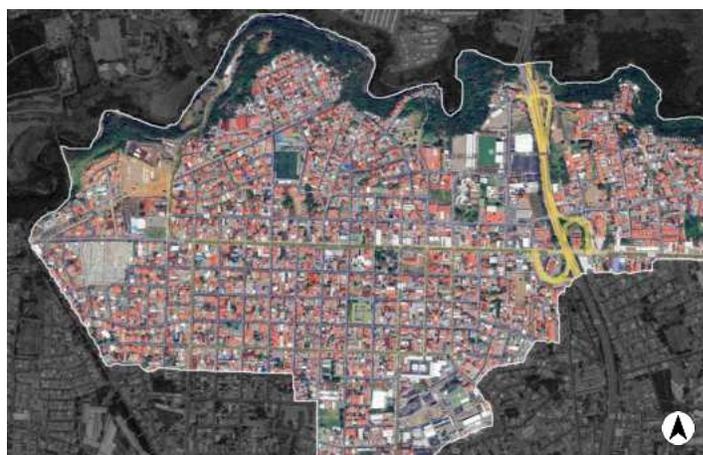


Figura 51. Mapa del distrito de San Juan.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

La Avenida 61, eje central del presente proyecto, se encuentra ubicada en el corazón del distrito de San Juan, y cumple una función territorial crucial al conectar dos hitos urbanos de alto valor cultural y comunitario: la Iglesia de San Juan de Tibás y el Cementerio Municipal.

El tramo de intervención comprende aproximadamente 1.1 km lineales, iniciando en las coordenadas $9^{\circ}57'41''\text{N}$, $84^{\circ}04'41''\text{W}$ (frente a la iglesia) y finalizando en $9^{\circ}57'42''\text{N}$, $84^{\circ}05'15''\text{W}$ (cementerio). Esta avenida posee un carác-

ter predominantemente residencial y comercial, con presencia de equipamientos urbanos, y se encuentra intersectada transversalmente por la Ruta Nacional 5, una de las principales arterias del norte de la GAM. Además, el distrito de San Juan está cruzado por la Ruta 32 (Carretera Braulio Carrillo), lo que le otorga alta conectividad regional, y limita al norte con el río Virilla, corredor ecológico que actúa como frontera natural con el cantón de Santo Domingo de Heredia.



02.03. CONDICIONES TOPOGRÁFICAS.

El distrito de San Juan, donde se emplaza la Avenida 61, se caracteriza por una **topografía predominantemente plana con leves ondulaciones**, propia de la meseta del Valle Central costarricense. La altitud del distrito oscila entre los 1.057 y 1.205 metros sobre el nivel del mar, con un promedio aproximado de 1.146 m, lo que proporciona **condiciones estables** para el desarrollo urbano y la movilidad accesible.

San Juan no presenta pendientes significativas ni barreras geográficas abruptas. Sin embargo, conforme se avanza hacia el límite norte del distrito, especialmente en dirección al río Virilla, que marca una de las fronteras naturales de San Juan, la pendiente aumenta de manera gradual, formando una suave inclinación descendente.

En el tramo específico de la Avenida 61, comprendido entre la Iglesia de San Juan y el Cementerio Municipal, **la pendiente se mantiene generalmente inferior al 3 %**, favoreciendo tanto la circulación peatonal como el diseño de infraestructura urbana accesible. La inclinación suave del terreno en esta sección permite una intervención arquitectónica continua, sin necesidad de grandes movimientos de tierra ni infraestructuras complejas de adaptación topográfica.

Estas condiciones topográficas no solo mejoran el comportamiento del drenaje pluvial y la eficiencia constructiva, sino que también abren la posibilidad de **diseñar un boulevard con accesibilidad universal, recorrido visual limpio y conexión directa entre espacios públicos**.



Figura 53. Isométrico de pendientes.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.



Figura 54. Transectos urbanos de Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

A nivel macro, el **trayecto realizado en sentido norte-sur** en el distrito de San Juan de Tibás evidencia una topografía predominantemente plana, propia del Valle Central, con ligeras ondulaciones en el terreno urbano residencial. Esta estabilidad en el relieve favorece la conectividad peatonal y vehicular dentro del núcleo urbano. No obstante, conforme se aproxima al límite natural del río Virilla en el sector norte, se presenta una variación altimétrica más pronunciada, con un descenso desde los 1.154 metros sobre el nivel del mar en el punto más alto hasta los 1.078 metros en el

sector colindante con el cauce, lo que marca un cambio de casi 76 metros a lo largo del perfil. Esta pendiente, aunque se presenta hacia el extremo del trayecto, delimita el entorno y define los procesos naturales de escorrentía y drenaje. El carácter urbano-residencial del entorno y la relativa estabilidad topográfica en la mayor parte del recorrido permiten visualizar la avenida como un eje continuo de movilidad activa, sin barreras físicas significativas, lo que refuerza su potencial para consolidarse como un corredor peatonal y cultural accesible a escala distrital.

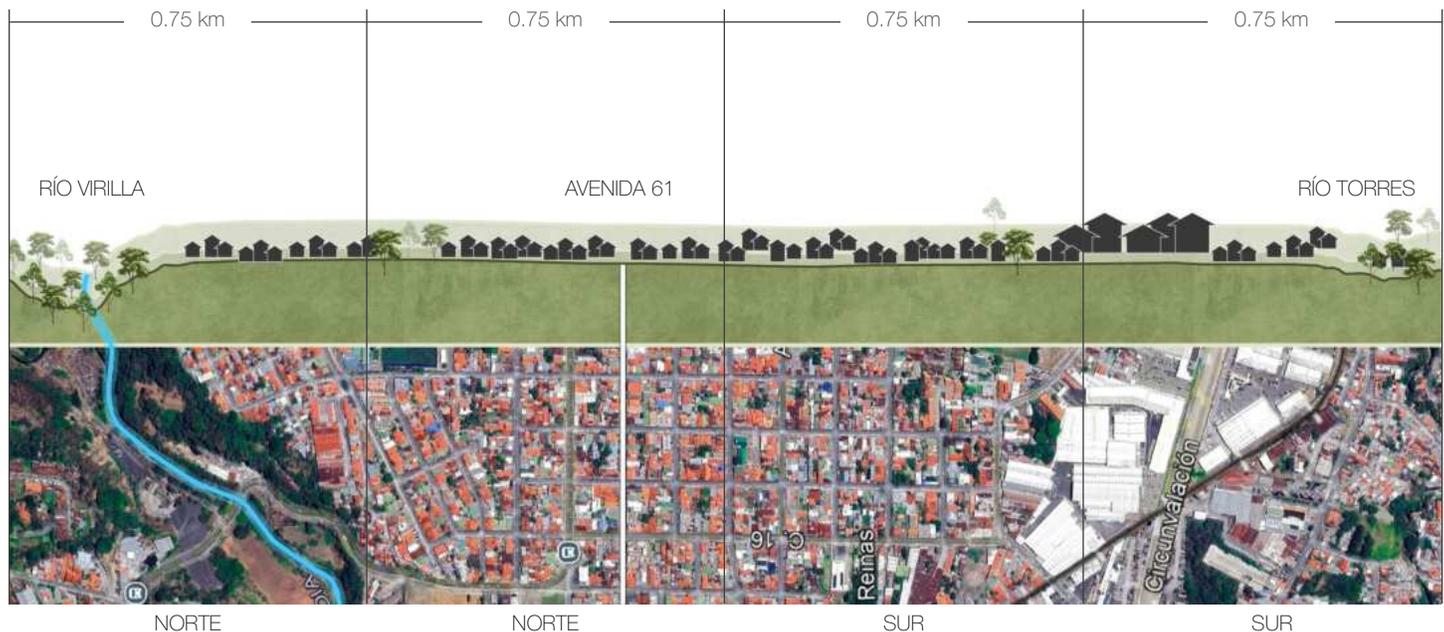


Figura 55. Trayecto Norte - Sur.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

El transecto en sentido este-oeste, que atraviesa directamente la Avenida 61, confirma la condición topográfica mayoritariamente plana del distrito de San Juan de Tibás. A lo largo de este perfil, la pendiente es mínima y prácticamente imperceptible, lo que favorece la continuidad visual y funcional del espacio urbano. El recorrido se enmarca en un contexto urbano mixto, compuesto por una trama residencial consolidada, pequeños comercios de proximidad y algunas instituciones educativas, características que dotan a la avenida de una dinámica barrial activa. Hacia el extremo oeste del transecto, nuevamente se evidencia una variación altimétrica más marcada conforme

se aproxima al río Virilla, donde el relieve comienza a descender con mayor notoriedad. Esta transición topográfica en el borde occidental refuerza la necesidad de integrar el diseño del boulevard con soluciones que consideren la gestión del drenaje pluvial y la transición paisajística hacia el corredor ecológico del río. En conjunto, la regularidad del relieve a lo largo del eje central de la avenida permite proyectar con mayor flexibilidad elementos de accesibilidad universal, zonas de estancia, comercio local y espacio público, alineados con el carácter peatonal y comunitario del proyecto.

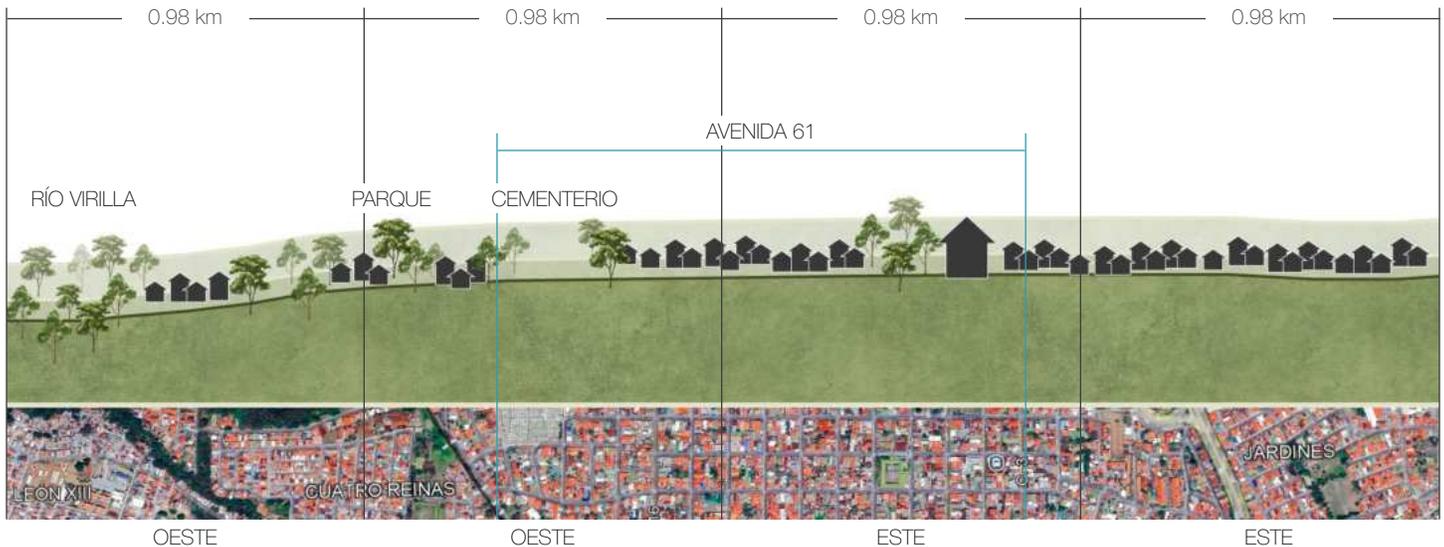
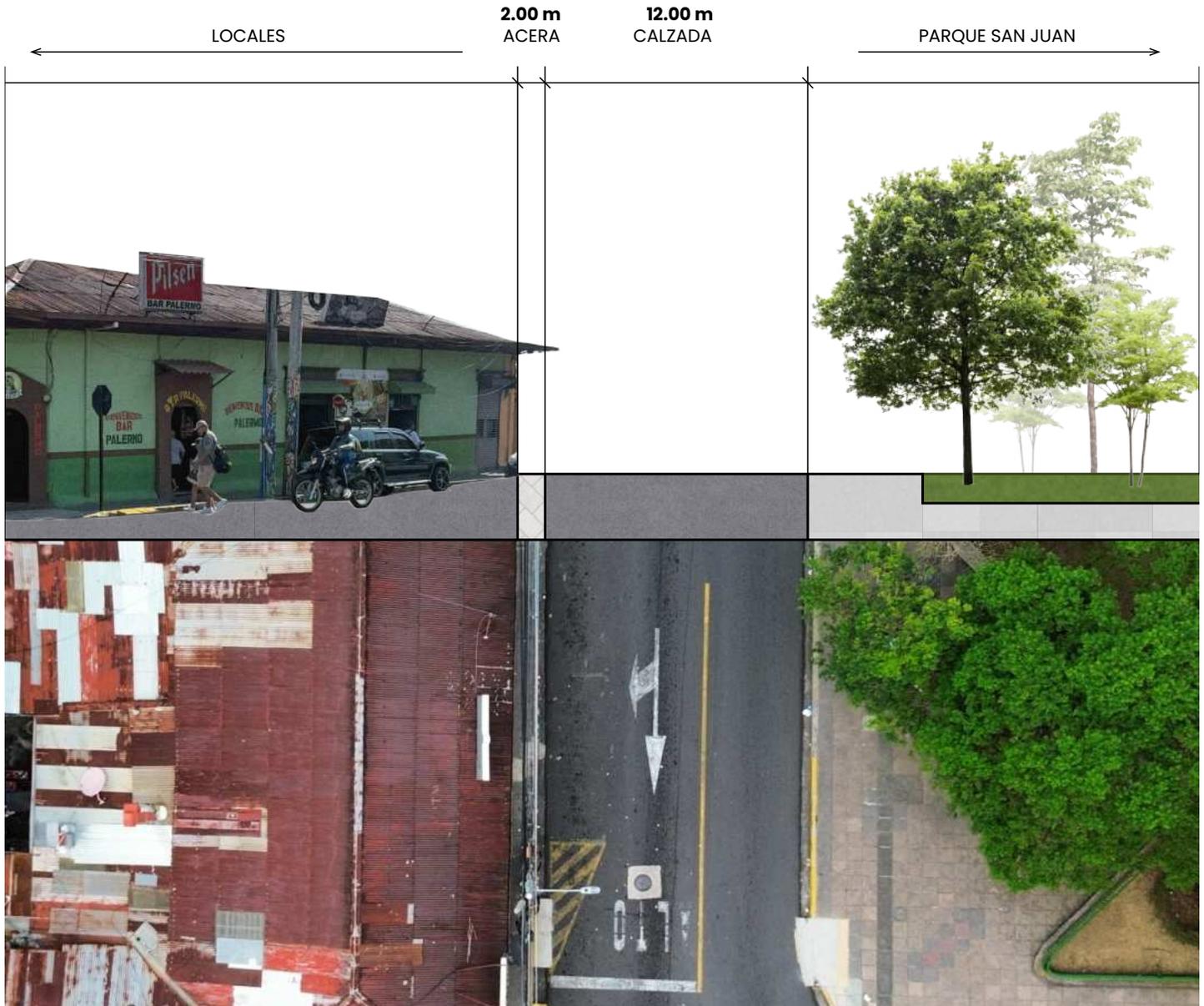


Figura 56. Transecto Oeste - Este.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Figura 57. Corte Urbano - Zona del parque.
Fuente: Elaboración propia.



02.04. CLIMA.

02.04.01. Temperatura.

El clima en San Juan es **cálido y estable** durante todo el año, con variaciones mínimas entre estación y estación. Las temperaturas promedio diarias varían entre los 17 °C y los 28 °C, lo que genera condiciones de confort térmico relativamente constantes. Durante las noches y madrugadas, especialmente en la época seca, las temperaturas tienden a descender ligeramente, alcanzando mínimos de 16 °C, lo cual proporciona frescura en las primeras horas del día. Esta estabilidad térmica se debe en parte a su altitud promedio de aproximadamente 1.150 metros sobre el nivel del mar, característica que modula el calor intenso habitual de otras zonas tropicales de menor elevación.

Los meses más cálidos se registran entre marzo y mayo, cuando las temperaturas pueden alcanzar máximas cercanas a los 29 °C, mientras que los meses más frescos, como octubre y noviembre, mantienen temperaturas más suaves y constantes, sin descensos bruscos. A pesar de la relativa estabilidad térmica, durante los meses más cálidos del año se presenta un incremento de la sensación térmica y de la humedad entre las 11:00 a.m. y las 4:00 p.m., lo que puede generar condiciones de incomodidad para el uso peatonal si no se cuenta con suficiente sombra o ventilación en el espacio público.

Estas condiciones climáticas hacen que el sitio sea apto para el uso del espacio urbano durante la mayor parte del año, siempre que el diseño contemple estrategias de mitigación del calor y la humedad en horas críticas, como superficies claras, pavimentos permeables, arborización estratégica y mobiliario con sombra. De esta manera, se garantiza el confort térmico y la habitabilidad del Boulevard Cultural de Tibás, respondiendo adecuadamente al comportamiento térmico local.



Figura 58. Temperatura promedio en San Juan, Tibás, Costa Rica
Fuente: Weather Spark.

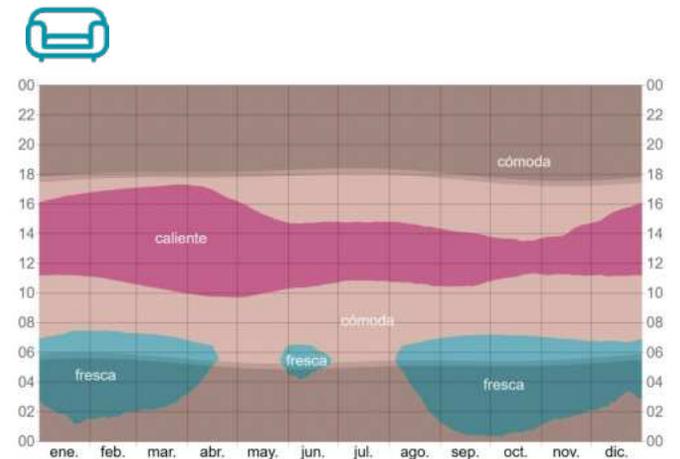


Figura 59. Confort térmico en San Juan, Tibás, Costa Rica
Fuente: Weather Spark.

02.04.02. Precipitación.

La precipitación anual es significativa, y la mayoría de la lluvia se registra entre mayo y noviembre, con una probabilidad diaria de lluvia superior al 50 % en los meses pico, como septiembre, donde se promedian alrededor de 14 días de lluvia al mes. La temporada seca, de finales de noviembre a mediados de mayo, registra precipitaciones ocasionales, especialmente en marzo y abril, pero con una frecuencia considerablemente más baja que en lluvia.

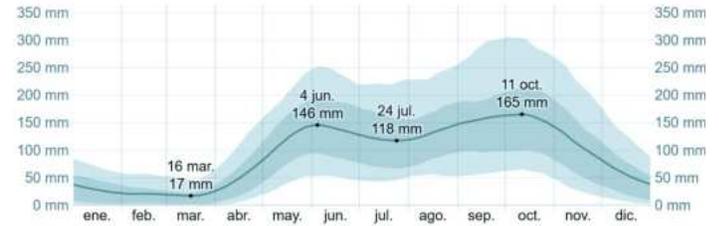


Figura 60. Lluvias anuales en San Juan, Tibás, Costa Rica
Fuente: Weather Spark.

02.04.03. Humedad.

La humedad relativa en San Juan es alta, con un promedio anual alrededor del 75%, aumentando notablemente durante la temporada lluviosa y alcanzando picos superiores al 80%. Estas condiciones hacen que el confort térmico sea un factor importante en el diseño del boulevard, especialmente en zonas sin sombra ni ventilación natural.



Figura 61. Humedad anual en San Juan, Tibás, Costa Rica
Fuente: Weather Spark.

02.04.04. Viento.

Las velocidades del viento en el entorno son moderadas. La época más ventosa se concentra entre junio y agosto, con promedios de entre 6 y 8 km/h (3.5 a 5 mph). Fuera de ese periodo, el viento es más suave, rondando los 3 a 5 km/h, predominando del este la mayor parte del año.

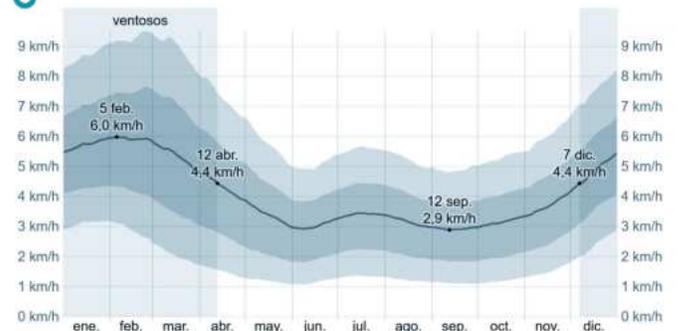


Figura 62. Vientos anuales en San Juan, Tibás, Costa Rica
Fuente: Weather Spark.

02.04.05. Pautas para el control climático.

Pautas para el control de temperatura.

Zonas arboladas estratégicas: Incorporar árboles de gran copa en ambos márgenes del boulevard y en zonas de estancia clave (parques, áreas de juego, plazoletas) para ofrecer sombra constante, reducir la exposición solar directa y regular la temperatura ambiente, especialmente entre las 11:00 a.m. y 4:00 p.m.

Superficies de suelo reflectantes y drenantes: Utilizar pavimentos con bajo índice de absorción térmica (como adoquines permeables en colores claros), que además permitan el escurrimiento pluvial, reduciendo el calor superficial y evitando el efecto de isla de calor.

Ventilación cruzada pasiva: Diseñar el mobiliario, pérgolas y estructuras techadas considerando aberturas laterales y techos altos, que permitan el paso de la brisa predominante del este, generando ambientes ventilados y confortables.

Pautas para el manejo de lluvias

Zonas de refugio cubiertas: Diseñar áreas de descanso techadas (pérgolas, estructuras ligeras o cubiertas verdes) distribuidas a lo largo del recorrido, que brinden protección durante lluvias frecuentes, especialmente en la época de mayo a noviembre.

Sistemas de drenaje pluvial urbano: Integrar un sistema de drenaje continuo y superficial, con canaletas ocultas, rejillas laterales y pozos de absorción, que recojan eficientemente el agua y prevengan la formación de charcos o escoventías en el espacio peatonal.

Pautas para el manejo de humedad.

Materiales permeables y vegetación absorbente: Incorporar tratamientos de suelo permeable en franjas verdes y parterres, utilizando especies nativas adaptadas a altos niveles de humedad. Esto facilitará la absorción natural del agua, evitando encharcamientos.

Ubicación estratégica de estructuras: Colocar toldos, cubiertas o zonas de refugio donde haya mayor acumulación de calor y humedad, de manera que estas estructuras también funcionen como reguladores microclimáticos apoyados por la dirección del viento.

Senderos elevados o drenados: Implementar senderos con sistema de drenaje integrado o elevados en zonas propensas a saturación, permitiendo el tránsito seguro aún en días de alta humedad o lluvia.

Pautas para el manejo de vientos.

Zonas verdes como protección: Aprovechar la vegetación no solo como sombra, sino también como barrera natural ante ráfagas de viento en las zonas más expuestas del boulevard, especialmente hacia el noreste, desde donde predominan los vientos.

Transiciones climáticas suaves: Diseñar espacios de transición entre áreas abiertas y zonas arboladas que amortigüen la velocidad del viento sin cortar completamente su paso, manteniendo la ventilación pero asegurando protección.

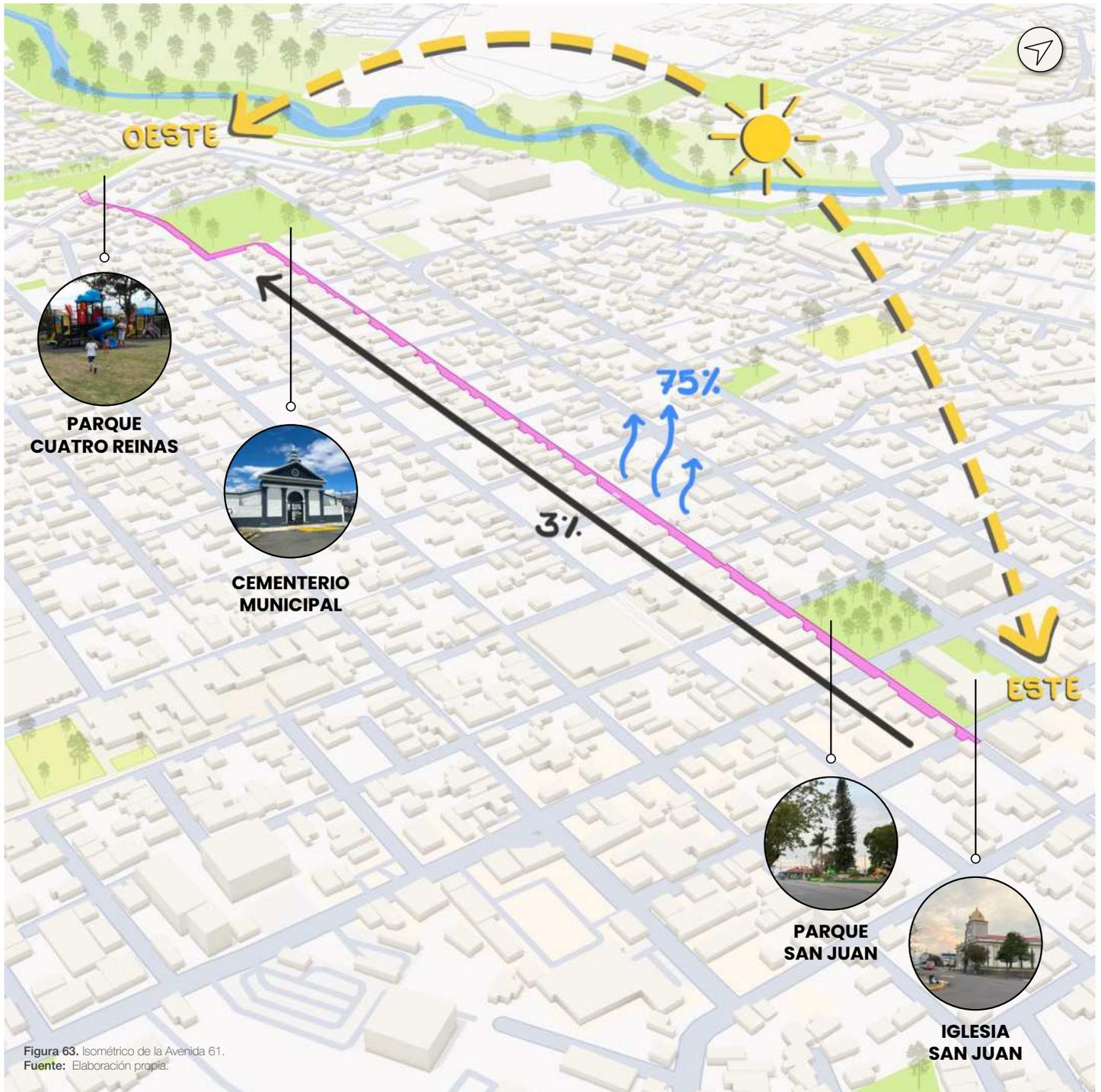


Figura 63. Isométrico de la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

02.05. ENTORNO NATURAL Y FÍSICO.

La ubicación estratégica de la Avenida 61 en el distrito de San Juan de Tibás le confiere un papel central dentro de la configuración urbana del cantón. Este entorno combina características físicas planas, alta densidad poblacional, uso mixto del suelo y una conectividad territorial central dentro del GAM.

02.05.01. Composición del suelo y condiciones geológicas.

La zona se asienta sobre suelos del tipo andisoles, característicos del Valle Central, derivados de cenizas volcánicas. Estos suelos son fértiles, con buena retención de humedad, pero también susceptibles a erosión superficial en zonas sin vegetación o con escorrentía mal controlada, lo que refuerza la necesidad de incorporar infraestructura verde y vegetación estabilizadora del terreno.

La permeabilidad moderada de estos suelos favorece la implementación de sistemas de infiltración de aguas pluviales, como jardines de lluvia y zanjas verdes, que podrían ser integradas al diseño del boulevard.

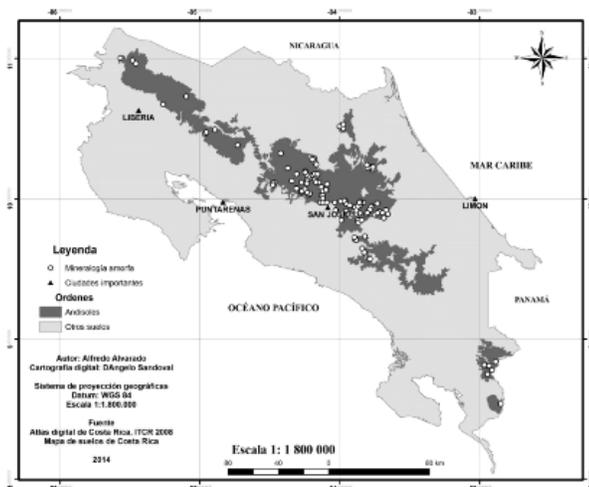


Figura 64. Distribución de Andisoles en Costa Rica.
Fuente: ResearchGate.com

02.05.02. Entorno inmediato construido.

El entorno físico inmediato del proyecto está definido por una trama urbana continua de carácter mixto, donde predominan:

- Viviendas unifamiliares (60–65 %), muchas con retiro mínimo o inexistente al frente de la calle.
- Comercio de pequeña escala (25–30 %), como panaderías, sodas, talleres mecánicos, tiendas y servicios básicos.
- Instituciones educativas privadas (escuelas y preescolares: 5 %) como Valley Forge, Early Years y Magic Dreams.
- Lotes sin construcción o en deterioro (5–10 %), algunos con potencial para reconversión funcional o integración al espacio público.

El derecho de vía de la Avenida 61 varía, pero en promedio se estima un ancho de entre 14 y 16 metros, dividido generalmente en:

- Dos carriles vehiculares de 5 - 6 metros cada uno.
- Aceras de 2.0 a 2.5 metros por lado, con múltiples obstrucciones (postes, basureros, señales), que reducen su espacio libre efectivo a 1.5 metros o menos.

La infraestructura peatonal es insuficiente y obsoleta, y no responde a las necesidades de accesibilidad universal ni a la densidad de uso observada. Estas condiciones físicas hacen urgente la implementación de un rediseño integral que devuelva jerarquía al peatón y transforme la calle en un espacio público multifuncional.

La Avenida 61 presenta tres tramos claramente diferenciados en su configuración urbana y en la dinámica de sus usos del suelo, lo que refleja su papel como eje articulador entre lo público, lo comercial y lo residencial en San Juan de Tibás.

El **Tramo 1**, ubicado en el sector del parque central y frente a la iglesia, se caracteriza por su **condición de zona pública con áreas verdes y un predominio absoluto de comercios**, convirtiéndose en un punto neurálgico para la actividad peatonal, el encuentro comunitario y el desarrollo de eventos culturales.

El **Tramo 2** actúa como una franja de transición, donde **coexisten comercios, instituciones y un menor número de viviendas**, lo que le otorga un carácter mixto que facilita la interacción entre la vida cotidiana residencial y el dinamismo de los servicios urbanos.

Finalmente, el **Tramo 3** está compuesto principalmente por **viviendas unifamiliares, con presencia limitada de pequeños comercios a escala doméstica**, gestionados por los propios residentes, lo que aporta un carácter más tranquilo e íntimo.

Esta estructura segmentada refleja una gradiente espacial y funcional que va desde lo público y activo hacia lo residencial y apacible, proporcionando una base clara para el diseño de intervenciones diferenciadas según cada tramo.

PARQUE + COMERCIO

TRAMO 1

Puertas

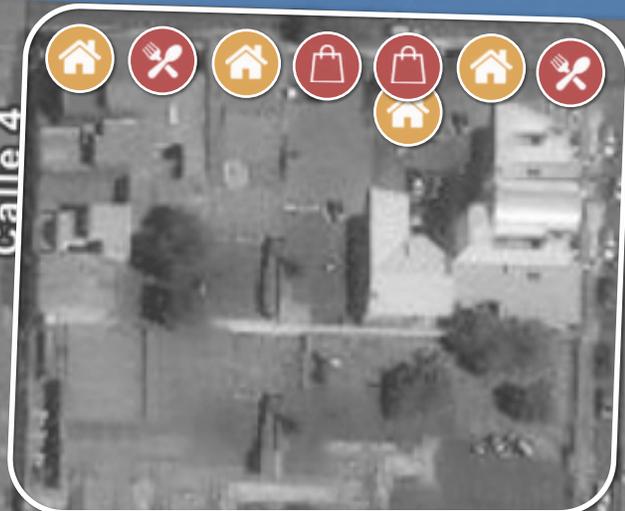
5

Distribuidora
Olman



la 61

Calle 4



Religioso | 1

Cultural | 0

Venta o Alquiler | 0

Medicina | 0

Vivienda | ≈ 9

Comercio | ≈ 15

Educación | 0

Parque | 1

Supermercado | ≈ 2

Municipalidad | 0

Parqueo | 0

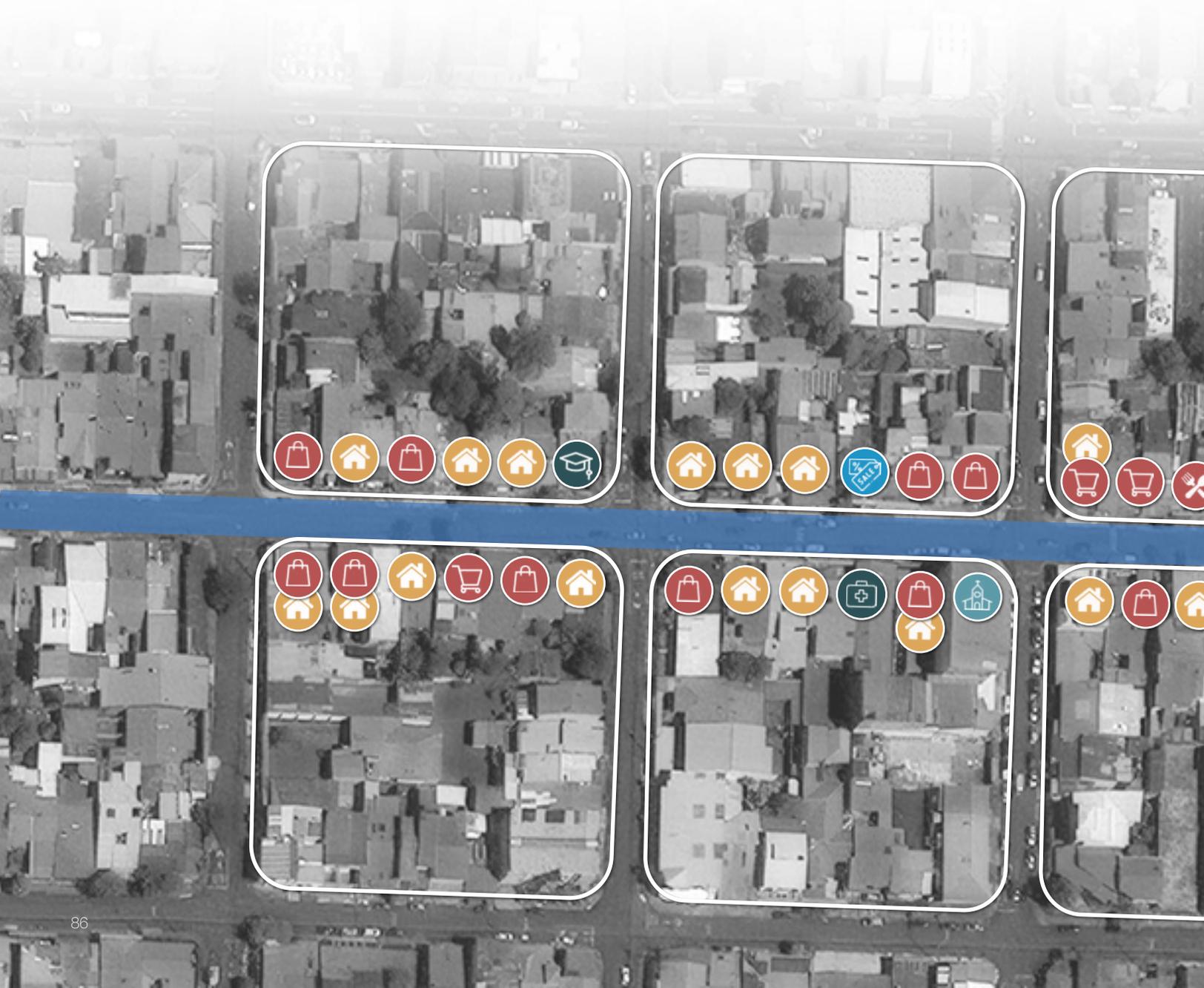
Restaurante | ≈ 6



Figura 65. Diagrama de uso de suelo del tramo 1
Fuente: Elaboración propia.

COMERCIO + INSTITUCIONES + VIVIENDA

TRAMO 2



Religioso | 1

Cultural | 0

Venta o Alquiler | 2

Medicina | 1

Vivienda | ≈ 34

Comercio | ≈ 20

Educación | 3

Parque | 0

Supermercado | ≈ 3

Municipalidad | 0

Parqueo | 0

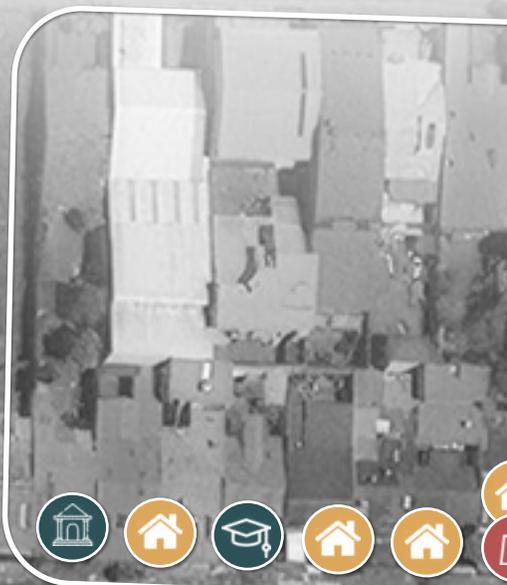
Restaurante | ≈ 5



Figura 66. Diagrama de uso de suelo del tramo 2
Fuente: Elaboración propia.

VIVIENDA + COMERCIO RESIDENCIAL

TRAMO 3



Religioso | 0

Cultural | 0

Venta o Alquiler | 2

Medicina | 0

Vivienda | ≈ 41

Comercio | ≈ 4

Educación | 1

Parque | 0

Supermercado | ≈ 0

Municipalidad | 2

Parqueo | 0

Restaurante | ≈ 0



Figura 67. Diagrama de uso de suelo del Tramo 3
Fuente: Elaboración propia.

02.05.03. Relación con el entorno natural.

La zona no posee áreas naturales significativas dentro del polígono inmediato, al contrario, podemos observar una clara falta de áreas verdes aprovechables en el distrito (figura 69). Esto exceptuando el río Virilla, ubicado aproximadamente a 300–400 metros al noroeste del final del tramo de intervención, el cual representa un elemento natural de alto valor paisajístico y ecológico. Este río marca el límite entre San Juan de Tibás y Santo Domingo de Heredia.

Si bien el boulevard no colinda directamente con el cauce del río, su cercanía permite proyectar una conexión ecosistémica progresiva mediante intervenciones como:

- Arborización urbana con especies compatibles con las del corredor.
- Captación de aguas pluviales que reduzca la carga contaminante hacia el río.
- Potenciales senderos paisajísticos que vinculen el espacio público urbano con el entorno natural en una segunda fase del proyecto.

02.05.04. Espacios verdes y cobertura vegetal existente.

Actualmente, la cobertura vegetal a lo largo de la Avenida 61 es escasa y discontinua, con árboles dispersos y escasas franjas verdes. En promedio, se observa menos de un árbol por cada 30 metros lineales, una cifra muy baja para una vía de esta longitud y relevancia comunitaria.

Esta situación repercute en:

- Baja sombra y alta exposición al sol (confort térmico deficiente).
- Microclima urbano más cálido en comparación con zonas arboladas.

- Escasa absorción de escorrentía superficial.
- Pobre atractivo visual y ambiental.

El proyecto propone revertir esta condición mediante una estrategia de infraestructura verde continua, que incluya:

- Arborización alineada con especies nativas de gran copa.
- Franjas verdes laterales y centrales con vegetación de bajo mantenimiento.
- Jardines de lluvia en intersecciones y áreas de descanso.
- Vegetación trepadora o en pérgolas en zonas de sombra activa.

02.05.05. Exposición solar, vistas y paisaje.

Debido a su orientación este-oeste, la Avenida 61 está altamente expuesta a la radiación solar directa durante gran parte del día, especialmente entre las 10:00 a.m. y 3:00 p.m. Esta exposición refuerza la necesidad de diseñar zonas de sombra, techos verdes y mobiliario cubierto que amortigüe la sensación térmica, especialmente en la estación seca (enero–abril), cuando las temperaturas máximas superan los 28 °C.

Aunque el sitio se encuentra en una zona densa, en ciertos puntos del recorrido, sobre todo hacia el oeste, se abren vistas lejanas hacia el corredor del río Virilla y, en días despejados, hacia los volcanes del Valle Central. Estas oportunidades pueden ser aprovechadas para diseñar puntos de contemplación o remates visuales, especialmente en la zona del cementerio municipal, donde el recorrido del boulevard finaliza.

02.06. PALETA VEGETAL ACTUAL.

San Juan cuenta con un entorno medioambiental único que fomenta el crecimiento de árboles autóctonos en su paisaje urbano. Tres árboles por excelencia que adornan las avenidas y parques de la ciudad son **Palo de Brasil, Papaya y Flor de Pascua**. Estos árboles no sólo contribuyen a la belleza estética de la ciudad, sino que también poseen un importante valor cultural y ecológico.

Actualmente, la Avenida 61 **carece casi por completo de cobertura vegetal**, con la excepción del Parque de San Juan, que alberga una variedad de especies, tanto nativas como introducidas, entre las que se encuentran el **Roble de Sabana, la Corteza Amarilla, la Uruca, la Dama y un imponente ejemplar central de Yaca**.

La ausencia de vegetación a lo largo de la avenida constituye una de las principales problemáticas que este proyecto busca resolver. La propuesta contempla la reintroducción de especies propias de San Juan que, con el tiempo, han ido desapareciendo, para así devolverle al boulevard el verde, la vida y el carácter que lo conecte nuevamente con su patrimonio natural.

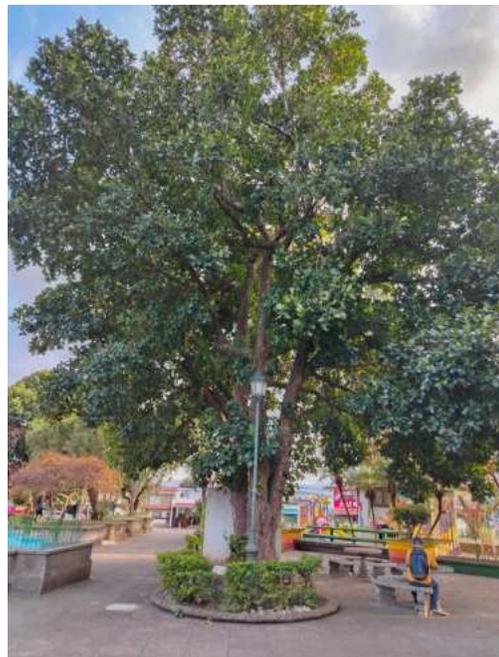
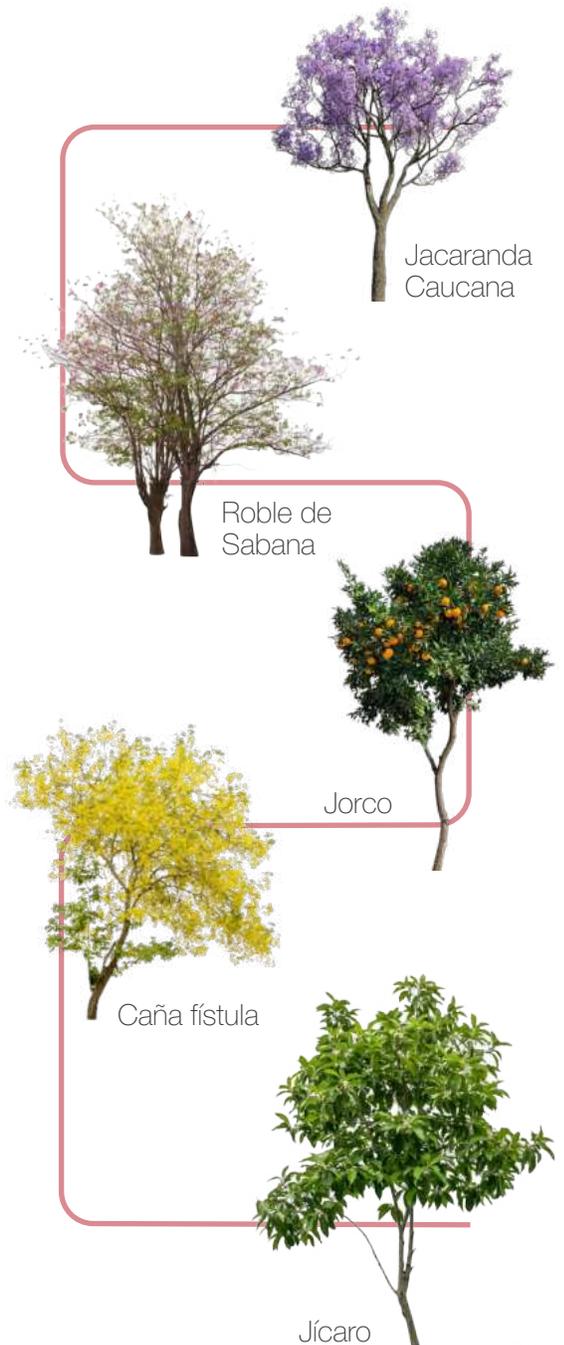


Figura 68. Árbol de Yaca en el Parque de San Juan.
Fuente: Fotografía por Aúrea Solís Peña.



CORREDOR VERDE, RÍO VIRILLA





Figura 69. Entorno natural de la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

02.07. VÍAS DE ACCESO Y CONEXIÓN URBANA.

La Avenida 61, eje central del proyecto, se encuentra en una ubicación privilegiada dentro del sistema vial del cantón, lo que le otorga un alto potencial de conectividad urbana, tanto a nivel distrital como cantonal. Su extensión de aproximadamente 1,1 km lineales, completamente asfaltada y urbanizada, atraviesa el corazón del distrito de San Juan, el más poblado del cantón de Tibás, y constituye una vía de uso mixto intensivo que conecta equipamientos clave como la Iglesia de San Juan, el Parque Central y el Cementerio Municipal, rematando en la transición hacia el distrito de Cuatro Reinas.

02.07.01. Clasificación y jerarquía vial.

A nivel funcional, la Avenida 61 puede clasificarse como una vía terciaria o local, dentro del sistema jerárquico vial nacional, ya que no figura como ruta nacional. No obstante, en términos de uso real y flujo peatonal y vehicular, actúa como vía estructurante a escala distrital, con un carácter mixto que oscila entre el tránsito residencial y el tránsito de paso hacia otros sectores del cantón.

La Avenida 61 se encuentra perpendicularmente cruzada por la Ruta Nacional 5, una arteria secundaria de carácter regional que conecta San José centro con el cantón de Santo Domingo, y que constituye la columna vertebral

de movilidad vehicular de Tibás. Esta intersección es crucial, ya que representa un punto de alta conflictividad vial y peatonal, con cruces informales, ausencia de semáforos peatonales y altos volúmenes de tráfico en horas pico.

En general, el sistema vial que alimenta o se deriva de la Avenida 61 puede dividirse de la siguiente manera:

Vías principales de acceso y cruce como:

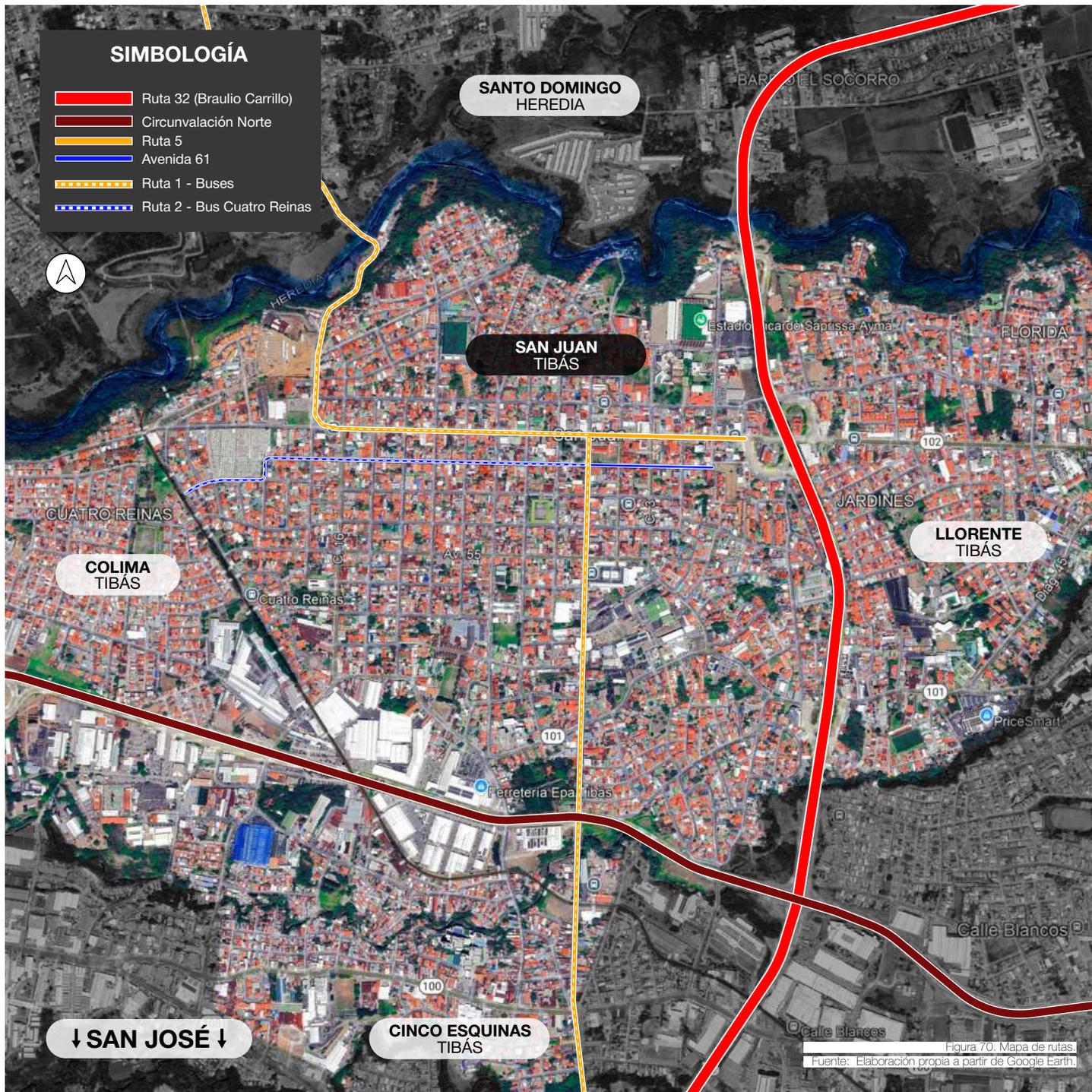
- Ruta Nacional 5 (intersección crítica)
- Carretera Braulio Carrillo (prolongación hacia el este)
- Ruta de Cuatro Reinas (continúa la Avenida 61 hacia el oeste)

Vías secundarias que atraviesan transversalmente la avenida de norte a sur.

Estas calles intersectan la avenida aproximadamente cada 100–150 metros, generando una retícula densa y urbana que es favorable para la conectividad peatonal, pero que requiere ser ordenada jerárquicamente para garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas, adultos mayores).

SIMBOLOGÍA

-  Ruta 32 (Braulio Carrillo)
-  Circunvalación Norte
-  Ruta 5
-  Avenida 61
-  Ruta 1 - Buses
-  Ruta 2 - Bus Cuatro Reinas



SANTO DOMINGO
HEREDIA

SAN JUAN
TIBÁS

FLORIDA

JARDINES

LLORENTE
TIBÁS

101

Calle Blancos

Calle Blancos

CUATRO REINAS

COLIMA
TIBÁS

Cuatro Reinas

Av. 55

101

100

CINCO ESQUINAS
TIBÁS

↓ SAN JOSÉ ↓

Figura 70. Mapa de rutas.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

02.07.02. Estado actual de la vía y condiciones de accesibilidad.

La Avenida 61 tiene una calzada vehicular con un ancho promedio de 12 metros, lo que permite holgura suficiente para circulación en ambos sentidos y abre la posibilidad de implementar carriles exclusivos, áreas de carga y descarga controlada, o franjas centrales para vegetación y mobiliario urbano.

Las aceras laterales, aunque en algunos tramos alcanzan entre 2.0 y 2.5 metros de ancho, presentan una ocupación excesiva por obstáculos urbanos como postes de alumbrado público (cada 25–30 m), basureros mal ubicados, árboles aislados sin alcorques adecuados, rampas deterioradas o inexistentes y desniveles entre cuadras por falta de continuidad de bordillos.

Esto reduce el espacio libre efectivo para el peatón a menos de 1.5 metros en gran parte del trayecto, especialmente en puntos cercanos a intersecciones, comercios o equipamientos educativos. El resultado es una movilidad peatonal insegura, incómoda y excluyente, particularmente para personas con discapacidad, adultos mayores o niños.

El pavimento de la calzada se encuentra en estado aceptable, aunque con signos de desgaste en cruces e intersecciones. Las aceras, por el contrario, requieren una intervención urgente, ya que la mayoría no cumple con la normativa nacional de accesibilidad universal ni con las condiciones mínimas de confort urbano.



Figura 71. Collage de fotografías del estado general de la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

02.07.03. Relación con el transporte público.

El transporte público juega un papel crucial en la dinámica de la avenida. Tal como se observa en la Figura 73, elaborada a partir de información proporcionada por Moovit (2025):

Ruta 1: Representa el principal eje transversal de buses, con más de 15 líneas que cruzan la Avenida 61 en el tramo de la Ruta Nacional 5. Este cruce concentra flujos vehiculares, paradas de buses improvisadas y situaciones de riesgo para el peatón

Ruta 2: Línea del barrio Cuatro Reinas, que utiliza longitudinalmente toda la Avenida 61 como ruta de paso. Esta ruta es incompatible con un boulevard de prioridad peatonal, por lo que se propone en el proyecto una ruta alterna, sin afectar el servicio.



Figura 72. Rutas de autobuses que atraviesan la Avenida 61.
Fuente: Moovit.



Figura 73. Rutas más comunes de autobuses que atraviesan la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia con información de Moovit.

Actualmente no existen bahías de buses, la señalización es escasa o inexistente, y la coexistencia entre peatón y transporte público es conflictiva e insegura. El proyecto contempla la reorganización de estas rutas, la reubicación de paradas y la consolidación de espacios seguros de acceso al transporte.



Figura 74. Fotografía del autobús de Cuatro Reinas (Ruta 2).
Fuente: Elaboración propia.



Figura 75. Fotografías de autobuses en la Ruta 1.
Fuente: Elaboración propia.



Santa Rosa

SANTO DOMINGO
HEREDIA

SAN
TI

ACCESO OESTE
→

LEÓN XIII
TIBÁS

CUATRO REINAS

COLIMA
TIBÁS

Av. 55

Cuatro Reinas

Ferretería

LA PEREGRINA

108

108

100

108

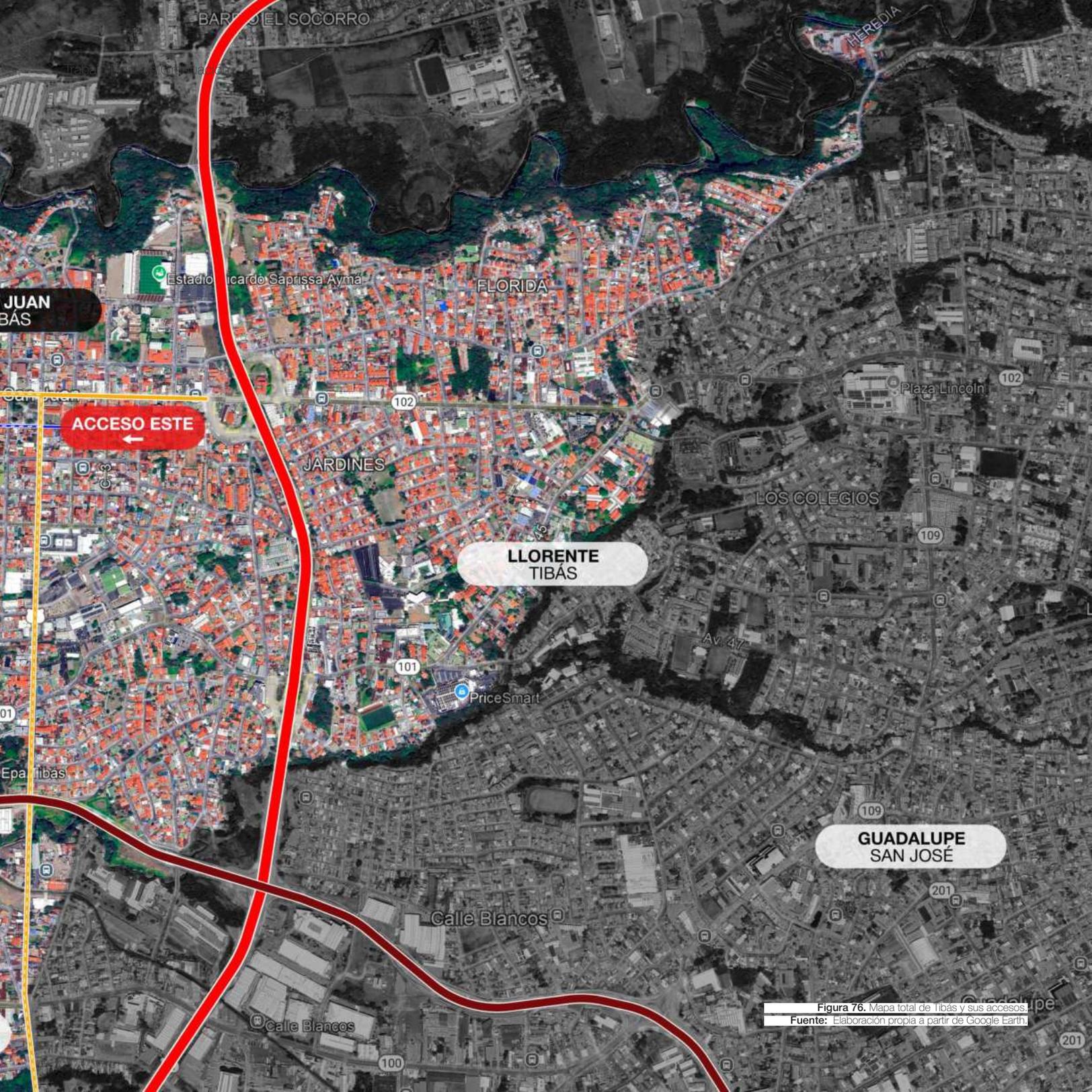
↓ SAN JOSÉ ↓

CINCO ESQUINAS
TIBÁS

IRILLA

OBLEDAL

Barceló San José



JUAN BÁS

ACCESO ESTE
←

LLORENTE TIBÁS

GUADALUPE SAN JOSÉ

Figura 76. Mapa total de Tibás y sus accesos.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

02.08. MOVILIDAD INTERNA Y ACCESO PEATONAL.

La movilidad interna y el acceso peatonal dentro del tramo de intervención de la Avenida 61 están profundamente influenciados por la forma urbana lineal del corredor, sus condiciones físicas actuales, y la intensa interacción entre lo residencial, comercial e institucional que lo rodea. A pesar de tratarse de una vía con alto flujo peatonal diario, el diseño actual del espacio no prioriza al peatón ni al ciclista, lo que genera conflictos funcionales, riesgos viales y un desaprovechamiento del potencial de la avenida como espacio público de calidad.

02.08.01. Jerarquía de usuarios: predominancia del vehículo.

El diseño actual de la Avenida responde a una lógica funcional de tránsito vehicular: se trata de una vía de 12 metros de calzada que permite el paso de automóviles en ambos sentidos sin segregación de flujos, sin ningún tipo de infraestructura ciclista y con aceras laterales, muchas de las cuales están fragmentadas, invadidas u obstruidas. Esta configuración pone en clara desventaja al peatón, quien a pesar de ser el usuario más frecuente, no cuenta con condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad ni continuidad espacial.

El entorno reflejado en la microescala evidencia una vida cotidiana vibrante a lo largo de la avenida, con flujos constantes de estudiantes, personal educativo, vecinos, visitantes y vehículos. Sin embargo, las condiciones físicas de la infraestructura vial y peatonal son deficientes y limitan seriamente el potencial de uso seguro y accesible del espacio. Las aceras, por lo general, no superan los 2 metros de ancho, pero debido a la presencia de postes eléctricos, señales, basureros (poco frecuentes y mal ubicados) y otros elementos de mobiliario urbano, el espacio útil libre para caminar se reduce hasta 1.5 metros o menos en algunos puntos. Esta si-

tuación resulta especialmente problemática dada la intensidad del tránsito peatonal que experimenta esta avenida, ya que no permite un desplazamiento cómodo ni seguro, especialmente para personas con discapacidad, adultos mayores o quienes transitan con cochecitos infantiles.

Además, la mayoría de las aceras carece de rejillas pluviales, dejando el sistema de alcantarillado expuesto, lo cual representa un riesgo directo para la seguridad de los peatones. Las pocas rampas que existen a lo largo del recorrido presentan desniveles, superficies deterioradas y no están señalizadas adecuadamente, con excepción de algunas en la cuadra próxima al Parque Central. La infraestructura de cruce peatonal también es escasa, con solo dos cruces de cebras visibles en el entorno inmediato del parque. En el resto de la avenida, no existen señales viales claras para el cruce seguro de peatones, y no hay semáforos peatonales en todo el trayecto, lo que dificulta la accesibilidad universal y la movilidad segura.

En cuanto a la iluminación pública, la cobertura es limitada y discontinua. Generalmente se encuentran entre dos y tres postes de luz por cuadra, algunos de los cuales no están en funcionamiento, lo que genera zonas con visibilidad reducida durante las horas nocturnas. Esto no solo compromete la percepción de seguridad del espacio, sino que también desincentiva su uso como corredor activo en horarios extendidos.

De los más de 10 cruces transversales identificados a lo largo del recorrido:

- Solo dos cuentan con demarcación de paso peatonal tipo cebras, ambos ubicados frente al Parque Central, en el área más institucionalizada de la vía.
- Ninguno de los cruces cuenta con semáforos peatonales o dispositivos sonoros de ayuda para personas con discapacidad visual.
- No hay señalización vertical que indique zona escolar

o zona de cruce peatonal, a pesar de la presencia de centros educativos privados y tránsito infantil frecuente.

Esta falta de elementos de calmado de tráfico o dispositivos de jerarquización del peatón impide una experiencia segura de movilidad, incluso en zonas de alto tránsito a pie como la cuadra frente a la Iglesia de San Juan, lintersección con la Ruta Nacional 5, el tramo cercano a centros educativos (Valley Forge, Early Years, Magic Dreams) y el entorno inmediato al Cementerio Municipal.

02.08.02. Dinámicas de uso del espacio y flujos peatonales.

La observación directa realizada en el sitio y las entrevistas con la comunidad muestran que la avenida es altamente transitada a pie, especialmente en las siguientes franjas horarias:

- 6:30 a 8:30 a.m.: Ingreso a centros educativos y a trabajos
- 12:00 a 1:00 p.m.: Salidas escolares y compras en comercios locales
- 5:00 a 7:00 p.m.: Retorno a hogares, paseos de mascotas y actividad comercial nocturna ligera

En estos horarios, los flujos peatonales llegan a ocupar ambas aceras en sentido contrario, provocando incomodidad por el poco espacio efectivo. Asimismo, muchas personas deben descender a la calzada para esquivar obstáculos, lo que representa un riesgo constante de atropellos o accidentes.

En cuanto al uso por grupos específicos:

- Personas adultas mayores circulan mayoritariamente en horario matutino, y requieren zonas de descanso intermedias, las cuales no existen actualmente.
- Niños y estudiantes deben transitar tramos sin señalización vial, sin presencia de agentes de tránsito ni guardas escolares.
- Personas con movilidad reducida (observadas en silla de ruedas, bastón o con cochecitos de bebé) encuentran múltiples barreras físicas que impiden una circulación continua o segura.



Figura 77. Dificultad de tránsito para personas de movilidad reducida.
Fuente: Elaboración propia.

02.08.03. Potencial para movilidad no motorizada.

Actualmente, no existe ningún tipo de infraestructura para bicicletas o dispositivos de micromovilidad (patinetas eléctricas, por ejemplo). No obstante, la topografía plana de la Avenida 61, su conectividad barrial y su recorrido continuo de más de un kilómetro la hacen ideal para la implementación de una red de movilidad activa.

Además, el ancho total de la vía (12 metros) y su uso local permiten repensar el espacio vial, redistribuyendo las funciones de la siguiente manera:

- Reducción de calzada vehicular a un solo carril central compartido, de tráfico calmado (< 20 km/h), exclusivo para residentes y vehículos de emergencia.
- Incorporación de ciclo-carriles segregados o compartidos (con tratamiento visual y físico) a lo largo del recorrido.
- Ampliación de aceras con mobiliario urbano, vegetación y zonas de estancia.
- Creación de una jerarquía peatonal efectiva, donde el vehículo cede la prioridad de uso.

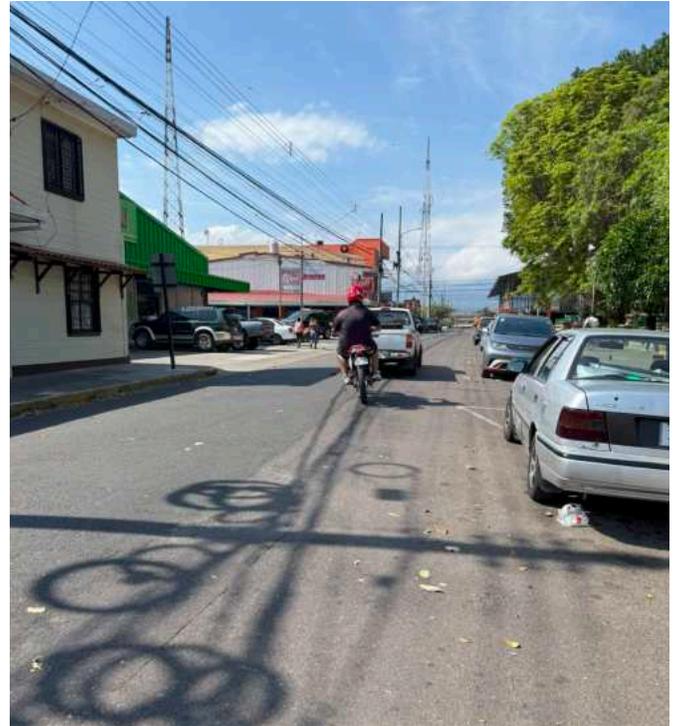


Figura 78. Visual del tamaño de la calzada de la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

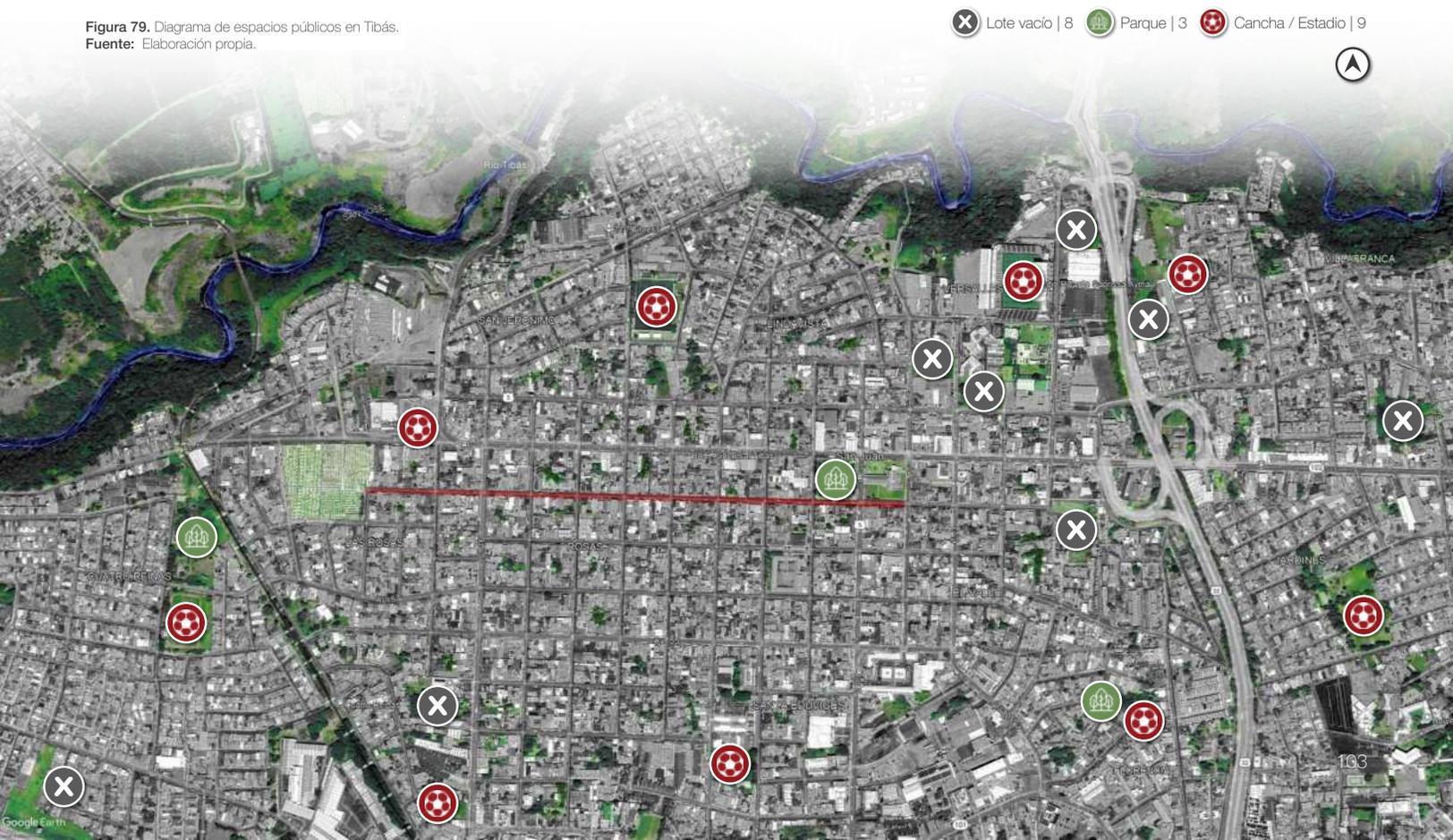
02.09. PROBLEMÁTICAS DETECTADAS.

La Avenida 61 y su área inmediata presentan una serie de problemáticas urbanas y funcionales que afectan la calidad de vida de los usuarios y limitan su potencial como eje cultural, social y económico de San Juan de Tibás.

En primer lugar, aunque Tibás cuenta con espacios públicos, estos no son plenamente aprovechados por la comunidad. **Una gran parte de ellos corresponde a canchas de fútbol**, lo que evidencia una clara segregación de actividades y una limitada oferta recreativa

y cultural. A esto se suma que muchos de estos espacios no están en las mejores condiciones de mantenimiento y responden a un patrón frecuente en la planificación urbana: **se ubican en terrenos sobrantes de la trama urbana, sin haber sido concebidos originalmente como espacios públicos estratégicos.** Esta disposición dispersa y aislada provoca la ausencia de una red conectada de áreas recreativas que incentive su uso continuo y variado.

Figura 79. Diagrama de espacios públicos en Tibás.
Fuente: Elaboración propia.



En lo que respecta directamente a la Avenida 61, la **carencia de mobiliario urbano** es evidente. Más allá de las bancas ubicadas en el Parque de San Juan, de las cuales muchas de ellas están deterioradas, no existen elementos que promuevan la estancia, el descanso o la interacción social. A esto se suma un **déficit crítico de sombra**: la avenida carece de arbolado, y su orientación este-oeste la expone a la radiación solar durante todo el día, incrementando la incomodidad térmica y contribuyendo a un efecto de isla de calor pronunciado.

A nivel vial, la avenida presenta conflictos derivados de su uso mixto y de su rol como vía principal de conexión. El tránsito vehicular constante, combinado con **aceras estrechas y en ocasiones interrumpidas**, limita la movilidad peatonal segura. El cruce de peatones en puntos clave es inseguro, especialmente en zonas cercanas a comercios, instituciones y paradas de autobuses. Además, la falta de señalización clara y de elementos de control de tráfico dificulta la convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos.

Porcentaje de saturación de la red vial, por cantón, según región del país. Agosto 2024

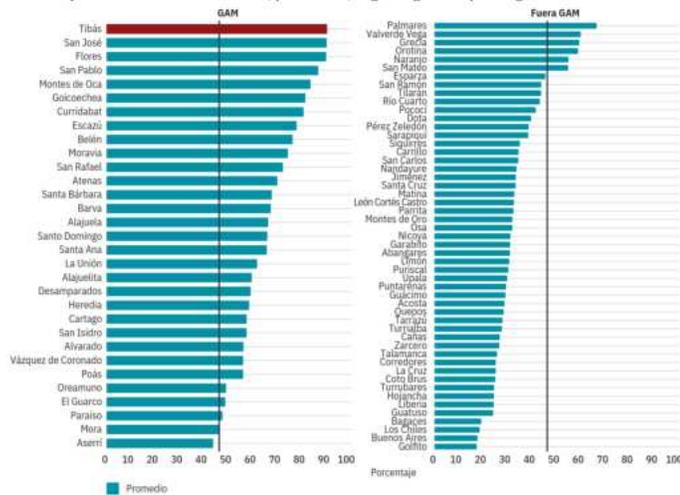


Figura 80. Porcentaje de saturación de la red vial.
Fuente: Gómez Campos, 2024.

Figura 81. Carencia de árboles en la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.



En términos visuales, la avenida presenta una tradicional estética marcada en la capital: fachadas en diferentes estados de conservación, publicidad no regulada y ausencia de un lenguaje urbano coherente, lo que debilita la identidad del corredor y su atractivo como espacio público.

Sumadas, **estas problemáticas revelan un corredor con alto potencial pero subutilizado**, donde las carencias en infraestructura, confort térmico, seguridad vial y coherencia visual frenan su consolidación como eje articulador de la vida comunitaria en Tibás.

Estas condiciones evidencian la necesidad de una intervención integral que, **más allá de resolver carencias físicas, se oriente a potenciar la vocación histórica y cultural de la Avenida 61 como espacio de encuentro**. Este proyecto parte de estas deficiencias para plantear soluciones que integren movilidad segura, espacios de convivencia, áreas verdes y una imagen urbana coherente, fortaleciendo la identidad local y devolviendo a la avenida su papel como corazón social y económico de San Juan de Tibás.



Figura 82. Fachadas en la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

03

03.01. Datos demográficos	pág. 109
03.02. Perfil de usuario y necesidades detectadas	pág. 114
03.03. El usuario y la Avenida 61	pág. 118
03.04. Perspectiva comunal y aspiraciones colectivas	pág. 120

ANÁLISIS SOCIO CULTURAL

Este capítulo presenta un análisis integral de la población vinculada directa e indirectamente a la Avenida 61, identificando sus características demográficas, socioeconómicas y culturales, así como sus hábitos y necesidades en relación con el espacio público. Comprender quiénes son los usuarios, cómo interactúan con su entorno y qué expectativas tienen, es esencial para fundamentar las decisiones de diseño del Boulevard Cultural de Tibás. El estudio considera tanto a los residentes inmediatos como a los visitantes ocasionales, integrando datos cuantitativos y cualitativos que permiten proyectar un espacio inclusivo, funcional y adaptable a las dinámicas comunitarias.

03.01. DATOS DEMOGRÁFICOS.

03.01.01. Datos poblacionales.

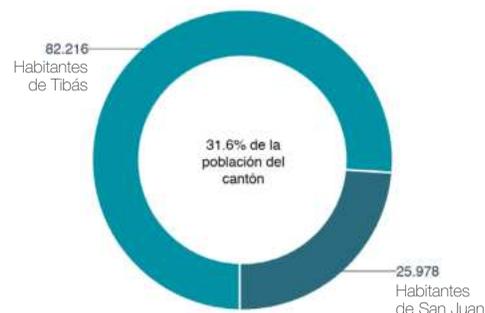
El proyecto se desarrolla en la Avenida 61, un eje urbano que conecta puntos estratégicos como el Parque Central, el Cementerio y el Parque de Cuatro Reinas. Según datos del INEC para el año 2022, el cantón de Tibás cuenta con 82.216 habitantes, de los cuales **25.978** residen en el distrito de San Juan, lo que representa el **31.6%** de la población cantonal.

San Juan es el distrito más densamente poblado del cantón, con una superficie de apenas **3.51 km²** frente a los 8.15 km² totales del cantón, lo que significa que concentra el **43%** del territorio. Esta alta densidad implica una ocupación intensiva del suelo, predominantemente residencial, con construcciones de baja a media altura y un uso mixto incipiente.

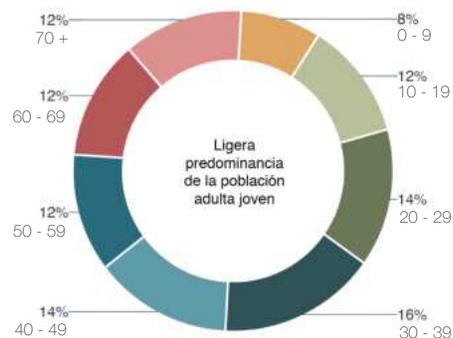
Se realiza un desglose por rangos etarios con el fin de comprender de manera más precisa la diversidad poblacional presente en el distrito de San Juan. La distribución evidencia un **equilibrio general** entre los distintos grupos de edad, con una **ligera predominancia de la población adulta joven, particularmente entre los 30 y 39 años**, que representan el sector más numeroso. No obstante, se observa también un **peso significativo de los adultos mayores, especialmente en los rangos de 60 años en adelante**, lo que refuerza la necesidad de considerar criterios de accesibilidad e infraestructura inclusiva. De igual forma, **las infancias y adolescencias, que en conjunto abarcan el 20% de la población**, constituyen un grupo clave para el diseño de espacios recreativos y educativos que fomenten su integración y desarrollo.

Respecto al género, los porcentajes son relativamente balanceados, con un 49% de hombres y un 51% de mujeres.

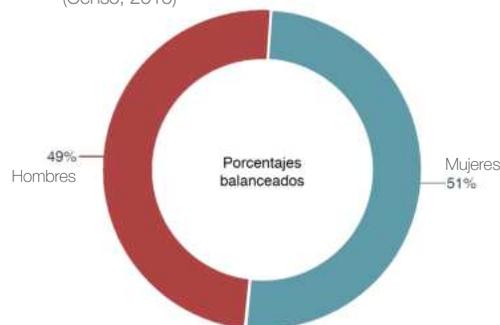
ESTIMACIÓN DE HABITANTES
(INEC, 2022)



POBLACIÓN POR EDAD
(Proyección 2025)



POBLACIÓN POR GÉNERO
(Censo, 2015)



Gráfica 02. Datos sobre la población en San Juan de Tibás.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos recolectados.

03.01.02. Economía.

La composición económica de San Juan refleja un predominio de actividades comerciales y de servicios a pequeña escala, fuertemente vinculadas a la vida cotidiana de los residentes. El entorno inmediato de la Avenida 61 está conformado por una mezcla de viviendas unifamiliares y una variedad de pequeños negocios como panaderías, sodas, tiendas de conveniencia, farmacias, ferreterías y talleres mecánicos, que forman parte del tejido urbano. La condición física de las viviendas es en general buena, lo que refleja un **nivel socioeconómico medio-alto** y una capacidad potencial de apropiación y sostenibilidad comunitaria del espacio público, siempre que se garanticen condiciones adecuadas para su uso.

Los principales sectores productivos a nivel distrital son el **comercio, los servicios profesionales,**

el sector gastronómico y la pequeña industria.

Tibás posee una dinámica económica basada en la oferta de productos y servicios para la población local, con un creciente impulso del sector gastronómico en la zona central.

El **comercio formal** representa cerca del **62%** de la actividad económica, destacando tiendas de abarrotes, ferreterías, restaurantes y servicios profesionales. Sin embargo, el **comercio informal** mantiene una presencia importante, especialmente en actividades como venta ambulante, ferias y pequeños puestos de comida, que representan un **21%** del total de la actividad económica. (Plan Estratégico Municipal de Tibás 2020-2024.)

Sumado a ello, dado que la tendencia poblacional del distrito se concentra en adultos en edad laboral, la dinámica socioeconómica de la zona ha propicia-



do la presencia de múltiples guarderías y centros de atención infantil a lo largo de la Avenida 61. Estos establecimientos, como Valley Force, Early Years y Magic Dreams, responden a la demanda de familias que requieren servicios de cuidado diario, reflejando un tejido urbano adaptado a las necesidades de una población activa. La ubicación estratégica de estas guarderías no solo facilita la logística familiar, sino que también contribuye a la vitalidad económica del entorno, generando empleo y dinamizando la actividad comercial de apoyo.

Además, la Avenida 61 se beneficia de su proximidad a nodos de movilidad y a otros polos comerciales del cantón, lo que incrementa el flujo de peatones y, en consecuencia, la demanda de productos y servicios. También, gracias a que toda el área circundante a la Avenida 61 cuenta con un uso de suelo mixto, se abre una importante oportunidad para el establecimiento de nuevos negocios que incentiven

la economía local.

Es común encontrar carteles de lotes en venta con la leyenda “Para uso mixto”, lo que permite tanto la construcción de viviendas como la apertura de comercios. De hecho, actualmente algunas casas han integrado pequeños emprendimientos familiares como ventas de helados, repostería artesanal o cafeterías improvisadas, generando un paisaje urbano diverso y una economía de proximidad que fortalece la interacción social. Esta condición genera una oportunidad para potenciar el comercio de proximidad, fortaleciendo la economía barrial y favoreciendo la interacción social a través de un boulevard activo y funcional.



Figura 83. Perfil Urbano Ilustrativo.
Fuente: Elaboración propia.

03.01.03. Vulnerabilidad.

En el área de influencia directa del proyecto, el 11% de la población presenta algún tipo de condición de vulnerabilidad socioeconómica. Esto incluye personas desempleadas (4%), adultos mayores con pensiones mínimas (3%) y hogares monoparentales con ingresos por debajo del promedio (4%).

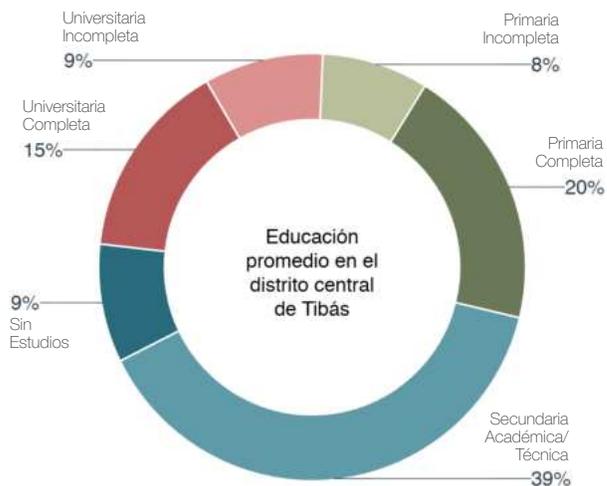
Desde el punto de vista de accesibilidad universal, se estima que un 7% de los residentes presenta alguna limitación física o sensorial, como movilidad reducida, problemas visuales o auditivos (INEC, 2018), lo que exige un diseño urbano inclusivo y sin barreras.

03.01.04. Educación.

El nivel educativo promedio en el distrito central de Tibás es de 9.2 años de escolaridad. El 54% de la población cuenta con secundaria completa o estudios universitarios, mientras que un 8% no concluyó la primaria.

ESCOLARIDAD
PROMEDIO **9.2** años

Distribución aproximada del nivel educativo:



Gráfica 03. Datos sobre el nivel educativo de la población en San Juan de Tibás.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos recolectados.

Este perfil educativo refleja la necesidad de espacios públicos que no solo fomenten la recreación, sino también la interacción cultural, el aprendizaje comunitario y la apropiación del espacio como aula abierta.

Figura 84. Fachada guardería.
Fuente: Elaboración propia.



03.02. PERFIL DEL USUARIO Y NECESIDADES DETECTADAS

Las encuestas realizadas en el área de estudio evidencian una alta demanda de espacios públicos de calidad. Los vecinos expresaron de forma reiterada su deseo de contar con:

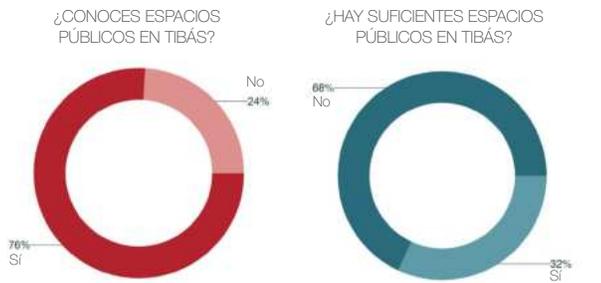
- Áreas de recreación y esparcimiento.
- Espacios con sombra y arborización abundante.
- Zonas de descanso con mobiliario adecuado.
- Áreas seguras para el paseo de mascotas.
- Infraestructura accesible para personas con discapacidad y adultos mayores.
- Mayor limpieza, orden y seguridad.

Asimismo, se detectó una gran preocupación por el estado actual del entorno urbano, especialmente en lo que respecta a la estrechez de las aceras, la falta de

cruces peatonales, la escasa iluminación y la inseguridad vial. Estos factores desincentivan el uso activo del espacio y limitan el potencial comunitario de la avenida.

Además, los resultados revelan la necesidad de preservar prácticas culturales tradicionales que están cargadas de simbolismo para la comunidad, como el desfile del 15 de setiembre o el del festival navideño. Otra práctica de gran importancia es el recorrido ceremonial desde la Iglesia de San Juan hasta el Cementerio Municipal, el cual hoy se ve interrumpido por el intenso tráfico y la falta de infraestructura peatonal segura en las primeras cuadras.

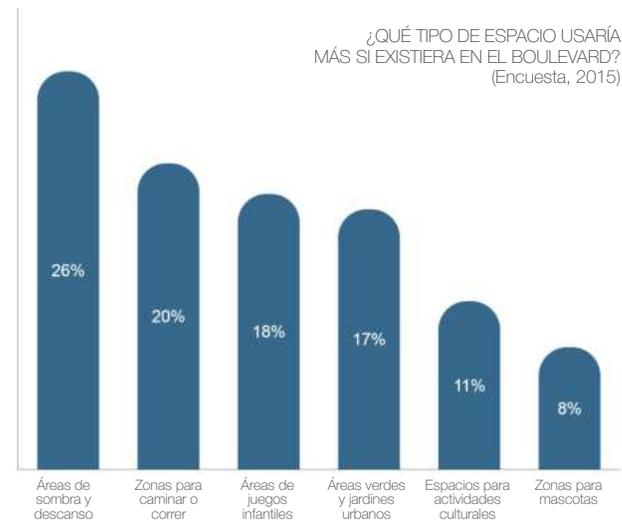
Este recorrido simbólico, cargado de valor comunitario, demuestra la importancia de dotar al espacio de una atmósfera respetuosa y funcional para su uso en momentos significativos para la población. De ahí la relevancia de crear un boulevard jerárquico y progresivo, donde las zonas de mayor actividad (comercio, cultura, recreación) se ubiquen en el inicio del trayecto y las zonas de contemplación y silencio se concentren hacia el final del recorrido, en sintonía con el carácter del cementerio.



Gráfica 04. Datos sobre el conocimiento de los espacios públicos en Tibás.
Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.



Gráfica 05. Datos sobre el uso de los espacios públicos en Tibás.
Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.



Gráfica 06. Datos sobre el conocimiento de los espacios públicos en Tibás.
Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.



Gráfica 85. Usuario.
Fuente: Uso libre de Pexels.com



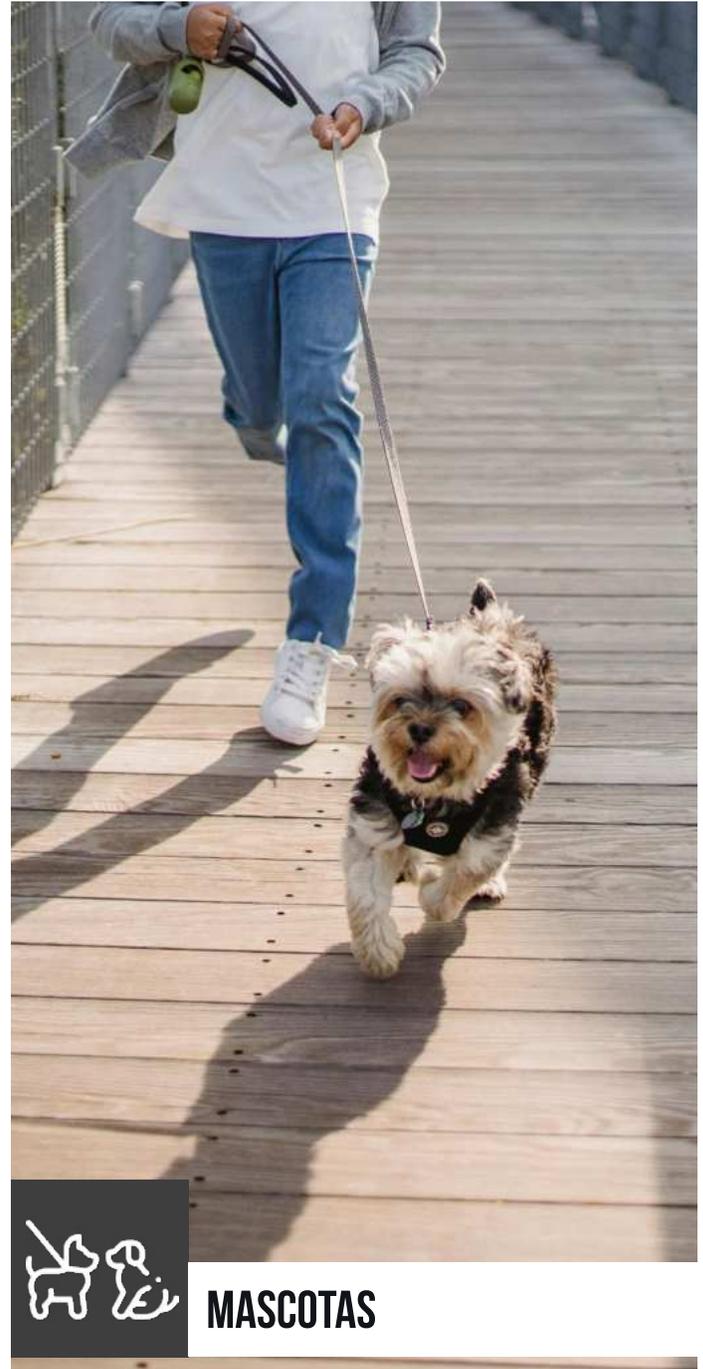
Gráfica 86. Usuario.
Fuente: Uso libre de Pexels.com



Gráfica 87. Usuario.
Fuente: Uso libre de Pexels.com



Gráfica 88. Usuario.
Fuente: Uso libre de Pexels.com



Gráfica 89. Usuario.
Fuente: Uso libre de Pexels.com

Necesidades de los usuario.

Categoría	Descripción	Perfil	Necesidades
Usuarios Locales	Grupos sociales variados, de actividad dispersa y con fuerte sentido de pertenencia barrial.	Niños, Jóvenes, Adultos, Adultos mayores, Mascotas.	Zonas verdes, juegos infantiles, espacios recreativos, áreas deportivas, zonas de descanso, servicios básicos, espacios flexibles.
Visitantes	Personas provenientes de barrios cercanos, usuarios esporádicos o grupos organizados.	Grupos educativos, deportivos y artísticos/culturales, Vendedores autorizados.	Atractivos urbanos, zonas refugio, áreas de deporte, servicios básicos, zonas de estancia y esparcimiento.
Asociación de Desarrollo Integral	Ente regulador del barrio y del espacio público comunitario.	Funcionarios municipales, Personal de mantenimiento, Seguridad autorizada.	Áreas de mantenimiento, zonas de carga y descarga, espacios productivos, almacenamiento, entornos seguros y controlados.



Tabla 06. Perfiles de usuario.
Fuente: Elaboración propia.

03.03. EL USUARIO Y LA AVENIDA 61.

La Avenida 61 no es simplemente una vía de conexión dentro del distrito de San Juan: **es un espacio cargado de memoria colectiva y tradición comunitaria.** A lo largo de los años, esta calle ha sido escenario de algunos de los momentos más significativos para los tibaseños, integrando funciones que van más allá de la movilidad vehicular para convertirse en un verdadero eje cultural y social.

Su importancia para la comunidad se refleja en eventos que marcan el calendario local. El **recorrido ceremonial** desde la iglesia de San Juan de Tibás hasta el cementerio municipal, realizado en procesiones religiosas y actos conmemorativos, otorga a la avenida un carácter solemne y simbólico. En el ámbito cívico, la Avenida 61 ha sido históricamente utilizada para los **desfiles de septiembre** y demás actividades patrias, fortaleciendo el sentido de identidad y pertenencia entre los vecinos. Asimismo, ha sido el escenario del **desfile del festival navideño** y otras actividades culturales, lo que refuerza su papel como punto de encuentro intergeneracional.

Esta tradición de uso cultural y comunitario se ve respaldada por datos oficiales obtenidos de la Municipalidad de Tibás, que muestran las tres rutas principales para las actividades más importantes realizadas sobre la Avenida 61. En la ruta del desfile navideño, se lleva a cabo un cierre temporal de todas las calles transversales a la avenida, implementando

un recorrido alternativo para automóviles y autobuses. En la ruta de los desfiles patrios del 15 de septiembre, se ejecuta un cierre parcial y controlado de las calles transversales, mientras que la vía entre el parque central y la iglesia permanece totalmente cerrada de forma temporal para garantizar la seguridad. Por último, en la ruta ceremonial que acompaña a los difuntos desde la iglesia hasta el cementerio municipal, no se realizan intervenciones viales ni cierres controlados, dejando a los usuarios expuestos al tránsito vehicular en un momento de alta carga emocional.

Esta dinámica ha generado una costumbre bien arraigada de cierre temporal de la vía para el desarrollo de eventos comunitarios, lo que demuestra la capacidad de la Avenida 61 para adaptarse a usos peatonales y recreativos. El proyecto de revitalización se fundamenta en estas prácticas previas, aprovechando una tradición que ya forma parte de la vida cotidiana de los usuarios y que asegura una apropiación social inmediata. A su vez, introduce mejoras que garantizarán condiciones seguras, inclusivas y accesibles en cada una de estas manifestaciones culturales y sociales, consolidando a la Avenida 61 como la columna vertebral del tejido urbano y comunitario de Tibás.

Cierre total temporal
de la calle.



Paso controlado por
agentes municipales.



Ruta temporal alterna
para autos y buses.



03.04. PERSPECTIVA COMUNAL Y ASPIRACIONES COLECTIVAS

Durante el levantamiento de datos para el proyecto del Boulevard, se evidenció que los vecinos de San Juan no solo identifican carencias funcionales en el espacio público, sino que también muestran una **clara disposición a apropiarse del boulevard** siempre que este sea diseñado con altos estándares de calidad, accesibilidad y respeto hacia la identidad local. La comunidad expresó su deseo de que la propuesta no se limite a resolver aspectos de tránsito o embellecimiento superficial, sino que se convierta en un verdadero espacio de encuentro social, cultural y económico.

Uno de los temas que más atención generó en las encuestas fue la inquietud sobre una posible restricción vehicular total. Varias personas manifestaron temor de que un cierre absoluto impidiera el acceso a viviendas o dificultara el paso de servicios de emergencia. Esta duda fue aclarada explicando que el boulevard funcionará bajo el esquema de **calle compartida** (shared space), donde el peatón tendrá prioridad, pero se permitirá la circulación regulada para residentes y vehículos de emergencia. Este modelo de convivencia está inspirado en el concepto de calles completas, implementado con éxito en diversas ciudades, y que ha demostrado que es posible humanizar el espacio urbano sin comprometer la conectividad ni la seguridad de los usuarios.

En este sentido, cobra relevancia la idea de que:

“Las calles completas son espacios diseñados para garantizar la seguridad, accesibilidad y confort de todos los usuarios —peatones, ciclistas, transporte público y vehículos— promoviendo una movilidad equilibrada y una ciudad más humana.” (adaptado de Smart Growth America, 2003).

Paralelamente, surgió un fuerte interés en que el boulevard funcione como un **catalizador económico** para la zona. Los residentes de sectores más residenciales ven con buenos ojos la posibilidad de transformar parte de sus viviendas en microcomercios, como cafeterías, talleres creativos, tiendas de artesanía, heladerías o reposterías caseras, lo que daría lugar a un corredor dinámico y multifuncional. Este uso mixto, además de estimular la economía local, aumentaría la vitalidad urbana y la seguridad mediante la presencia constante de personas.

Figura 91. Collage de los usuarios.
Fuente: Elaboración propia.



Resultados de la encuesta comunitaria sobre los posibles espacios.

Pregunta: ¿Qué tan necesarios considera que son los siguientes elementos en el Boulevard Cultural de Tibás?

Espacio / Elemento propuesto	No tan necesario	Poco necesario	Deseable	Necesario	Muy necesario
Corredores verdes y arborización.					
Áreas de juego infantil seguras y sombreadas.					
Gimnasios al aire libre.					
Fuentes ornamentales y elementos acuáticos.					
Espacios para presentaciones artísticas.					
Plazas de convivencia con mobiliario urbano.					
Espacios de contemplación y descanso.					
Kioscos para microemprendimientos locales.					
Señalética cultural e histórica.					
Espacios conmemorativos frente al cementerio.					
Zonas para mascotas y bebedores de agua.					
Áreas para ferias temporales y mercados artesanales.					
Iluminación peatonal de bajo consumo.					
Actividades deportivas comunitarias de baja escala.					

Tabla 07. Resultados de la encuesta sobre espacios públicos deseados.
Fuente: Elaboración propia.

La visión que la comunidad tiene para el boulevard va mucho más allá de lo estético. Los vecinos lo imaginan como una verdadera **columna vertebral del tejido social de Tibás**, un espacio que logre unir cultura, tradición, movilidad sostenible y la convivencia de todos los días. En las encuestas aparecieron una y otra vez ideas clave como contar con zonas de contemplación, gimnasios al aire libre, intervenciones artísticas permanentes y temporales, plazas culturales, áreas de juego infantil, fuentes ornamentales y mobiliario con sombra. Todo esto apunta a un mismo deseo: **construir un espacio diverso, inclusivo y lleno de vida.**

La Tabla 07 resume muy bien lo que piensa la comunidad sobre los espacios que debería tener el Boulevard Cultural. Ahí se ve claramente que lo más valorado son los corredores verdes y la arborización, señalados como “muy necesarios”. Esto refleja la importancia que las personas le dan a lo natural como parte esencial de la comodidad y el bienestar del lugar. También destacan como prioridad las áreas de juego infantil seguras y sombreadas, junto con las plazas de convivencia con mobiliario urbano, lo que muestra el interés por tener espacios pensados para todas las generaciones, donde la recreación y el encuentro social vayan de la mano.

Otros elementos, como la señalética cultural e histórica, las áreas para ferias temporales, los espacios conmemorativos frente al cementerio y la iluminación peatonal de bajo consumo, fueron vistos como necesarios, lo que confirma que la comunidad espera un equilibrio entre memoria, cultura e innovación. Por último, propuestas más específicas, como zonas para mascotas, actividades deportivas comunitarias de baja escala o gimnasios al aire libre, también recibieron apoyo, aunque en un nivel más intermedio, lo que abre la puerta a incorporarlas de manera gradual o complementaria según las posibilidades del proyecto.

En pocas palabras, **lo que la comunidad quiere es un boulevard verde, activo y culturalmente vivo**, donde la gente sea protagonista y su participación asegure que este espacio se mantenga y evolucione a lo largo del tiempo.



Figura 92. We are all travelers.
Fuente: Elaboración propia apartir de fotografías de Kaitlin Rebesco, 2012.

04

04.01. Paleta vegetal	pág. 126
04.02. Reconfiguración vial	pág. 128
04.03. Plan maestro	pág. 132
04.04. Identificación de escenarios	pág. 137
04.05. Catálogo de mobiliario	pág. 142

DESARROLLO DE LA PROPUESTA

04.01. PALETA VEGETAL

ESCALA **BAJA**



Uruca de jardín



Pavon amarillo



Coral



Chirrite



Pacaya

ESCALA **MEDIA**



Caña fístula



Jícaro



Zapote



Jacaranda

ESCALA **ALTA**



Cuajiniquil



Roble de sabana



Cortez amarilla

Tipo	Especie	Altura máxima	Características	Uso
Arbustos	Uruca de jardín	2.00 m	Follaje compacto y denso, ideal para setos formales.	Áreas verdes, divisores en plazas y parques.
	Pavon amarillo	2.00 m	Flor amarilla abundante, tolera sombra parcial.	Parque y zonas sombreadas.
	Coral	2.00 m	Flores rojas tubulares, atractivo para colibríes.	Parque y zonas sombreadas.
	Chirrite	2.00 m	Hojas grandes de color verde, resistente a poda.	Áreas verdes y zonas sombreadas.
	Pacaya	3.00 m	Follaje fino y elegante, tolera sombra parcial.	Parque y zonas sombreadas.
Árboles	Caña fístula	6.00 m	Floración amarilla abundante, ornamental.	Aceras y calles con cableado aéreo.
	Jícaro	6.00 m	Sombra, valor cultural, frutos para artesanía.	Aceras y calles con cableado aéreo.
	Zapote	12.00 m	Sombra, frutos para fauna, ornamental.	Parques y áreas recreativas.
	Jacaranda	15.00 m	Flor morada ornamental, sombra ligera.	Calles amplias y bulevares sin restricciones aéreas.
	Cuajiniquil	20.00 m	Sombra densa, genera microclimas frescos.	Calles amplias y bulevares sin restricciones aéreas.
	Roble de sabana	20.00 m	Flor rosada intensa, sombra amplia.	Ideal para avenidas y parques lineales.
	Cortez amarilla	20.00 m	Floración masiva amarilla en verano.	Calles amplias y bulevares sin restricciones aéreas.

Tabla 08. Paleta vegetal elegida.

Fuente: Árboles y arbustos para uso urbano en el Valle Ventral, Costa Rica. 2012.

04.02. RECONFIGURACIÓN VIAL

Uno de los principales retos para la implementación del proyecto fue garantizar la viabilidad de la propuesta sin comprometer la conectividad urbana ni el acceso a las viviendas y comercios a lo largo de la Avenida 61. Actualmente, la vialidad de este sector concentra no solo tránsito local, sino también el paso de rutas de transporte público, como lo es el recorrido del autobús de Cuatro Reinas, que utiliza la totalidad de la avenida como parte de su trayecto hacia el cementerio municipal y posteriormente al parque de Cuatro Reinas.

La propuesta de reconfiguración vial plantea una **reorganización estratégica** que prioriza el uso peatonal y reduce el tránsito de paso en la Avenida 61. El cambio más relevan-

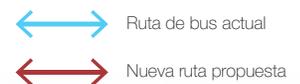
te consiste en **modificar el recorrido del autobús de Cuatro Reinas** para que siga la misma lógica de circulación que las demás rutas de buses que atraviesan Tibás, utilizando la Ruta Nacional 5 (carretera que pasa entre el Parque de San Juan y la Iglesia) como eje principal. De esta forma, la ruta continúa por la calle paralela a la Avenida 61 y cruza transversalmente en la Calle 16 para retomar su recorrido habitual hacia el parque de Cuatro Reinas. Esta modificación elimina la necesidad de que el bus recorra la avenida de extremo a extremo, **liberando el eje** para su transformación en un espacio prioritariamente peatonal y cultural.

PROPUESTA DE NUEVA RUTA

AUTOBUS CUATRO REINAS

Figura 93. Nueva ruta propuesta para el autobús Cuatro Reinas

Fuente: Elaboración propia.



En cuanto al tránsito vehicular privado, se aprovecha la condición de que todas las calles transversales a la Avenida 61 cuentan con circulación en ambos sentidos, lo que permite implementar una estrategia de **acceso controlado**. Cada transversal se convierte en una vía de ingreso únicamente para llegar a la mitad de la cuadra inmediata, incorporando elementos de diseño urbano que actúan como filtros y evitan que los vehículos utilicen la avenida como atajo de tránsito rápido. Así, los autos mantienen acceso a las propiedades y comercios, pero se elimina el flujo continuo a lo largo de todo el tramo.

Esta reconfiguración genera un doble beneficio: por un

lado, disminuye significativamente el tránsito de paso y la velocidad vehicular, favoreciendo la seguridad y comodidad de peatones y ciclistas; por otro, refuerza el carácter de la Avenida 61 como eje social, cultural y recreativo, alineado con su uso histórico para actividades comunitarias y eventos públicos.

Con esta estrategia, la Avenida 61 deja de ser un corredor de circulación obligatoria para convertirse en un destino urbano, donde el vehículo particular pierde protagonismo frente al encuentro ciudadano, la movilidad activa y las actividades culturales que históricamente han definido la identidad del espacio.

PROPUESTA DE REAJUSTE VIAL

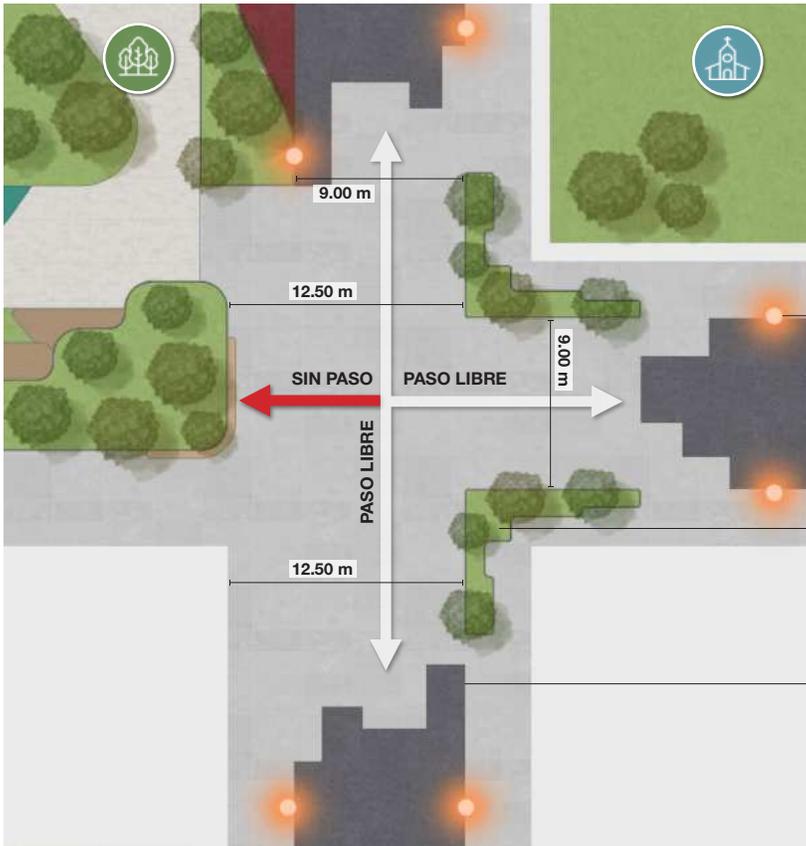
INGRESO A LAS EDIFICACIONES

 Ruta Nacional 5
 Avenida 61



Figura 94. Nuevas rutas propuesta para el ingreso a la Avenida 61.
Fuente: Elaboración propia.

cruce tramo 01 ZONA DEL PARQUE

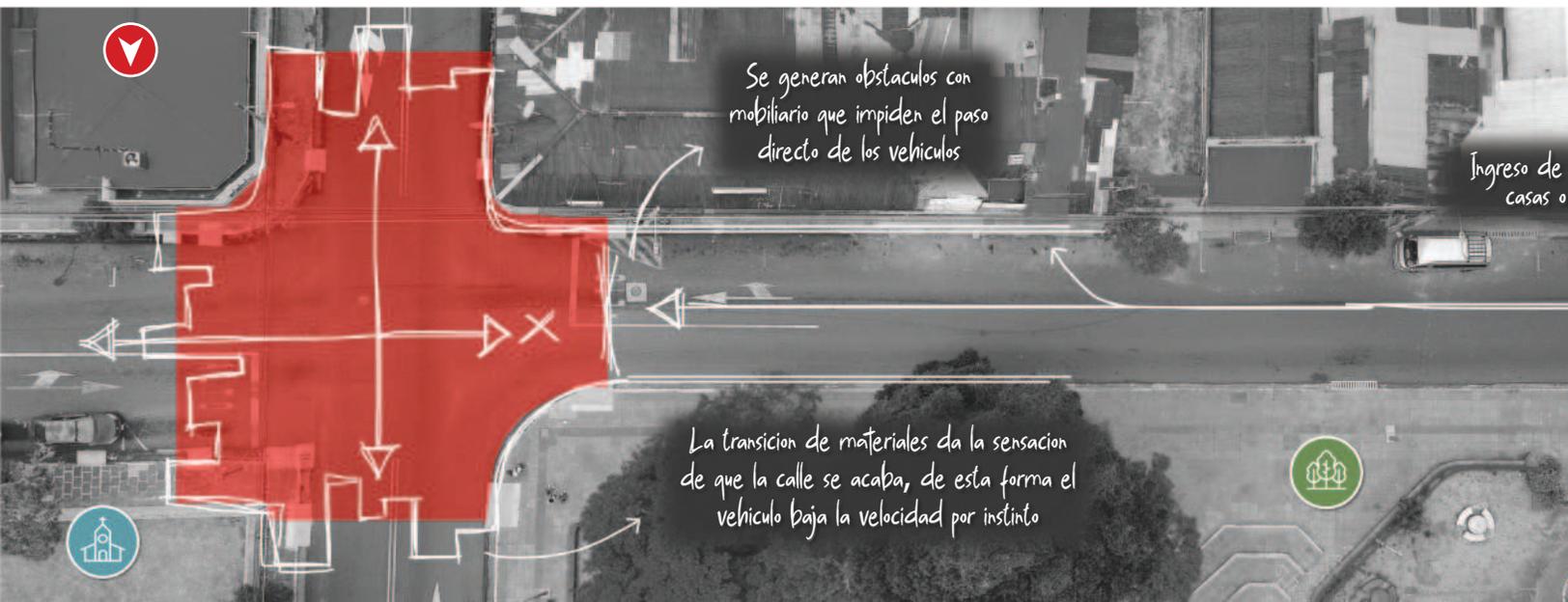


Transición de materialidad
con desfase de 10 cm.

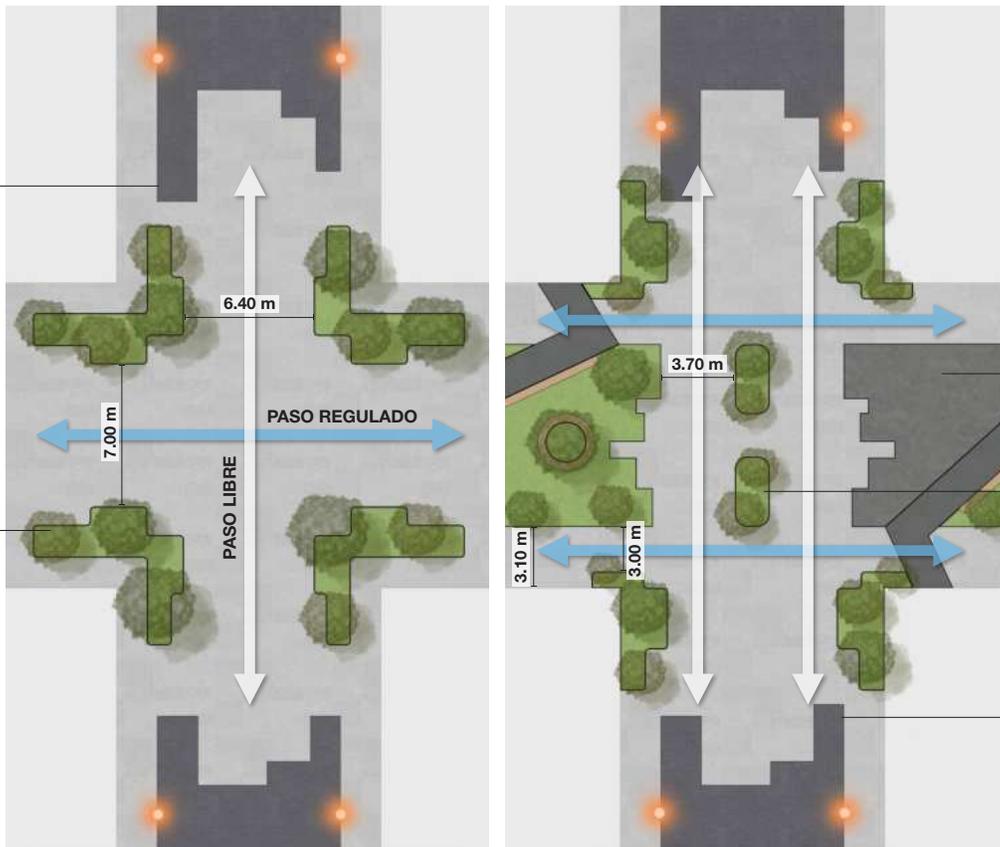
Señales de reducción
de velocidad.

Zonas verdes como
estrategia de pacificación.

Transición de materialidad
con desfase de 10 cm.



cruce tramo 02 y 03 ZONA COMERCIAL Y RESIDENCIAL



Señales de reducción de velocidad.

Los cambios de materiales en el boulevard están al mismo nivel.

Se generan zonas verdes extras en los cruces del área más residencial.

Transición de materialidad con desfase de 10 cm.

-  Paso regulado para residentes, vehículos de carga y emergencia.
-  Paso libre de vehículos.
-  Sin paso de vehículos.

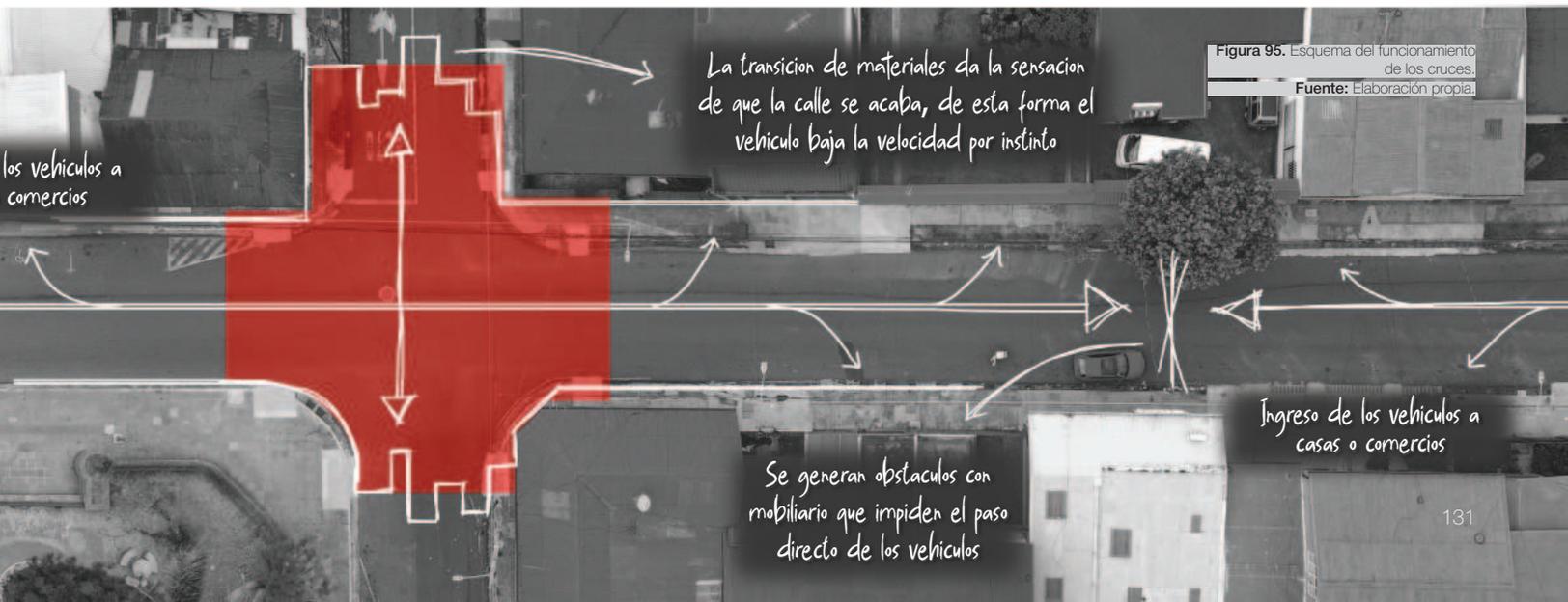


Figura 95. Esquema del funcionamiento de los cruces.
Fuente: Elaboración propia.

04.03. PLAN MAESTRO

El Plan Maestro para la Avenida 61 nace de un análisis profundo del lugar y de las conversaciones con la comunidad, con **la idea de transformar esta calle en mucho más que un simple eje de paso.** La propuesta busca que la avenida se convierta en un boulevard cultural y un conector de espacios clave, **donde el peatón sea protagonista, el vehículo un visitante ocasional y la identidad histórica de San Juan de Tibás se mantenga viva.**

Este plan reúne una visión clara de hacia dónde queremos ir, un conjunto de proyectos estratégicos y un calendario de acciones que permitan llevarlos a cabo de forma ordenada y sostenible. Todo está pensado para que las intervenciones no solo mejoren la infraestructura, sino que fortalezcan la vida comunitaria y el sentido de pertenencia.

01 NÚCLEO CULTURAL CÍMICO TRAMO 01

El primer tramo representa el inicio del boulevard y es, a la vez, el corazón simbólico de San Juan. Aquí confluyen el parque, la iglesia y la nueva parada de autobuses, creando un punto de referencia claro para vecinos y visitantes. La propuesta busca que este sector sea un arranque dinámico, lleno de color y vida, con espacios pensados para la feria comunal, zonas de juegos para niños, tarimas para actividades múltiples, áreas para pequeños comercios y espacios de estadía que favorezcan la convivencia transgeneracional. **Un lugar donde siempre esté ocurriendo algo, reforzando su papel como punto de encuentro.**

02 CORREDOR MIXTO ACTIVO TRAMO 02

Aquí conviven comercios, instituciones y algunas viviendas, conformando el eje más activo de todo el recorrido. Se busca consolidar un espacio vibrante, donde el vendedor local y el consumidor interactúan de forma natural, con múltiples puntos de convivencia y estadía que inviten a quedarse. **Este tramo será el motor social y económico del boulevard,** con fachadas activas, comercio de cercanía y un flujo constante de vida que fomente la interacción comunitaria.

03 CONMEMORACIÓN Y CONEXIÓN NATURAL TRAMO 03

Este último tramo es donde **el boulevard remata con el cementerio en una amplia plaza conmemorativa,** y, a través de una vía pacificada, establece una conexión directa con el Parque de Cuatro Reinas, generando una intención clara de vínculo lineal entre los hitos históricos. Es el espacio con mayor presencia de áreas verdes de todo el proyecto, generando un carácter natural y relajado. Se crea **un ambiente más tranquilo y conmemorativo,** en el que la cercanía con el cementerio aporte una conexión espiritual, mientras que las zonas verdes, los espacios de descanso y las áreas de convivencia inviten a la conexión natural.

Transiciones entre tramos



Cruce Ruta Nacional



Boulevard como conector de espacios con acceso vehicular restringido



Tramo pacificado con acceso vehicular



Intersecciones claves



Parques conectados



Iglesia como hito histórico



Cementerio como hito histórico



Nueva parada de autobus



Plaza de conmemoración



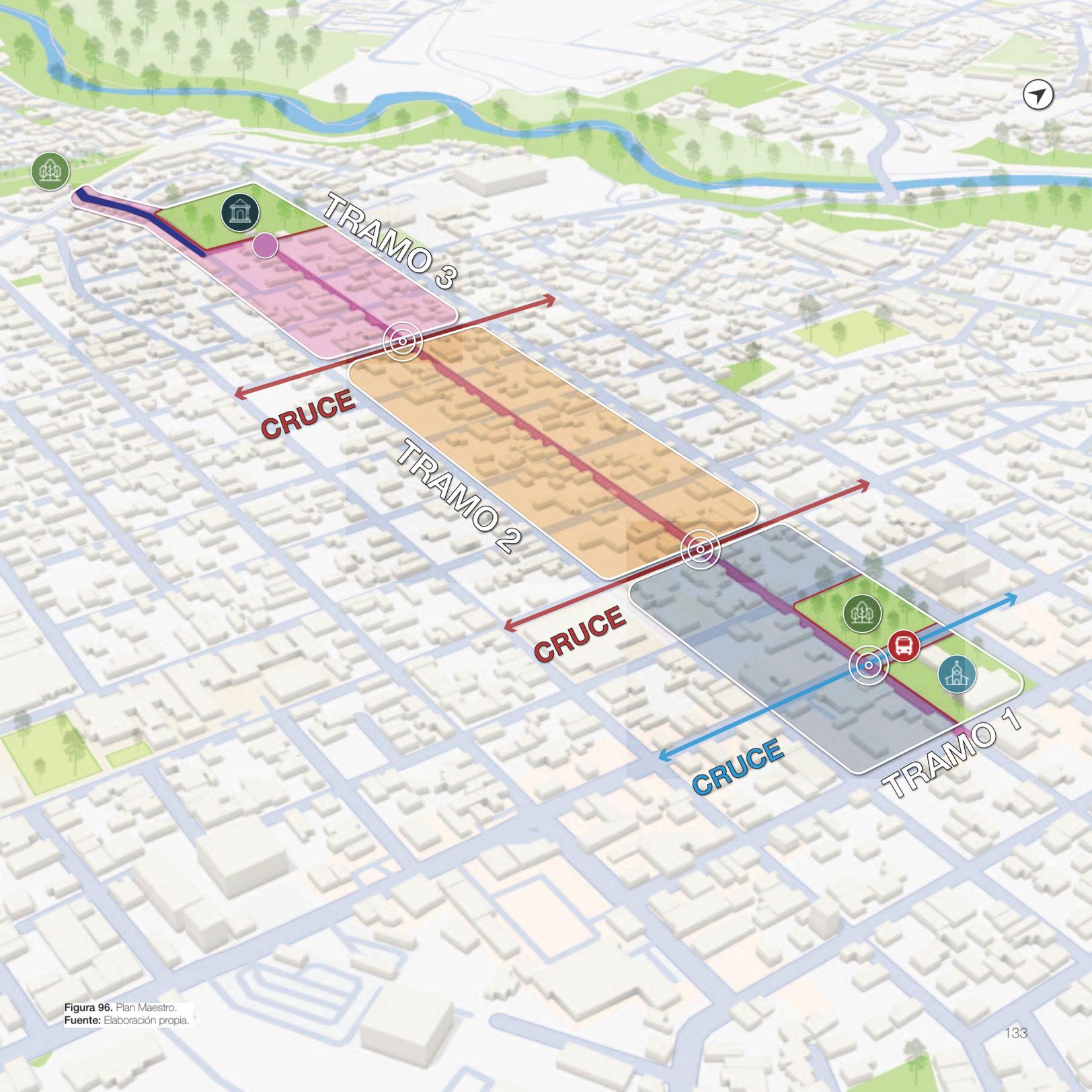


Figura 96. Plan Maestro.
Fuente: Elaboración propia.

CARTERA DE PROYECTOS

01 PROYECTOS TRANSVERSALES

- Reconfiguración vial para priorizar al peatón.
- Corredor verde con especies autóctonas.
- Conexión de espacios públicos.
- Rediseño de la red peatonal y ciclista.
- Mobiliario urbano integral.

02 TRAMO 01 | NÚCLEO CULTURAL Y COMUNITARIO

- Espacio flexible para feria comunal.
- Áreas lúdicas y escénicas.
- Áreas de juegos infantiles.
- Tarimas multiusos.

03 TRAMO 02 | CORREDOR MIXTO ACTIVO

- Plazas de interacción comercial.
- Áreas de estadía con mobiliario y sombra.
- Zonas de exposición comunitaria.
- Espacios de convivencia transgeneracional.

04 TRAMO 03 | CONECTOR RESIDENCIAL Y VERDE

- Plaza conmemorativa.
- Corredor verde residencial.
- Ruta pacificada hacia Parque Cuatro Reinas.
- Espacios de convivencia transgeneracional.

PROGRAMA URBANO

01 GASTRONOMÍA Y COMERCIO LOCAL

- Pequeños cascos comerciales para emprendimientos locales.
- Quioscos para ferias temporales y venta ambulante regulada.
- Espacios para terrazas gastronómicas y consumo al aire libre.
- Paraferias modulares no permanentes para eventos especiales.

02 RECREACIÓN, CULTURA Y MEMORIA COLECTIVA

- Tarimas multiuso para presentaciones culturales, artísticas y comunitarias.
- Instalaciones semipermanentes para exposiciones y actividades itinerantes
- Instalaciones de contemplación y arte público.
- Plazas de encuentro y convivencia.
- Playgrounds inclusivos para la infancia.
- Plaza conmemorativa vinculada al cementerio como espacio de memoria.

03 ÁREAS VERDES Y BIOFILIA

- Corredores verdes a lo largo del boulevard con especies autóctonas.
- Vegetación de protección y cobertura vegetal para sombra y confort térmico.
- Integración de áreas verdes con zonas de estadia.

04 SERVICIOS Y MOBILIARIO URBANO

- Mobiliario urbano integral (bancas, pérgolas, basureros, iluminación LED, señalética).
- Bebederos públicos, incluyendo bebederos para perros.
- Puntos de información para orientación y actividades culturales.

05 MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD

- Infraestructura pública para bicicletas (parqueos y estaciones de servicio básico).
- Boulevard peatonal con prioridad total al transeúnte.
- Ensanchamiento de aceras y cruces seguros.

ESCENARIOS Y
MOBILIARIO

04.04. IDENTIFICACIÓN DE

ESCENARIOS



El diseño del mobiliario en el Boulevard Cultural de Tibás parte de una premisa esencial: muchos de los elementos que lo componen son de carácter dinámico y transversal, es decir, se repiten a lo largo de todo el recorrido sin importar el tipo de frente. Iluminación, basureros, bancas, bebederos, señalética y vegetación constituyen una base común que garantiza funcionalidad, coherencia estética y continuidad en el espacio público. Estos elementos cumplen la doble función de responder a necesidades prácticas y de generar una identidad unificada a lo largo del boulevard. Sin embargo, aunque comparten esta condición de repetición, su disposición, intensidad y combinación varían en relación con el contexto inmediato, adaptándose a las dinámicas específicas que cada tramo requiere.

En este sentido, el mobiliario se concibe como flexible y sensible al entorno: no se trata de objetos aislados, sino de un sistema adaptable que puede potenciar el comercio, acompañar la vida escolar, integrarse con la vida cotidiana de las viviendas o permitir la convivencia con accesos vehiculares. Así, más que imponer un diseño homogéneo, el proyecto reconoce la diversidad de frentes que conforman la Avenida 61 y organiza su tratamiento en cuatro escenarios diferenciados, que permiten establecer criterios claros y coherentes para la ubicación del mobiliario urbano.

04.04.01. Escenario 1: Comercial. ●

En los tramos donde predominan los locales comerciales, el frente de las edificaciones se concibe como un espacio activo que extiende la vida del comercio hacia el boulevard. Aquí el mobiliario urbano funciona como un apoyo a la actividad económica y social, incorporando mesas, sillas, jardineras, sombrillas y puntos de sombra que invitan a la estadía y al consumo en el espacio público. Esta integración convierte el frente comercial en una prolongación del local, generando un tramo dinámico que promueve la interacción entre comerciantes, clientes y transeúntes.



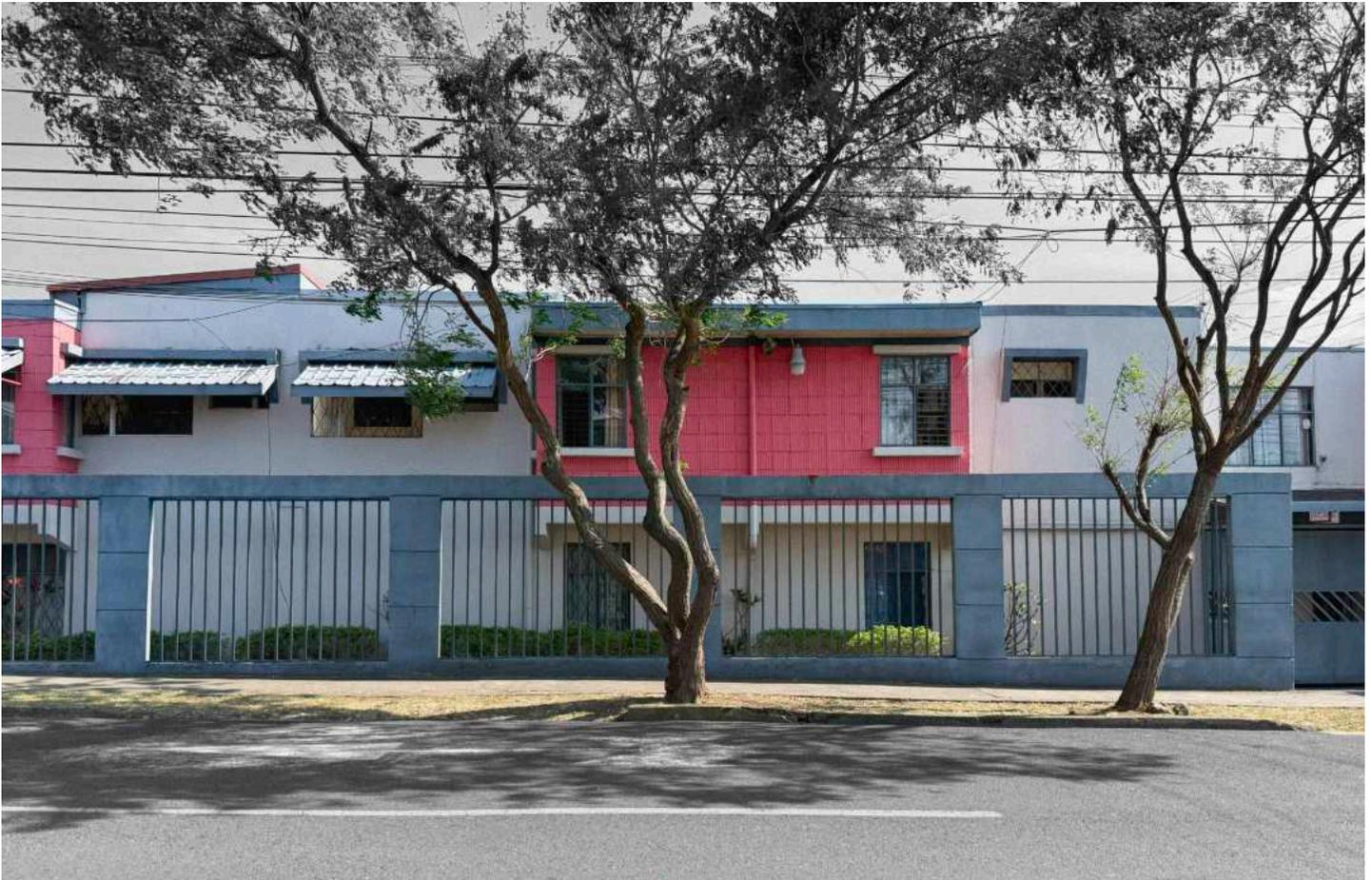
04.04.02. Escenario 2: Educacional. ●

En el frente de las instituciones educativas, el mobiliario responde a las dinámicas de ingreso y salida de estudiantes, priorizando la seguridad y el confort en los momentos de espera. Se incorporan bancas, áreas de sombra, vegetación y elementos de apoyo para madres, padres y estudiantes que utilizan este espacio como punto de reunión. La intervención busca crear un entorno amable, seguro y de escala humana, donde la comunidad escolar pueda ocupar el espacio con comodidades adecuadas y un carácter inclusivo.



04.04.01. Escenario 3: Viviendas sin cochera. ●

En las casas que no cuentan con espacio vehicular en su frente, se abre la posibilidad de incorporar mobiliario ligero que complemente la vida cotidiana del barrio. Bancas pequeñas, jardineras, iluminación peatonal y vegetación de baja altura pueden disponerse frente a estas fachadas, favoreciendo la apropiación del espacio público por parte de los residentes. Este escenario ofrece la oportunidad de que las viviendas participen activamente en la conformación del boulevard como lugar de encuentro y convivencia, fortaleciendo los lazos comunitarios a través de la estadía en el frente de las casas.



04.04.02. Escenario 4: Viviendas con cochera. ●

En los casos donde las viviendas cuentan con acceso vehicular directo, el mobiliario debe ubicarse con cuidado para no obstaculizar el ingreso y salida de automóviles. La prioridad aquí es mantener el frente libre, asegurando que el boulevard pueda seguir funcionando como un espacio inclusivo y fluido. Esto no implica renunciar al mobiliario, sino más bien adaptarlo: su colocación se plantea en puntos estratégicos que no interfieran en las cocheras, manteniendo la continuidad del diseño urbano sin afectar la dinámica residencial.



04.05. CATÁLOGO DE MOBILIARIO

04.05.01. Iluminación.



1. Postes de luz

1 2 3 4 ESCENARIOS

Poste luminoso de tres metros de altura con iluminación bilateral.

Acabado: Negro Mate.

Uso: En todo el proyecto.



2. Mini postes de luz

1 2 3 4 ESCENARIOS

Mini poste luminoso de 30 cm de altura con iluminación bilateral.

Acabado: Negro Mate.

Uso: En zonas verdes.



3. Proyector sumergible

1 2 3 4 ESCENARIOS

Proyector sumergible para iluminación subacuática.

Acabado: Negro Mate.

Uso: Espejos de agua.

04.05.02. Equipamiento.



4. Sillas plegables

1 2 ESCENARIOS

Acabado: Metálicas de colores.

Uso: Zonas de estadía y consumo.



5. Mesas ø 90cm

1 2 ESCENARIOS

Acabado: Blanco con base metálica negro mate.

Uso: Zonas de estadía y consumo.



6. Parasoles

1 2 ESCENARIOS

Sombrillas para sombra.

Acabado: Tela blanca y base metálica negro mate.

Uso: Zonas de estadía y consumo.



7. Parqueo bicicletas

1 2 3 4 ESCENARIOS

Acabado: Metálico negro mate.

Uso: En todo el proyecto.



8. Macetas

1 2 3 ESCENARIOS

Medidas: 0.70m x 2.00m

Acabado: Concreto blanco

Uso: Zonas de estadía y consumo.



9. Basureros

1 2 3 4 ESCENARIOS

Acabado: Metálico negro mate.

Uso: En todo el proyecto.



10. Bebederos

1 2 3 4 ESCENARIOS

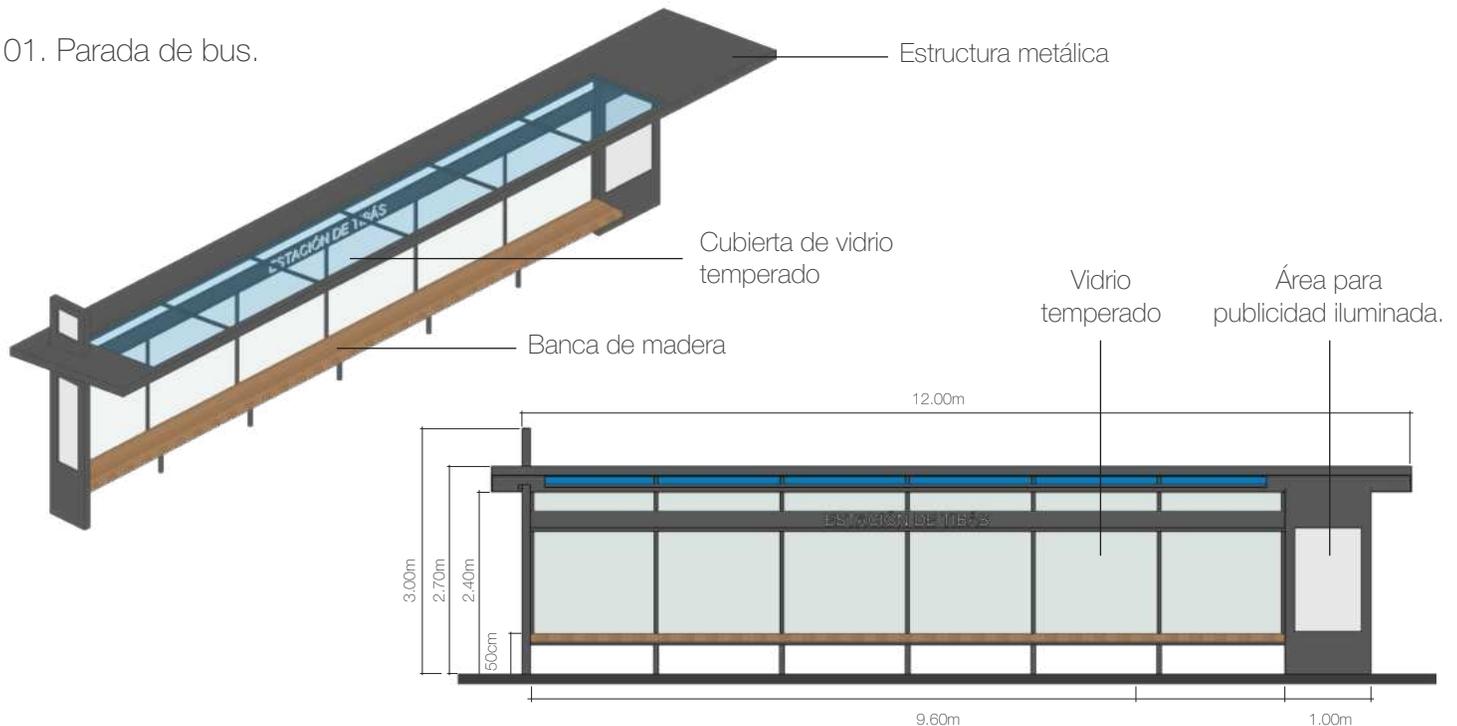
Fuente con dos salidas de agua, para usuarios y mascotas.

Acabado: Metálico blanco y negro mate.

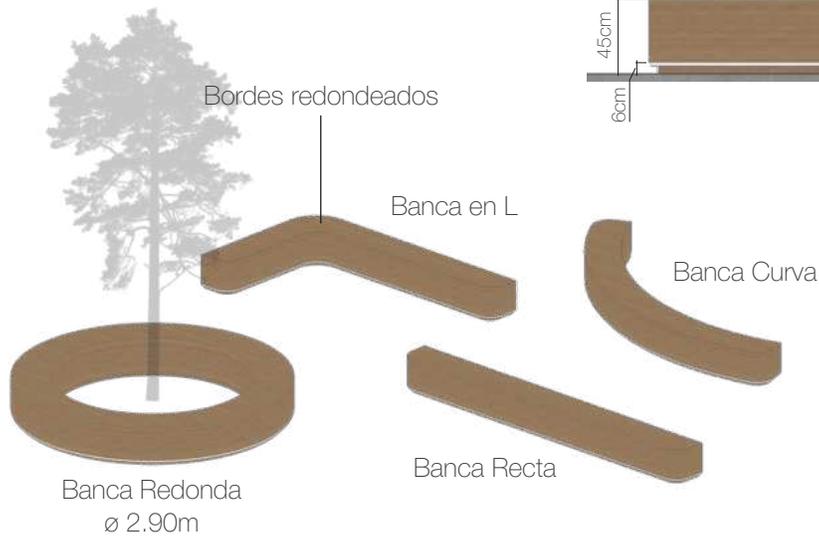
Uso: En todo el proyecto.

04.05.03. Construcciones.

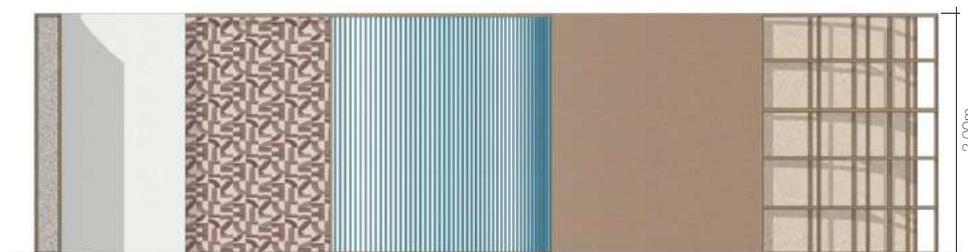
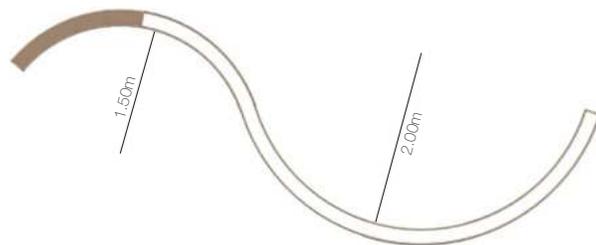
01. Parada de bus.



02. Bancas. 1 2 3 4 ESCENARIOS



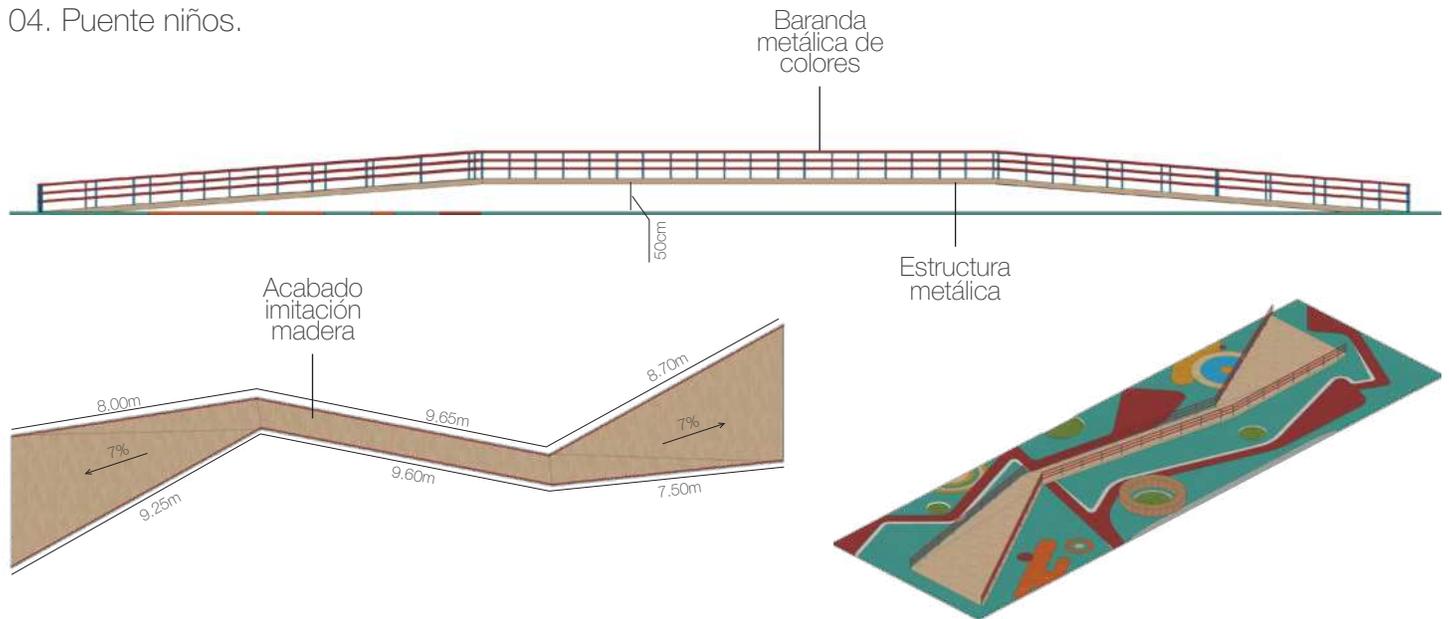
03. Intervenciones artísticas.



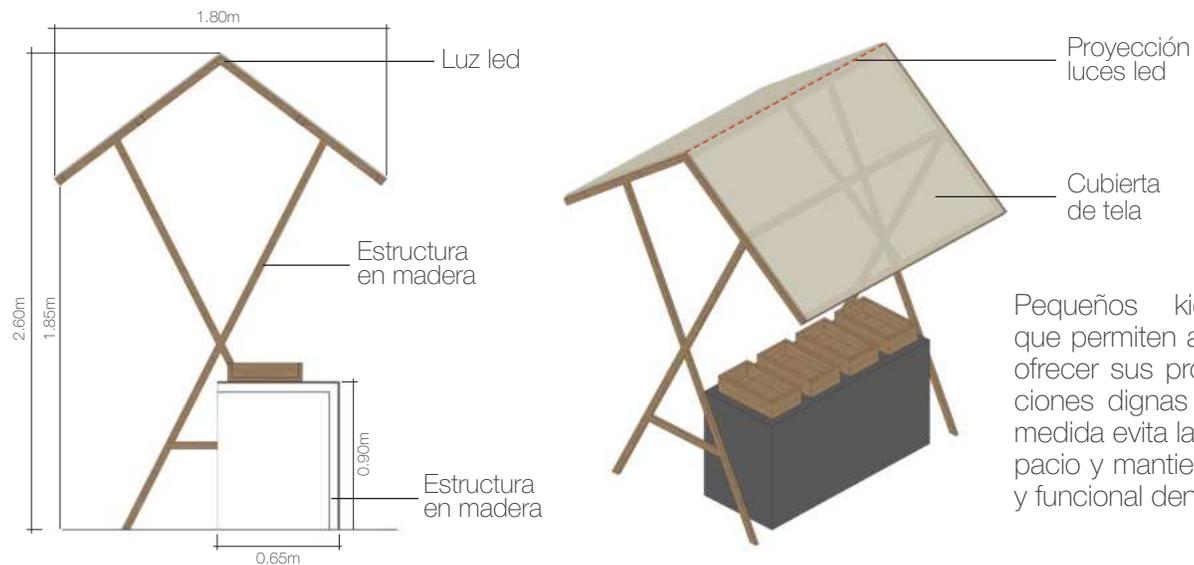
Paneles plegables para conmemorar a los seres queridos en la plaza frente al cementerio.

Los paneles pueden decorarse a elección de los familiares y/o amigos, utilizando variedad de texturas, hilos, colores, etc.

04. Puente niños.

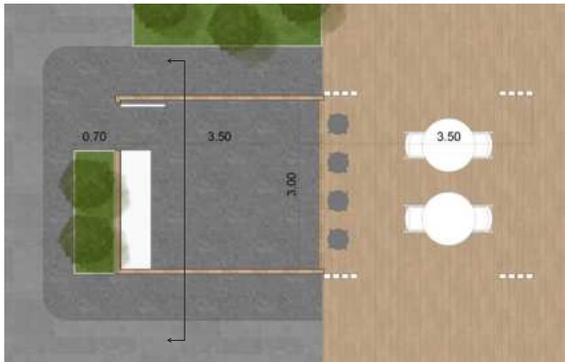


05. Locales para ferias.

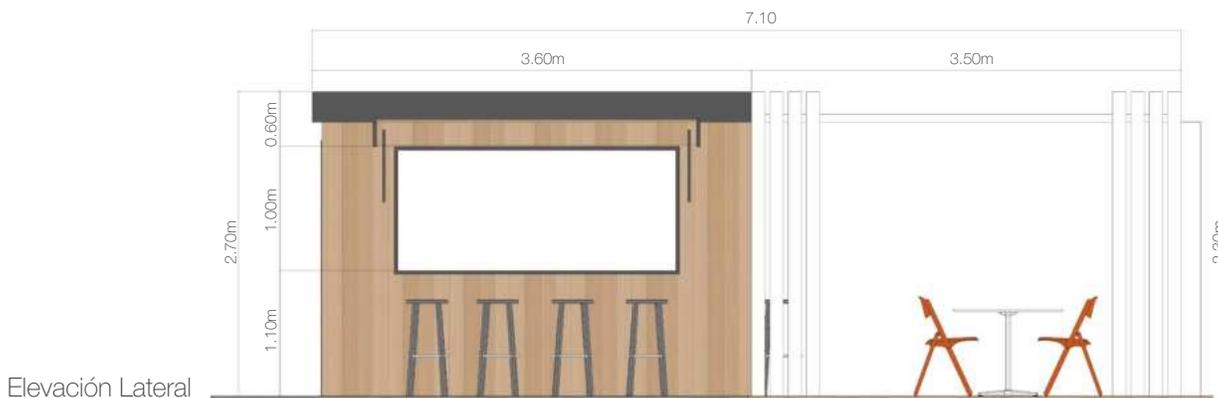


06. Locales comerciales.

Pequeños locales de 15 m², compactos pero funcionales. Cada módulo integra una cocineta, un área de almacenamiento, barras de atención y espacios para mesas externas, lo que permite un uso flexible adaptado a distintos emprendimientos.



Sección Interna



Elevación Lateral

05

05.01. Pautas de acción	pág. 150
05.02. Concepto	pág. 156
05.03. Tramo 01	pág. 162
05.04. Tramo 02	pág. 194
05.05. Tramo 03	pág. 222
05.06. Modelo de gestión	pág. 246
05.07. Estimación de costos	pág. 248

DISEÑO FINAL DEL BOULEVARD

05.01. PAUTAS DE **ACCIÓN**

El diseño para la Avenida 61 nace a partir de una serie de **ejes de acción** que sirven como guía para transformar este corredor en un **espacio público inclusivo, resiliente y profundamente ligado a la identidad de San Juan de Tibás**. Estos ejes no se quedan solo en responder a las carencias que se identificaron en el diagnóstico; van más allá, al proyectar un modelo urbano que combina *naturaleza, movilidad sostenible, cultura, economía local, convivencia, memoria y adaptación al clima*.

Las pautas de acción son, en pocas palabras, el punto de partida del diseño. Funcionan como las reglas del juego que orientan cada decisión y que aseguran que lo que se construya responda a la vida real de la comunidad. Son ideas que empiezan siendo conceptos, se convierten en lineamientos y luego toman forma en plazas, áreas verdes, espacios culturales, zonas de encuentro y recorridos peatonales.

Este apartado recoge precisamente esas pautas: los criterios que dieron forma al boulevard y que explican por qué cada espacio fue diseñado de la manera en que se presenta en los isométricos y vistas que acompañan este capítulo.

-
- 01 Biofilia
 - 02 Movilidad sustentable
 - 03 Equidad y diversidad
 - 04 Recreación y cultura
 - 05 Reactivación económica
 - 06 Convivencia
 - 07 Conmemoración
 - 08 Adaptabilidad climática

01 EJE DE ACCIÓN BIOFILIA

Incorporar la naturaleza como **parte esencial del diseño urbano** no solo mejora la estética, sino que también contribuye al bienestar físico y mental de los usuarios. En la Avenida 61, la implementación de vegetación autóctona y elementos naturales permitirá recuperar la identidad verde de San Juan, reducir el efecto de isla de calor y favorecer la biodiversidad local. La biofilia conecta a las personas con su entorno y fortalece el vínculo entre comunidad y naturaleza.

- Diseñar corredores verdes con especies autóctonas.
- Integrar vegetación y elementos naturales.
- Potenciar la conexión con fauna local.



Figura 97. Diagrama biofilia.
Fuente: Elaboración propia.

02 EJE DE ACCIÓN MOVILIDAD SUSTENTABLE

La movilidad en la Avenida 61 se concibe como una experiencia segura, accesible y amigable con el medio ambiente. **Reducir el protagonismo del automóvil y priorizar peatones, ciclistas y transporte público** fomenta una ciudad más humana, eficiente y equitativa. La reconfiguración vial propuesta es clave para favorecer desplazamientos sustentables.

- Priorizar el tránsito peatonal y ciclista.
- Infraestructura segura para todos los modos de transporte.
- Reducir la huella de carbono asociada al transporte.

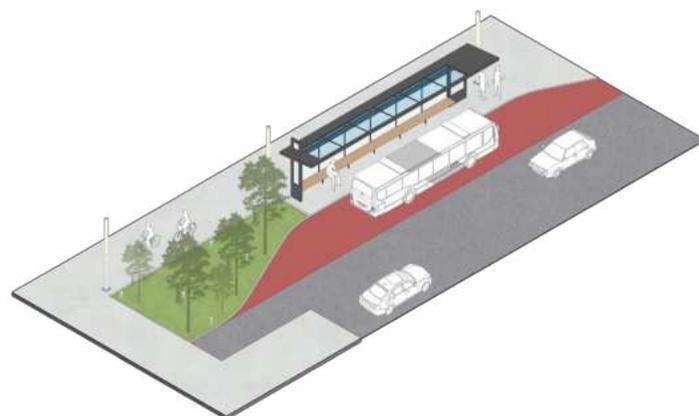


Figura 98. Diagrama Movilidad sustentable.
Fuente: Elaboración propia.

03 EJE DE ACCIÓN EQUIDAD Y DIVERSIDAD

Se debe concebir como **un espacio inclusivo que atienda a las necesidades de todos los grupos etarios y capacidades**. Esto implica no solo accesibilidad física universal, sino también la diversidad de usos y actividades que permitan que niños, jóvenes, adultos y personas mayores encuentren un lugar significativo en el boulevard. Las intervenciones priorizan la equidad de género, la integración de comunidades vulnerables y la participación ciudadana activa en la gestión y mantenimiento del espacio.

- Garantizar accesibilidad universal.
- Fomentar el uso equitativo del espacio público.
- Promover una representación equilibrada en la oferta de actividades y equipamientos..

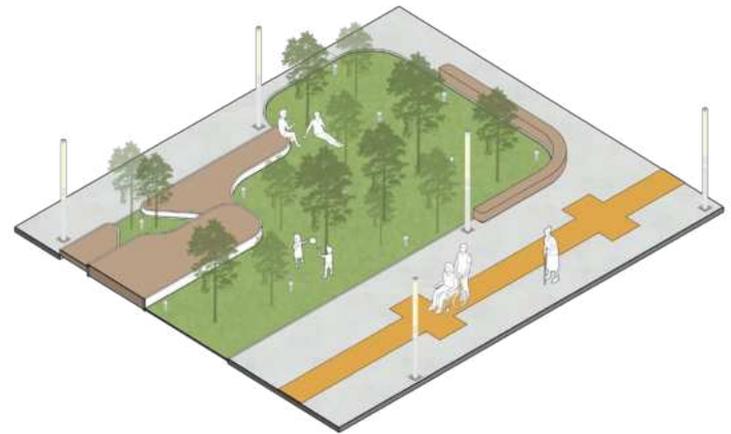


Figura 99. Diagrama Equidad y diversidad.
Fuente: Elaboración propia.

04 EJE DE ACCIÓN RECREACIÓN Y CULTURA

La Avenida 61 es históricamente un eje cultural y ceremonial de Tibás. La propuesta refuerza su papel como escenario para **actividades artísticas, deportivas y recreativas**, consolidando un lugar de encuentro que celebra la identidad comunitaria y promueve el bienestar social.

- Espacios multifuncionales.
- Integrar arte público y elementos identitarios en el diseño.
- Promover el deporte y la actividad física.



Figura 100. Diagrama Recreación y cultura.
Fuente: Elaboración propia.

05 EJE DE ACCIÓN REACTIVACIÓN ECONÓMICA

El uso mixto a lo largo de la avenida ofrece un potencial significativo para el desarrollo económico local. El proyecto **fomenta la apertura de microcomercios**, cafeterías, talleres artesanales y ferias temporales que dinamicen el corredor y refuercen la economía de barrio. La estrategia incluye zonas de comercio progresivo en tramos clave, así como mobiliario y señalética que potencien la visibilidad de estos negocios.

- Incentivar el comercio de barrio y microemprendimientos.
- Espacios que favorezcan la interacción cliente-comercio.
- Generar áreas para mercados temporales o itinerantes.



Figura 101. Diagrama Reactivación económica.
Fuente: Elaboración propia.

06 EJE DE ACCIÓN CONVIVENCIA

Más allá de un espacio de tránsito, la Avenida 61 se plantea como **un lugar de encuentro donde la interacción social sea constante**. Áreas de descanso, mobiliario cómodo, iluminación cálida y un diseño que fomente la permanencia buscan construir un espacio seguro, vibrante y apropiado por la comunidad. La disposición de elementos promueve encuentros casuales, fortaleciendo el sentido de pertenencia y el tejido social.

- Diseñar áreas de estancia atractivas y funcionales.
- Garantizar iluminación y visibilidad en todo el corredor.
- Incorporar mobiliario que invite a la interacción social.



Figura 102. Diagrama Convivencia.
Fuente: Elaboración propia.

07 EJE DE ACCIÓN CONMEMORACIÓN

La cercanía del cementerio municipal y la tradición de recorridos ceremoniales desde la iglesia hasta este punto hacen que la avenida tenga un valor simbólico especial. El proyecto **incorpora espacios de respeto y contemplación** que permitan la pausa y el recogimiento, así como elementos artísticos que evoquen la memoria colectiva del distrito. Estos lugares, además de su función conmemorativa, se integran al diseño urbano como parte de la experiencia cultural y emocional del boulevard.

- Espacios multifuncionales.
- Integrar arte público y elementos identitarios en el diseño.
- Promover el deporte y la actividad física.



Figura 103. Diagrama Conmemoración.
Fuente: Elaboración propia.

08 EJE DE ACCIÓN ADAPTABILIDAD CLIMÁTICA

El proyecto **considera la resiliencia del espacio frente a las variaciones climáticas**. Pavimentos permeables, drenajes eficientes y zonas de sombra se combinan para enfrentar tanto la temporada lluviosa como las altas temperaturas. La vegetación estratégica y los materiales de baja absorción térmica reducen la sensación de calor, mientras que la infraestructura de manejo pluvial previene inundaciones y deterioro del espacio público.

- Pavimentos permeables y de bajo impacto térmico.
- Sistemas de drenaje pluvial sostenibles.
- Diseñar con vegetación estratégica para sombra y frescura.



Figura 104. Diagrama Adaptabilidad climática.
Fuente: Elaboración propia.

05.02. PROPUESTA **CONCEPTUAL**

El Boulevard Cultural de Tibás nace como **un espacio pensado para unir a la comunidad y devolverle protagonismo al peatón** en una zona marcada por el tráfico y la fragmentación del espacio público. Más que una calle renovada, se plantea como **el corazón de San Juan**, un corredor que combina cultura, naturaleza y vida cotidiana, y que busca ser un punto de encuentro donde vecinos y visitantes se sientan parte de un mismo lugar.

La propuesta responde a la necesidad de transformar la avenida 61 en un espacio humano y accesible, que no solo facilite la movilidad sostenible, sino que también **fomente la convivencia y el sentido de pertenencia**. Aquí, la memoria colectiva del distrito se **entrelaza** con nuevas dinámicas urbanas, dando forma a un espacio **flexible y adaptable** que se ajusta a las distintas formas de **habitarlo**: desde las ferias comunales y las actividades culturales hasta los espacios tranquilos de contemplación.

El boulevard, más que infraestructura, se convierte en un **símbolo de identidad y resiliencia para Tibás**. Es un proyecto que refleja el **arraigo** de la comunidad a su historia y tradiciones, pero al mismo tiempo abre la puerta a nuevas maneras de **vivir el espacio público**. Su verdadero valor está en que evoluciona junto con quienes lo habitan, ofreciendo un escenario para la recreación, el comercio, la cultura y la memoria.

En esencia, el Boulevard Cultural reconoce que el espacio público no sobra: es lo que sostiene y da vida a la ciudad.

Para explicar su esencia, se identifican cuatro ejes conceptuales que guían la propuesta;

FLEXIBILIDAD



La capacidad de la avenida para transformarse; adaptarse a diferentes usos y escalas.

ARRAIGO



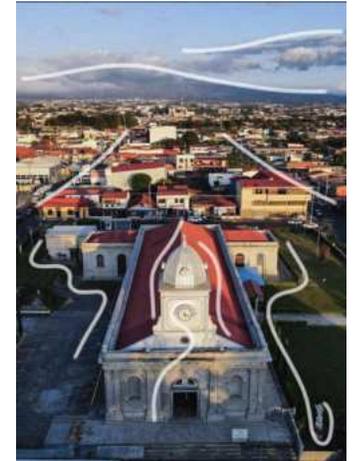
No surge como una imposición externa, sino como la expresión de la memoria colectiva del distrito.

ENTRELAZAR



Un espacio pensado para el encuentro cotidiano, para que distintas generaciones compartan, se reconozcan y convivan.

HABITAR



El boulevard es un espacio urbano en permanente renovación, que florece mientras la comunidad lo mantenga activo.

AVENIDA 61 ESTADO ACTUAL





Figura 106. Fotografía de la Avenida 61 actual.
Fuente: Elaboración propia.

PROPUESTA BOULEVARD DE TIBÁS

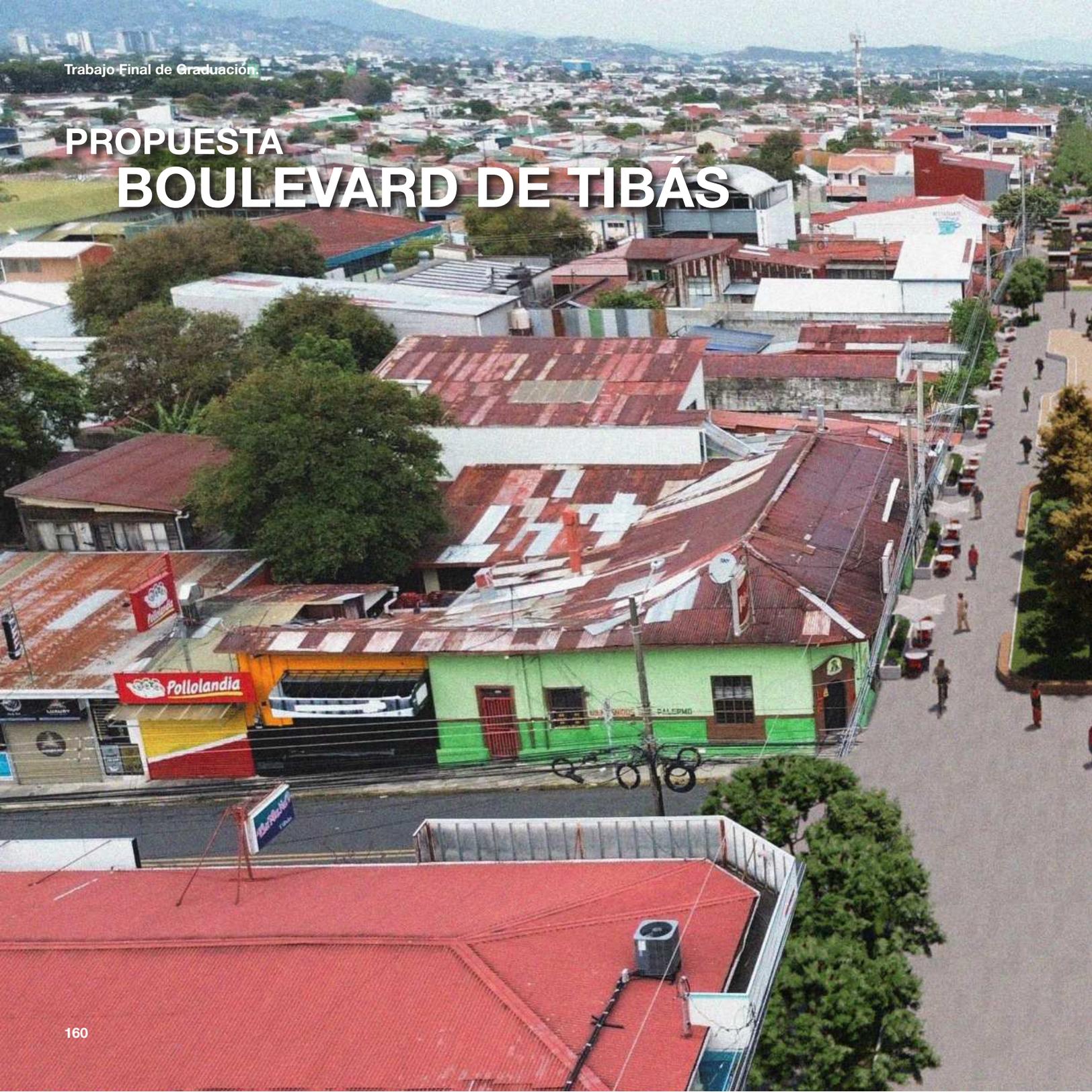




Figura 107. Fotomontaje de la propuesta.
Fuente: Elaboración propia.

NÚCLEO CULTURAL CÍVICO **TRAMO 01**



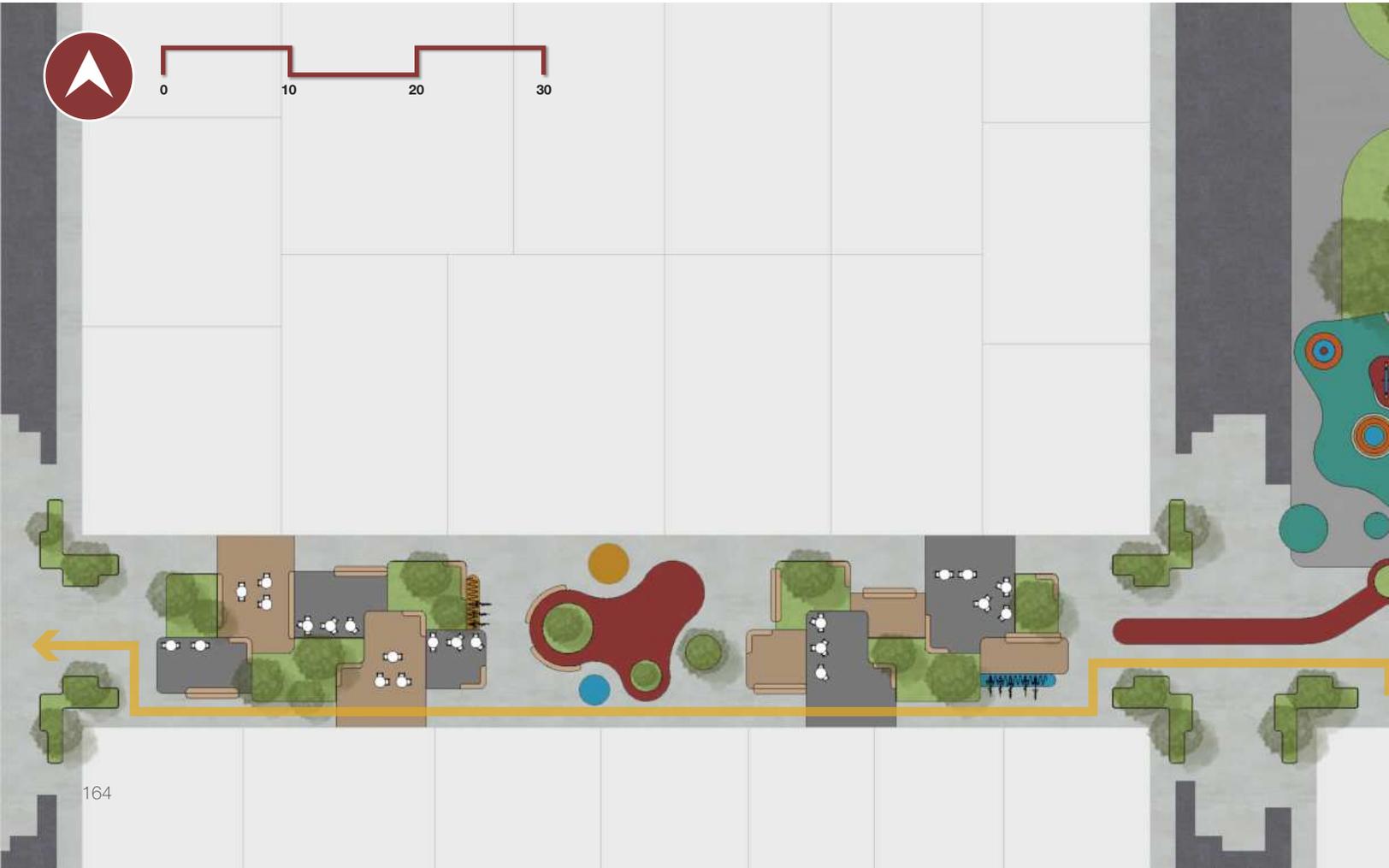


05.03. EMPLAZAMIENTO

TRAMO 01

El primer tramo representa el inicio del boulevard y es, a la vez, el corazón simbólico de San Juan. Aquí confluyen el parque, la iglesia y la nueva parada de autobuses, creando un punto de referencia claro para vecinos y visitantes. La propuesta busca que este sector sea un arranque dinámico, lleno de color y vida, con espacios pensados para la feria comunal, zonas de juegos para niños, tarimas para actividades múltiples, áreas para pequeños comercios y espacios de estadía que favorezcan la convivencia transgeneracional. **Un lugar donde siempre esté ocurriendo algo, reforzando su papel como punto de encuentro.**

Losa táctil



Área verde (sin parque)

Divisores verdes
Jardines
Plazas verdes

570 m²

Instalaciones

Bahía de bus Parqueo de
Playground bicicletas
Mobiliario Tarimas

1 130 m²

Paseo peatonal

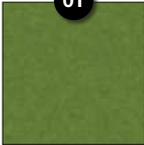
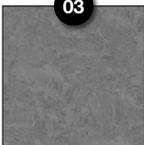
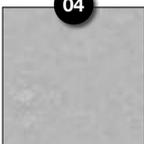
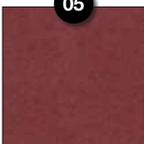
Boulevard

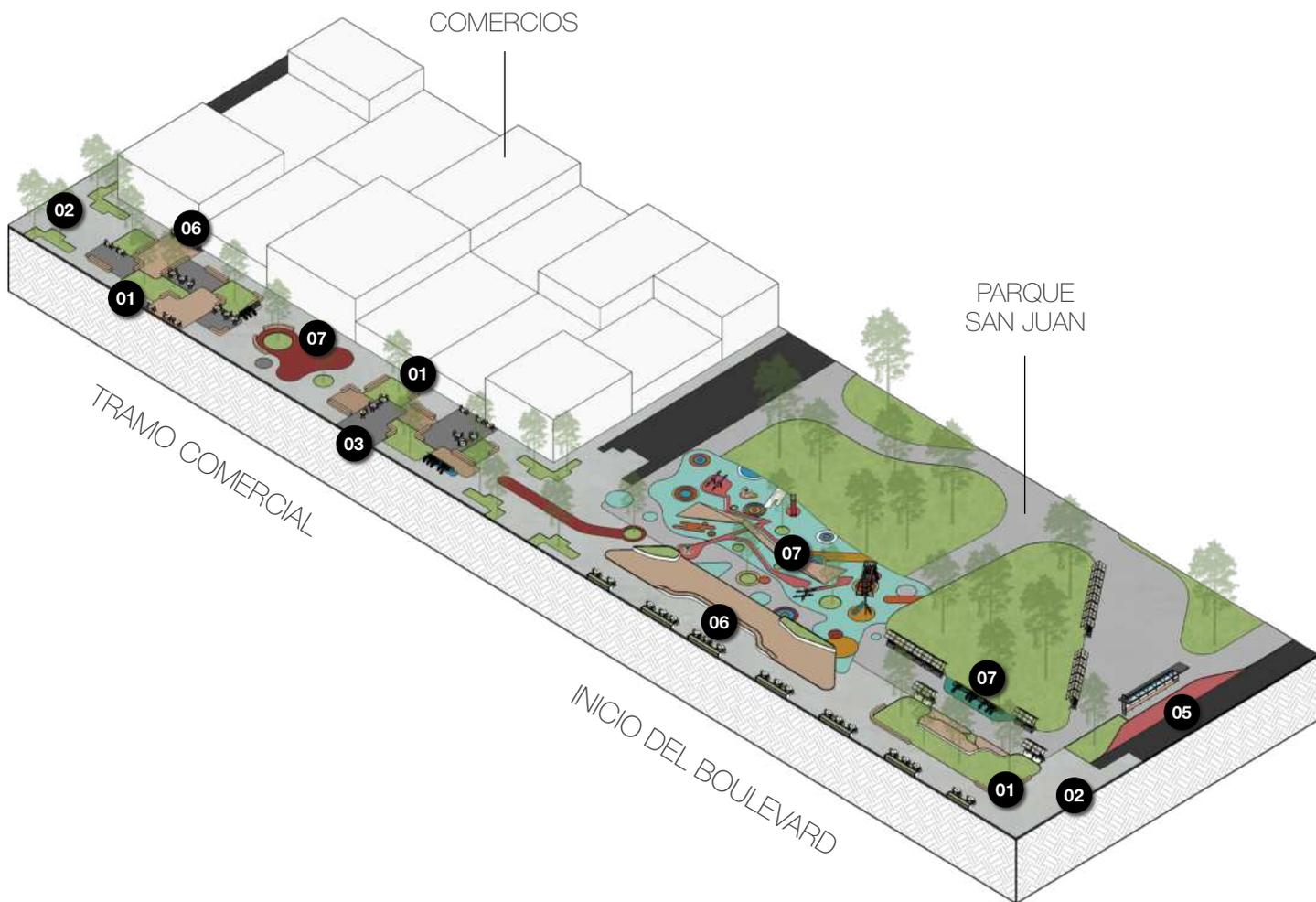
2 250 m²

Área total
3 950 m²



ESPECIFICACIÓN DE MATERIALIDAD

	<p>01</p> <p>Material: zacate Jengibrillo, ideal para amplias áreas con un verde intenso y una textura agradable. Crecimiento rápido, facilidad de cuidado y capacidad para competir contra las malezas.</p> <p>Uso: Todas las áreas verdes.</p>		<p>07</p> <p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Red Tomato SW 6607 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>02</p> <p>Material: Sistema de adoquines drenantes ecoamigables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color gris. Superficie: 88% cubierta, 12% abierta.</p> <p>Uso: Todo el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Chartreuse SW 0073 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>03</p> <p>Material: Hormigón en color gris oscuro.</p> <p>Uso: Acentos en el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Alexandrite SW 0060 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>04</p> <p>Material: Hormigón en color gris claro.</p> <p>Uso: Acentos en el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Freshwater SW 6774 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>05</p> <p>Material: Asfalto existente con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Red Tomato SW 6607 o similar.</p> <p>Uso: Bahía de autobús.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Tassel SW 6369 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>06</p> <p>Material: Piso deck WPC roble 2,5 x 14 x 220 cm para exteriores, instalado de manera intercalada.</p> <p>Uso: Tarimas y acentos en el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Goldfinch SW 6905 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>



VISUALIZACIÓN
TRIDIMENSIONAL

TRAMO 01 INICIO



01

Bahía de autobuses:

Se incorpora una nueva bahía destinada a la parada de autobuses, diseñada para atender la demanda actual y mejorar la seguridad y comodidad de los usuarios del transporte público.

02

Cruces seguros:

Se generan cruces vehiculares marcados por vegetación y cambios de material en el pavimento. Estos elementos funcionan como reductores de velocidad visuales y físicos, invitando a los automovilistas a disminuir la velocidad y priorizar al peatón.

03

Área del parque:

El Parque de San Juan, por su alto valor histórico y cultural, no será intervenido en su diseño original. Únicamente se restaurarán los adoquines en mal estado, se dará mantenimiento al mobiliario existente y se atenderá la vegetación actual sin alterar la fauna ni introducir cambios drásticos. El parque se mantiene fiel a su esencia, con intervenciones mínimas y respetuosas.

04

Tarimas de convivencia:

Entre la vegetación se ubican tarimas de deck con cambios ligeros de alturas para otorgar dinamismo, que funcionan tanto como bancas informales como zonas de estar. Su carácter flexible las convierte en espacios para el descanso, la conversación o simplemente la contemplación.

05

Zonas de estar:

Se incorporan mesas y sillas plegables que amplían el área de uso de los comercios aledaños, ofreciendo a los consumidores espacios agradables y cómodos para permanecer en el boulevard.

06

Parqueos de bicicletas:

A lo largo del boulevard se disponen módulos para bicicletas, fomentando la movilidad sostenible y brindando seguridad a los ciclistas.

07

Área de juegos:

Se consolida un punto focal colorido con mobiliario diverso y moderno que invita al juego y la recreación intergeneracional. Este espacio se diseña para niños, jóvenes y acompañantes, generando vitalidad en el entorno.

08

Ampliación del playground existente:

El espacio de juegos existente del parque será ampliado y renovado. La intervención se complementa con un tratamiento de pavimento en concreto pulido de colores vivos, que aporta dinamismo y refuerza el carácter lúdico del lugar. Esta ampliación se conecta con el parque de manera respetuosa, cuidando que la nueva propuesta no altere el valor histórico del espacio, sino que lo potencie al integrarse armónicamente con su identidad patrimonial.

09

Tarima multiusos:

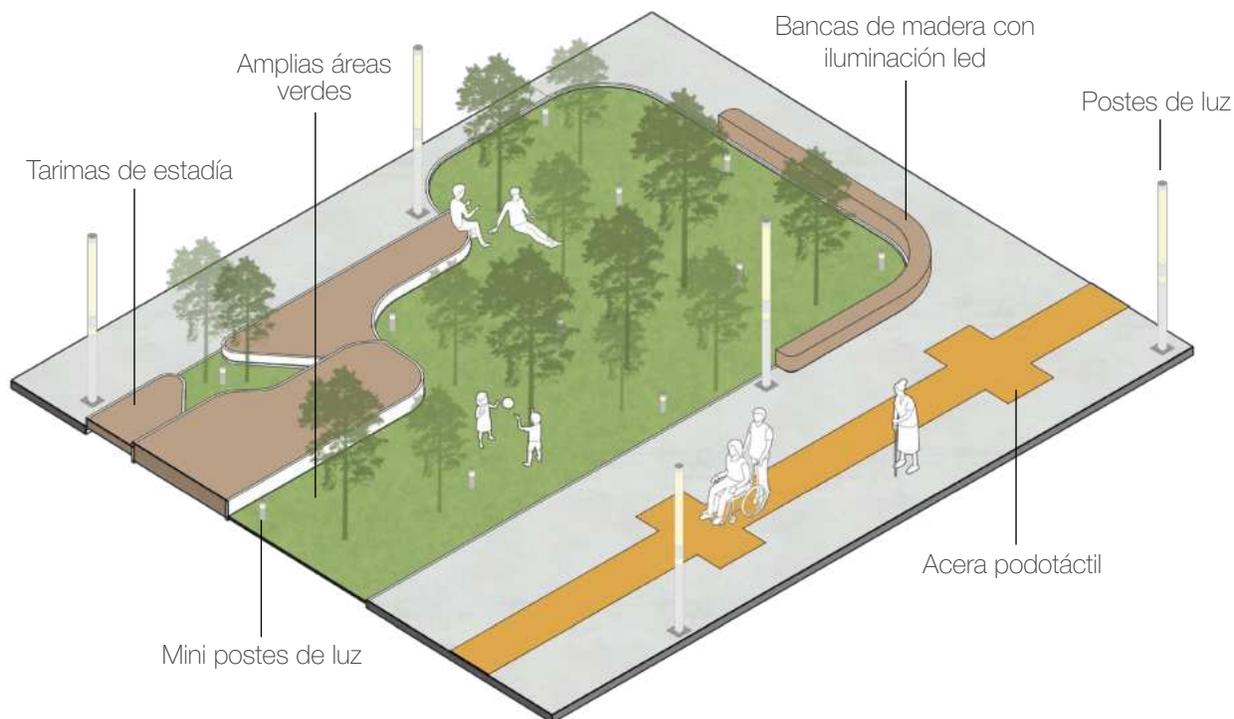
Se incorpora una tarima de gran formato que funciona como espacio flexible para actividades culturales, artísticas, recreativas y comunitarias. Desde bailes espontáneos hasta presentaciones formales, esta plataforma se convierte en un punto central de convivencia.

10

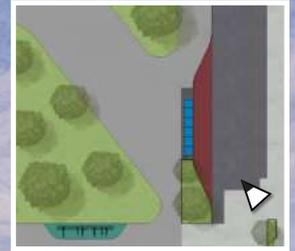
Ferias temporales:

Todo este sector frente al parque está diseñado para adaptarse a la colocación de toldos temporales, principalmente para las ferias del agricultor.





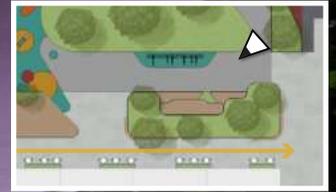




VISUAL DE LA BAHÍA DE BUS



VISUAL DEL INICIO DEL BOULEVARD





VISUAL DEL ÁREA DE JUEGOS





VISUAL DEL ÁREA DE JUEGOS NOCTURNA



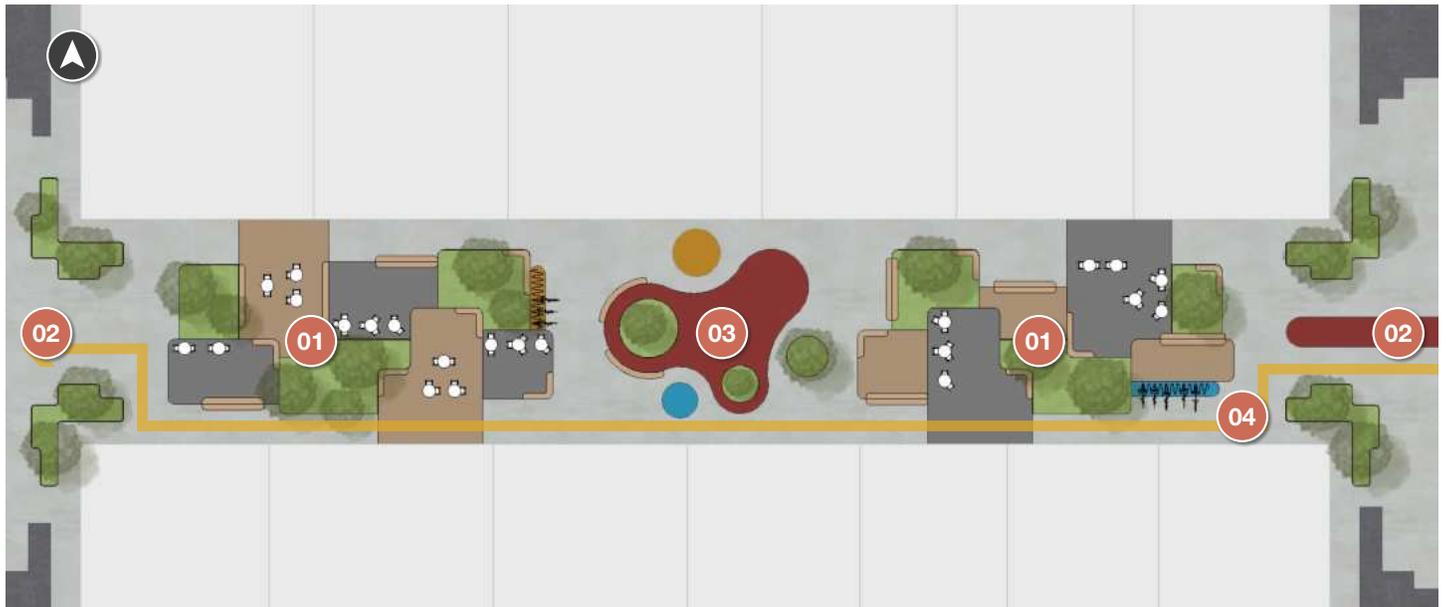


VISUAL DE LA TARIMA MULTIUSOS



TRAMO 01

ESPACIO SOCIAL



01**Espacio multifuncional central:**

En el corazón del boulevard se plantea un espacio multifuncional que actúa como punto de encuentro y convivencia, al tiempo que sirve como extensión natural de los comercios cercanos. Aquí los usuarios encuentran áreas cómodas para el consumo y la estadía gracias a la integración de tarimas de deck, mesas y sillas plegables, bancas fijas y zonas verdes que enriquecen la experiencia entre naturaleza y ciudad. Todo se diseña a un mismo nivel de piso, garantizando así un acceso inclusivo y libre de barreras. Este espacio busca convertirse en el centro de actividad cotidiana, un lugar flexible que responda tanto al ritmo comercial como al comunitario.

02**Cruces seguros:**

Se generan cruces vehiculares marcados por vegetación y cambios de material en el pavimento. Estos elementos funcionan como reductores de velocidad visuales y físicos, invitando a los automovilistas a disminuir la velocidad y priorizar al peatón.

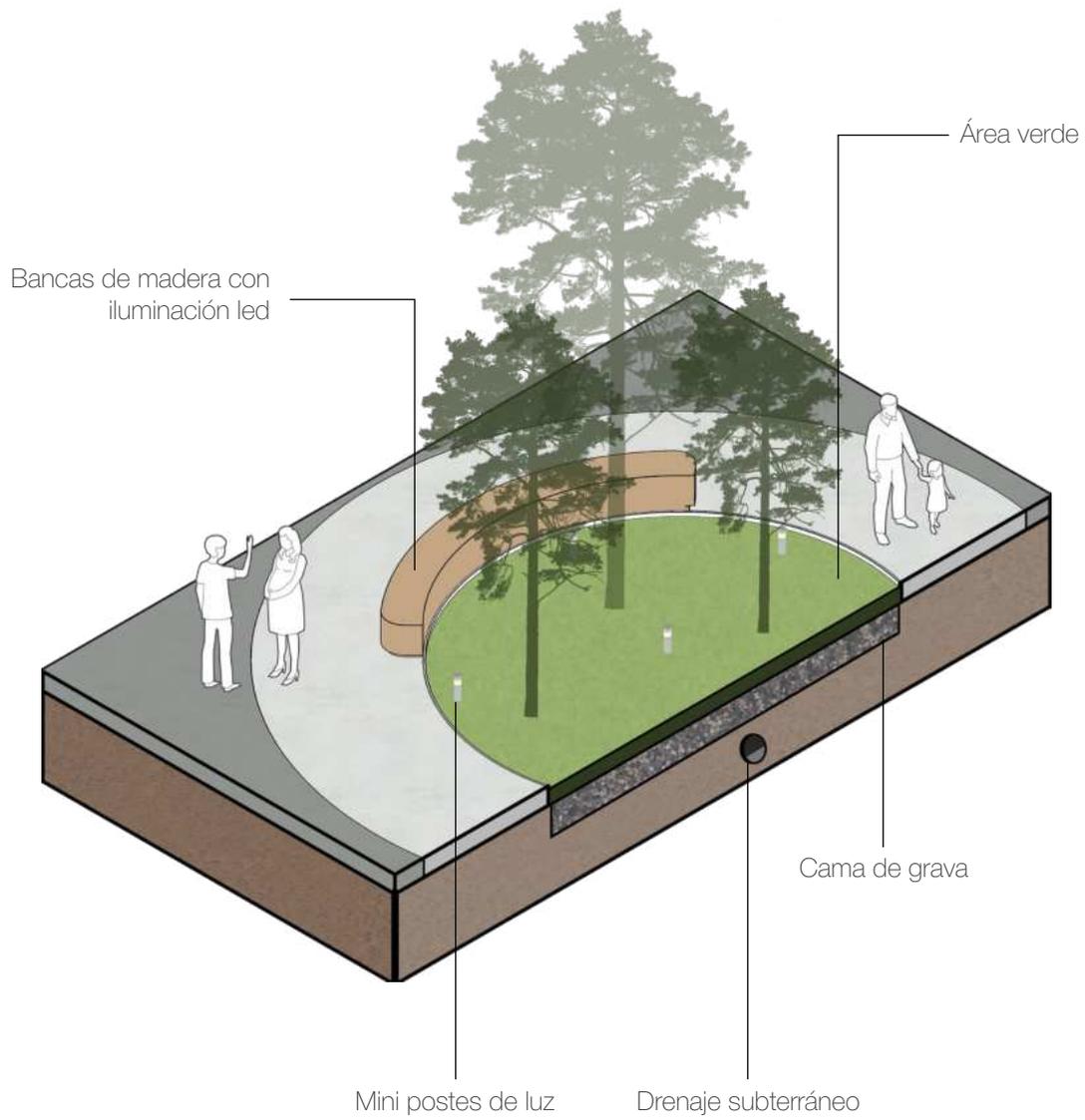
03**Remate visual central:**

El espacio se potencia con un remate visual que funciona como punto focal dentro del recorrido. Se compone de superficies en concreto pulido de colores vibrantes con acabado retrobrillante, acompañado de áreas verdes y mobiliario urbano. Este conjunto no solo añade dinamismo y vitalidad al entorno, sino que también marca un hito en la avenida, ofreciendo a los peatones una referencia visual clara y un espacio que invita a detenerse, disfrutar y apropiarse del boulevard.

04**Parqueos de bicicletas:**

A lo largo del boulevard se disponen módulos para bicicletas, fomentando la movilidad sostenible y brindando seguridad a los ciclistas.





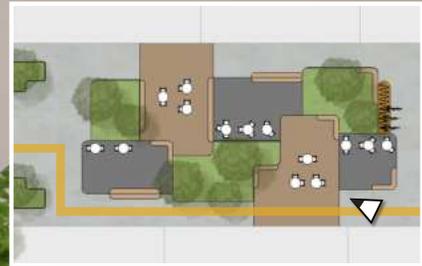


VISUAL DEL REMATE CENTRAL





VISUAL DEL ÁREA SOCIAL CENTRAL



ESCENARIO COMERCIO Y CASA CON COCHERA



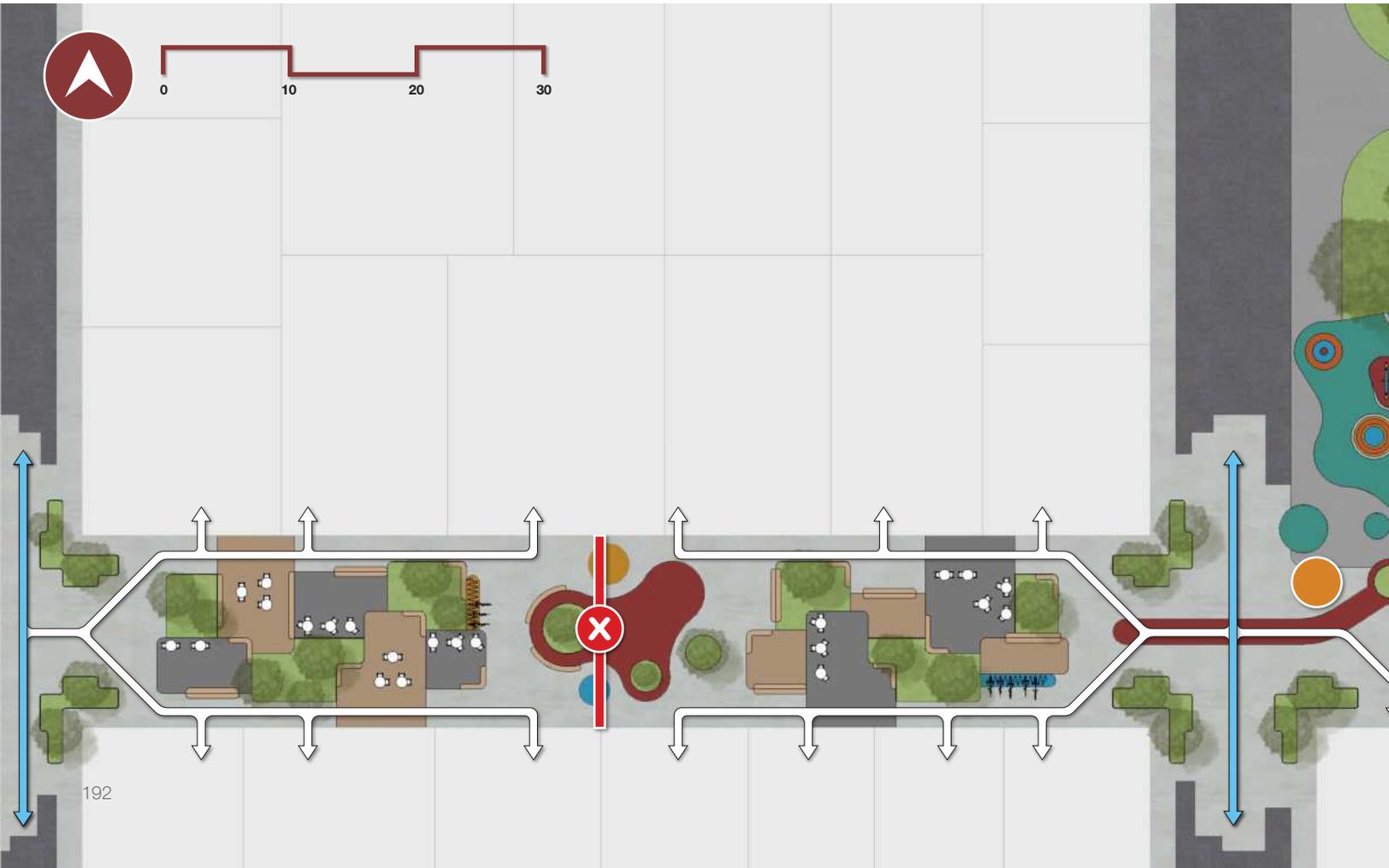


ACCESO VEHICULAR TRAMO 01

 Toma de agua para bomberos.

 Acceso **unicamente** de vehículos de emergencia, carga y descarga y vehículos personales de los residentes.

 Paso libre de vehículos.

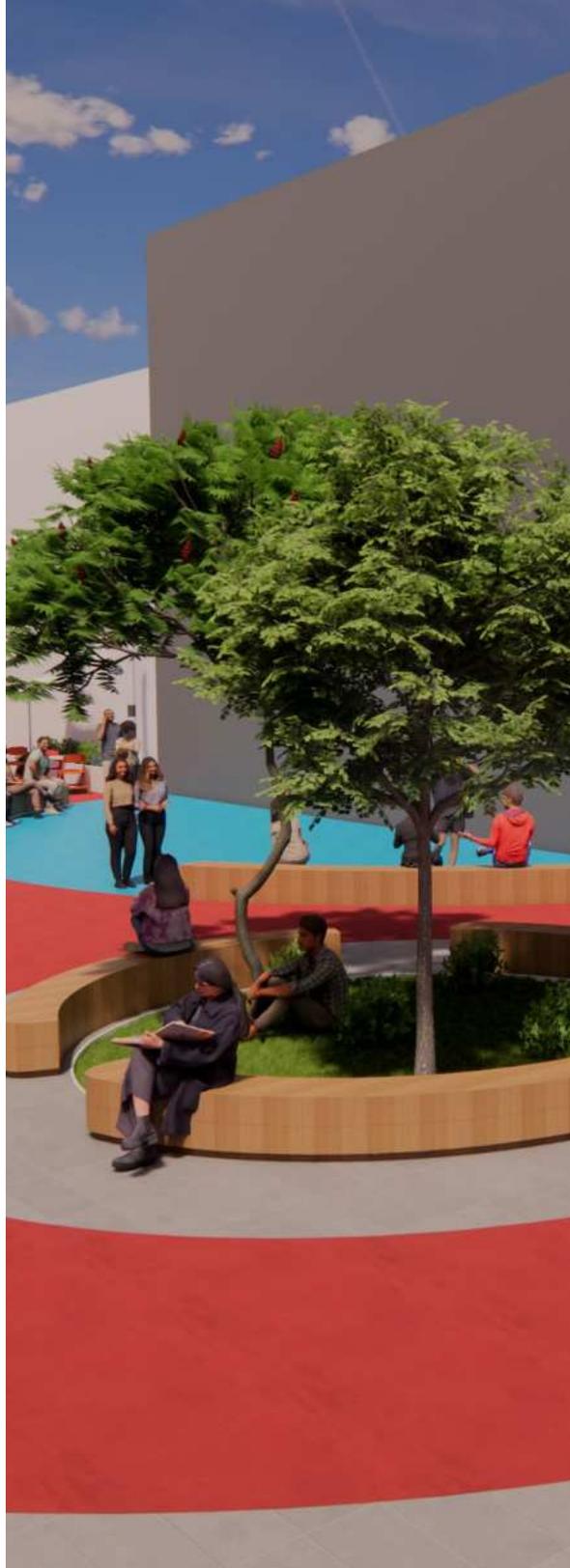


Al inicio del boulevard, frente al parque y la iglesia, el acceso vehicular es más restringido, ya que este sector se destina principalmente a actividades culturales, ferias y un amplio espacio infantil. Por ello en el cruce con la Ruta Nacional 5 se genera una obstaculización que limita el paso directo hacia el boulevard, garantizando así la seguridad de los peatones y la fluidez de las actividades. En las calles siguientes, sin embargo, se permite el ingreso controlado de vehículos, dejando siempre un ancho mínimo de 3 metros libres entre mobiliario y tarimas para el paso de residentes o servicios. Es importante destacar que todos los cambios de materialidad se encuentran al mismo nivel, evitando barreras para el tránsito regulado.



CORREDOR MIXTO ACTIVO **TRAMO 02**





05.04. EMPLAZAMIENTO

TRAMO 02

Aquí conviven comercios, instituciones y algunas viviendas, conformando el eje más activo de todo el recorrido. Se busca consolidar un espacio vibrante, donde el vendedor local y el consumidor interactúen de forma natural, con múltiples puntos de convivencia y estadía que inviten a quedarse.

Este tramo será el motor social y económico del boulevard, con fachadas activas, comercio de cercanía y un flujo constante de vida que fomente la interacción comunitaria.

El Tramo 02 está comprendido por 5 cuadras, en las cuales se repiten la intervención entre ellas. Si no hay instituciones, la intervención corresponde al "eje de reactivación económica".

Las áreas corresponden a todo el Tramo 02, en el cual hay, en sus 5 cuadras:

- 2 ejes de intervención educacional.
- 3 ejes de reactivación económica.

Losa táctil



EJE DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA



Área verde

Divisores verdes
Jardines
Plazas verdes

1 915 m²

Instalaciones

Locales Parqueo de
Playground bicicletas
Mobiliario Toldos de feria

2 400 m²

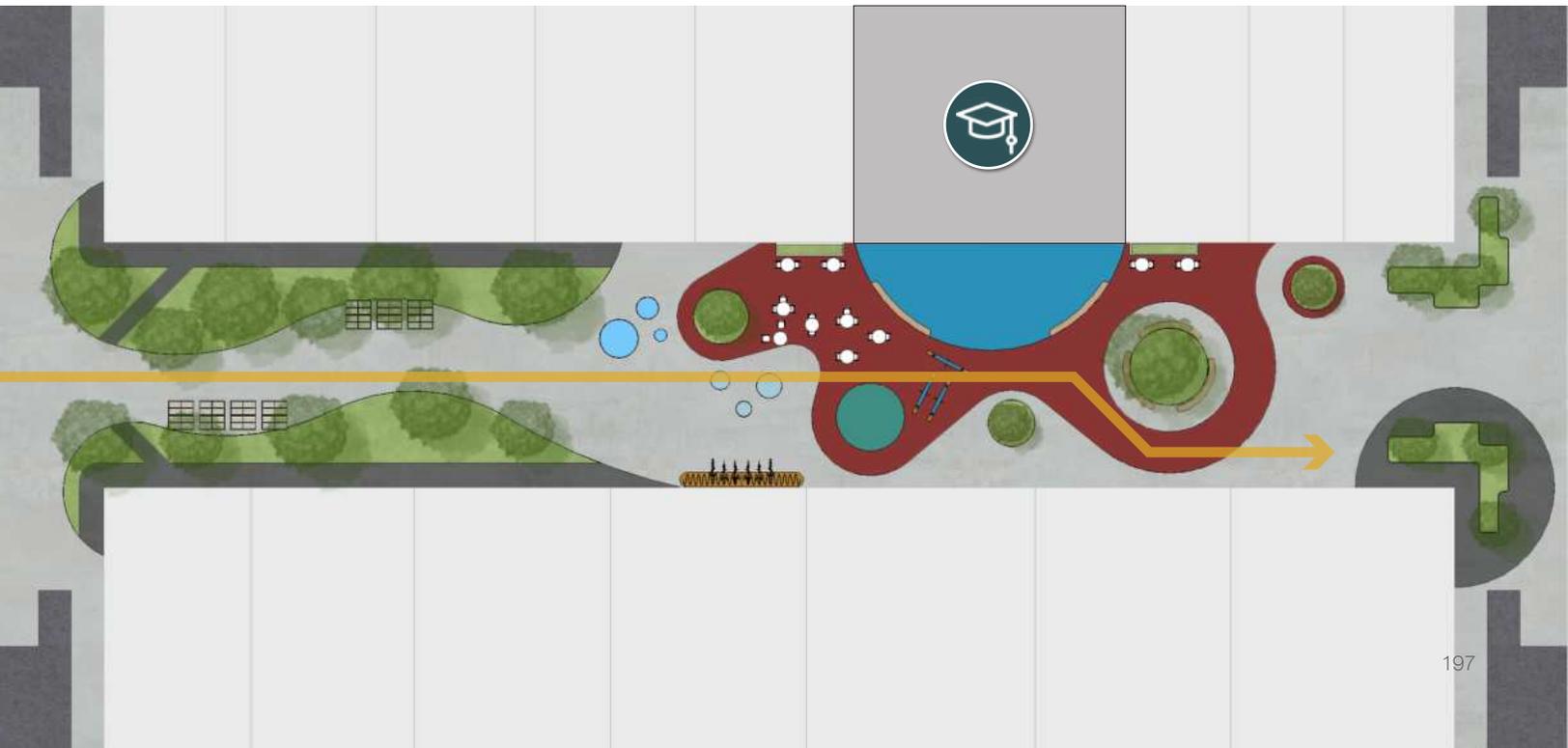
Paseo peatonal

Boulevard

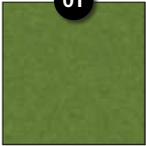
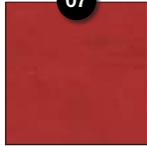
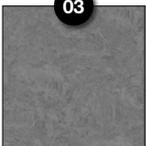
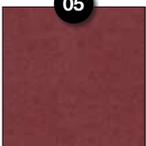
3 910 m²

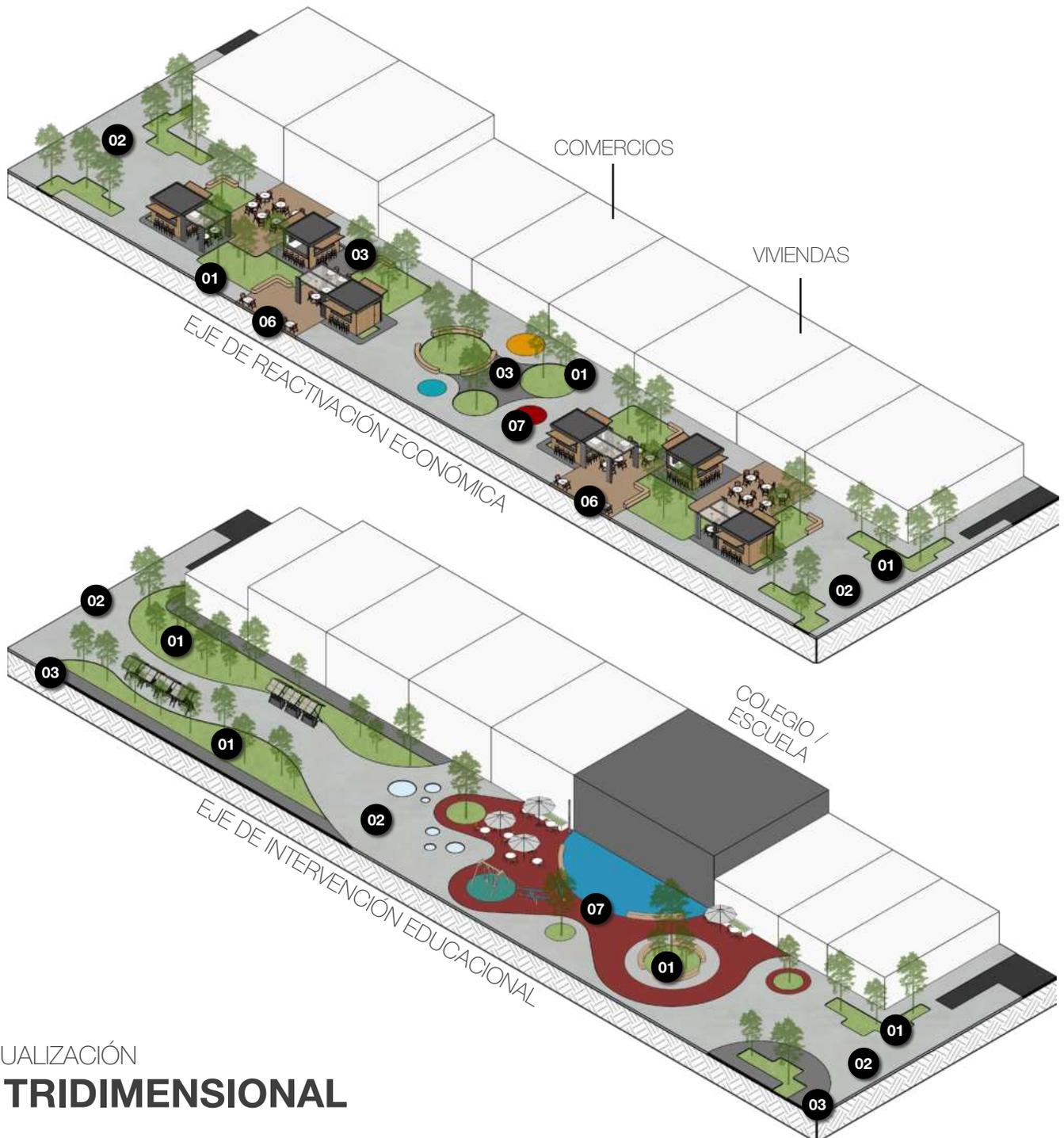
Área total
8 225 m²

EJE DE INTERVENCIÓN EDUCACIONAL



ESPECIFICACIÓN DE MATERIALIDAD

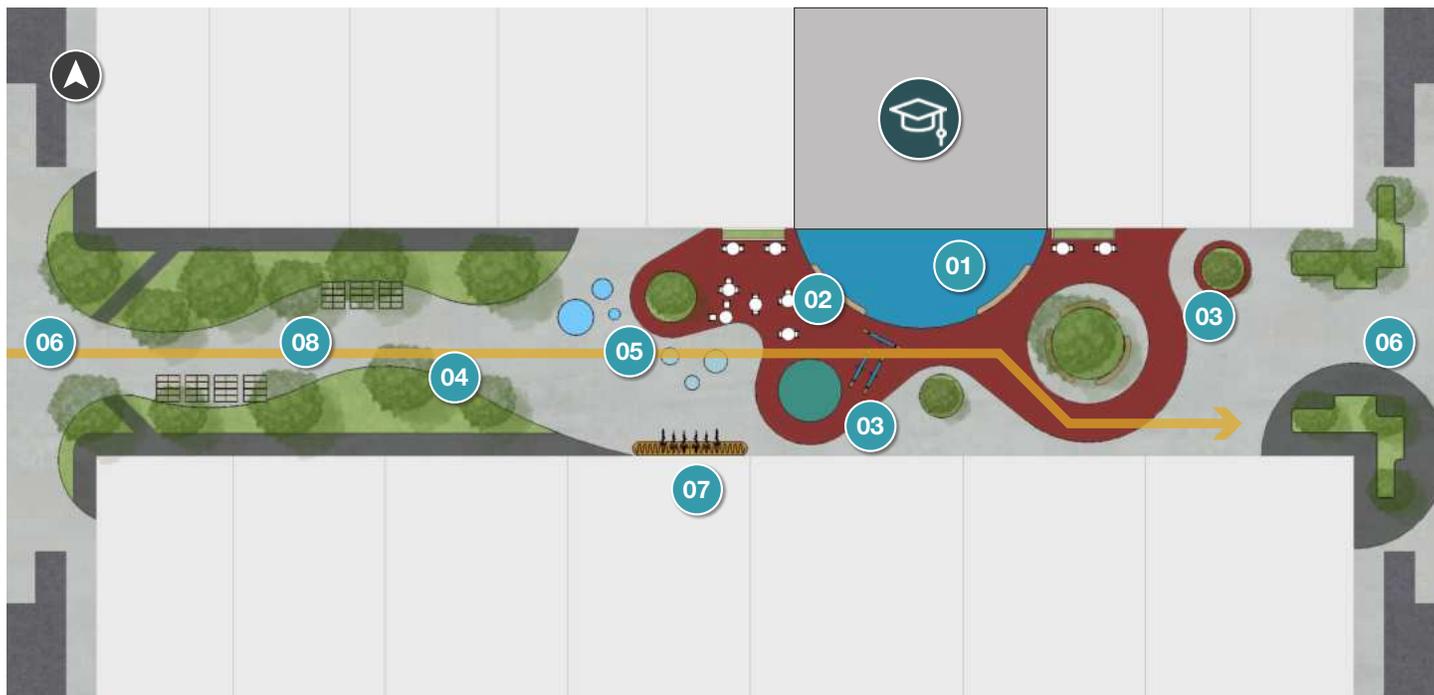
	<p>01</p> <p>Material: Zacate Jengibrillo, ideal para amplias áreas con un verde intenso y una textura agradable. Crecimiento rápido, facilidad de cuidado y capacidad para competir contra las malezas.</p> <p>Uso: Todas las áreas verdes.</p>		<p>07</p> <p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Red Tomato SW 6607 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>02</p> <p>Material: Sistema de adoquines drenantes ecoamigables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color gris. Superficie: 88% cubierta, 12% abierta.</p> <p>Uso: Todo el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Chartreuse SW 0073 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>03</p> <p>Material: Hormigón en color gris oscuro.</p> <p>Uso: Acentos en el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Alexandrite SW 0060 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>04</p> <p>Material: Hormigón en color gris claro.</p> <p>Uso: Acentos en el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Freshwater SW 6774 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>05</p> <p>Material: Asfalto existente con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Red Tomato SW 6607 o similar.</p> <p>Uso: Bahía de autobús.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Tassel SW 6369 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>
	<p>06</p> <p>Material: Piso deck WPC roble 2,5 x 14 x 220 cm para exteriores, instalado de manera intercalada.</p> <p>Uso: Tarimas y acentos en el boulevard.</p>		<p>Material: Concreto con acabado en pintura para exteriores, tipo Excello Latex de Sherwin Williams, color Goldfinch SW 6905 o similar.</p> <p>Uso: Áreas de juegos y acentos en el boulevard.</p>



VISUALIZACIÓN
TRIDIMENSIONAL

TRAMO 02

INTERVENCIÓN ESCUELA



01**Área educativa:**

Frente a los colegios y la escuelas, se plantea una intervención que prioriza la seguridad y el confort de los estudiantes. Se diseñan espacios amplios para la espera y la estadía, con mobiliario de descanso, zonas sombreadas y pasos seguros que permiten un ingreso y salida ordenada. La idea es que tanto los niños como sus familias tengan un lugar tranquilo y protegido al momento de la salida de clases

02**Zonas de estar:**

Se incorporan mesas y sillas plegables que amplían el área de uso de los comercios aledaños, ofreciendo a los consumidores espacios agradables y cómodos para permanecer en el boulevard.

03**Área de juegos:**

Se consolida un punto focal colorido con mobiliario que invita al juego y la recreación.

04**Corredores verdes:**

Se integran corredores de vegetación que actúan como puntos de respiro en medio del movimiento. Estos espacios no son únicamente decorativos, sino que funcionan como zonas de relajación y sombra, invitando al peatón a detenerse, descansar o simplemente disfrutar de un contacto directo con la naturaleza en pleno centro urbano.

05**Espejos de agua y chorros:**

Cumplen una doble función: refrescar el ambiente y convertirse en un atractivo lúdico, especialmente para los niños. Estos elementos aportan vitalidad y movimiento al espacio, al tiempo que mejoran el microclima local. Para garantizar su sostenibilidad, se plantea un sistema de recirculación que reutilice el agua mediante filtros y bombas de bajo consumo, complementado con la captación de agua pluvial almacenada en tanques subterráneos.

06**Cruces seguros:**

Se generan cruces vehiculares marcados por vegetación y cambios de material en el pavimento. Estos elementos funcionan como reductores de velocidad visuales y físicos, invitando a los automovilistas a disminuir la velocidad y priorizar al peatón.

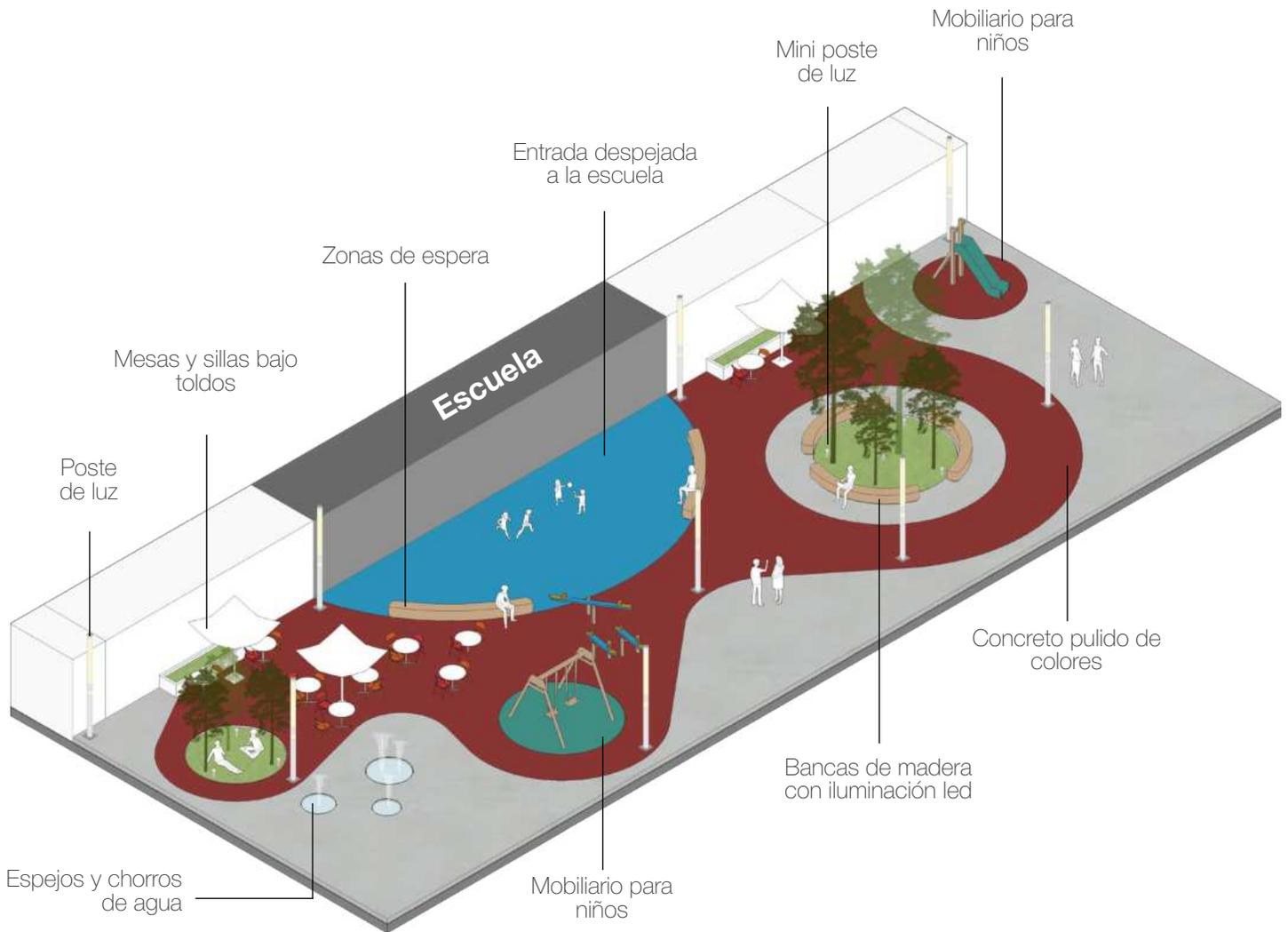
07**Parqueos de bicicletas:**

A lo largo del boulevard se disponen módulos para bicicletas, fomentando la movilidad sostenible y brindando seguridad a los ciclistas.

08**Venta controlada:**

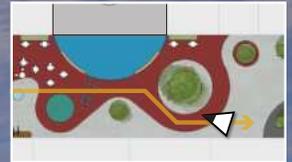
Para ordenar la dinámica de los vendedores ambulantes sin excluirlos del espacio, se proponen pequeños kioscos plegables. Estos cuentan con cubiertas de tela y una mesa sencilla de exhibición, lo que permite a los comerciantes ofrecer sus productos en condiciones dignas y reguladas. Al mismo tiempo, esta medida evita la saturación del espacio y mantiene un orden visual y funcional dentro del boulevard.



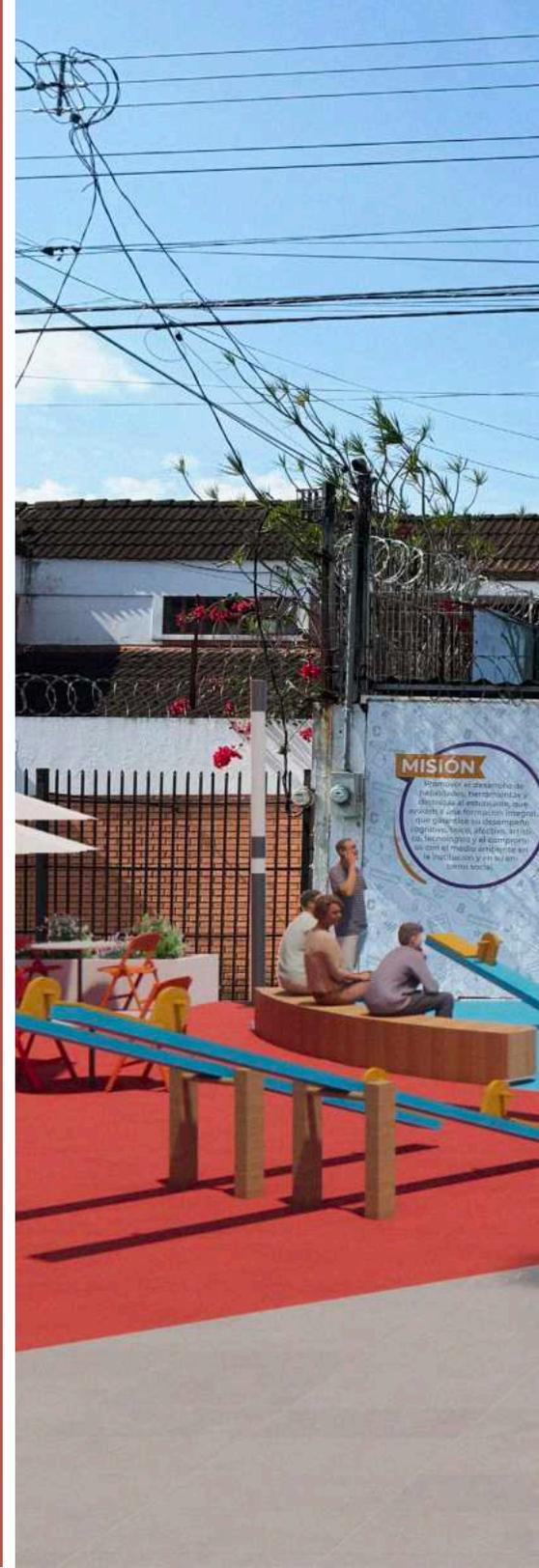




VISUAL DEL ÁREA FRENTE A LA ESCUELA



ESCENARIO ESCUELA





VISIÓN
Ser una institución educativa fundamentada en valores esenciales desde un enfoque integral, que promueva el desarrollo de sus estudiantes, con altos niveles de calidad y sostenibilidad, para su vida.



ACADEMICAS

- Ciencias
- Estudios Sociales
- Cívica
- Matemáticas
- Inglés
- Francés

ESPECIALES

- Arte
- Música
- Psicología
- Educación Física

CLUBES

- Artes
- Idiomas
- Ballet moderno
- Ballet clásica
- Piano
- Fútbol
- Carreras

VISUAL DEL CORREDOR VERDE





TRAMO 02

LOCALES COMERCIALES



01 Espacio multifuncional central:

Se plantea un espacio multifuncional que actúa como punto de encuentro y convivencia, al tiempo que sirve como extensión natural de los comercios. Aquí los usuarios encuentran áreas cómodas para el consumo y la estadía gracias a la integración de tarimas de deck, mesas y sillas plegables, bancas fijas y zonas verdes que enriquecen la experiencia entre naturaleza y ciudad. Todo se diseña a un mismo nivel de piso, garantizando así un acceso inclusivo y libre de barreras. Este espacio busca convertirse en el centro de actividad cotidiana, un lugar flexible que responde tanto al ritmo comercial como al comunitario.

02 Cruces seguros:

Se generan cruces vehiculares marcados por vegetación y cambios de material en el pavimento. Estos elementos funcionan como reductores de velocidad visuales y físicos, invitando a los automovilistas a disminuir la velocidad y priorizar al peatón.

03 Zonas de estar:

Se incorporan mesas y sillas plegables que amplían el área de uso de los comercios aledaños, ofreciendo a los consumidores espacios agradables y cómodos para permanecer en el boulevard.

04 Parques de bicicletas:

A lo largo del boulevard se disponen módulos para bicicletas, fomentando la movilidad sostenible y brindando seguridad a los ciclistas.

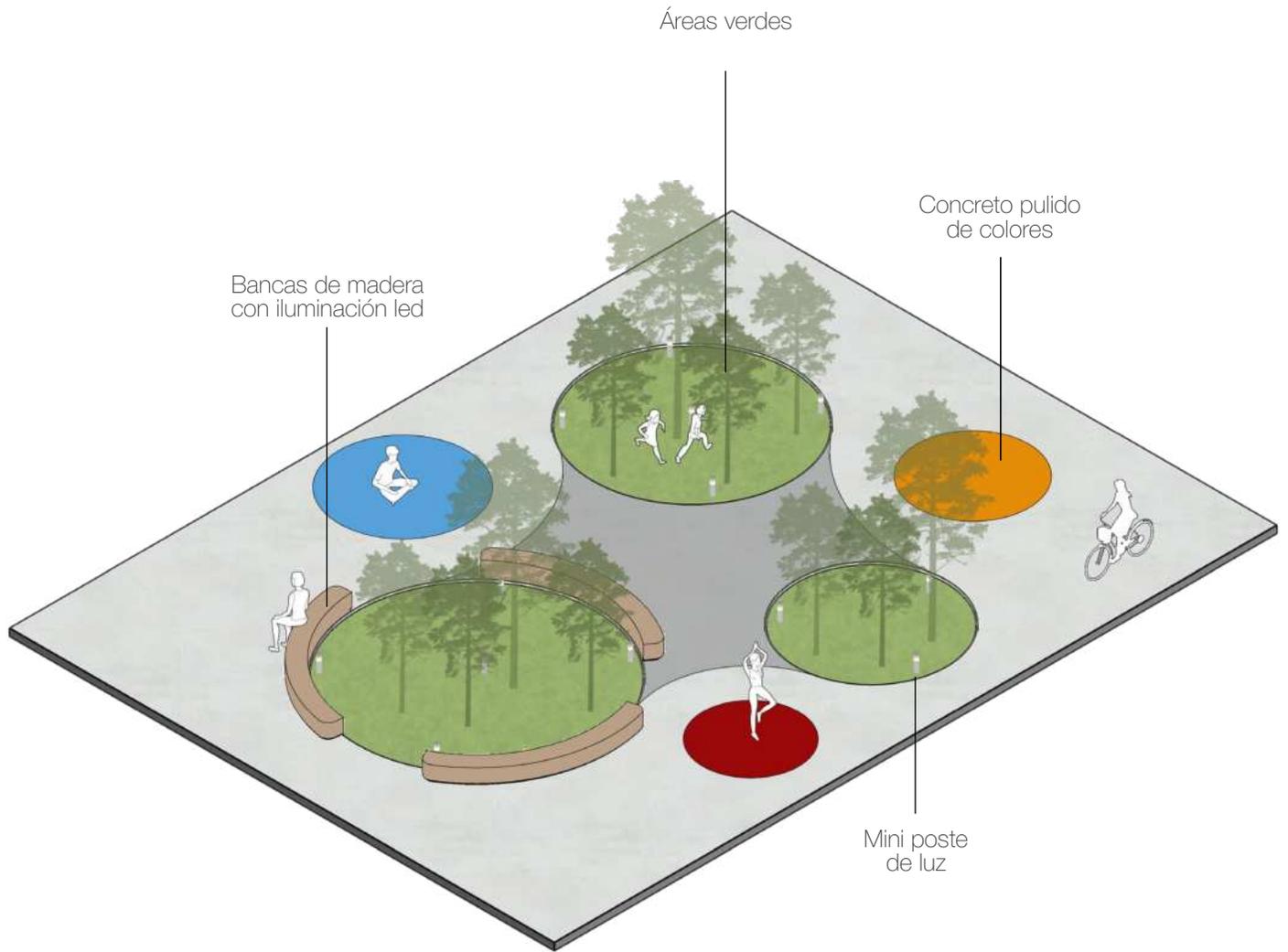
05 Locales comerciales:

Se incorporan pequeños locales de 15 m², compactos pero funcionales. Cada módulo integra una cocineta, un área de almacenamiento, barras de atención y espacios para mesas externas, lo que permite un uso flexible adaptado a distintos emprendimientos. La intención es que puedan albergar desde cafeterías y heladerías, hasta talleres creativos, tiendas de artesanía o pequeños comedores, brindando oportunidades a los vecinos y fomentando la economía local.

06 Remate visual central:

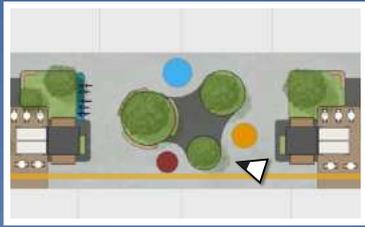
El espacio se potencia con un remate visual que funciona como punto focal dentro del recorrido. Se compone de superficies en concreto pulido de colores vibrantes con acabado retrobrillante, acompañado de áreas verdes y mobiliario urbano.







VISUAL DEL REMATE CENTRAL





VISUAL DE LOCALES COMERCIALES





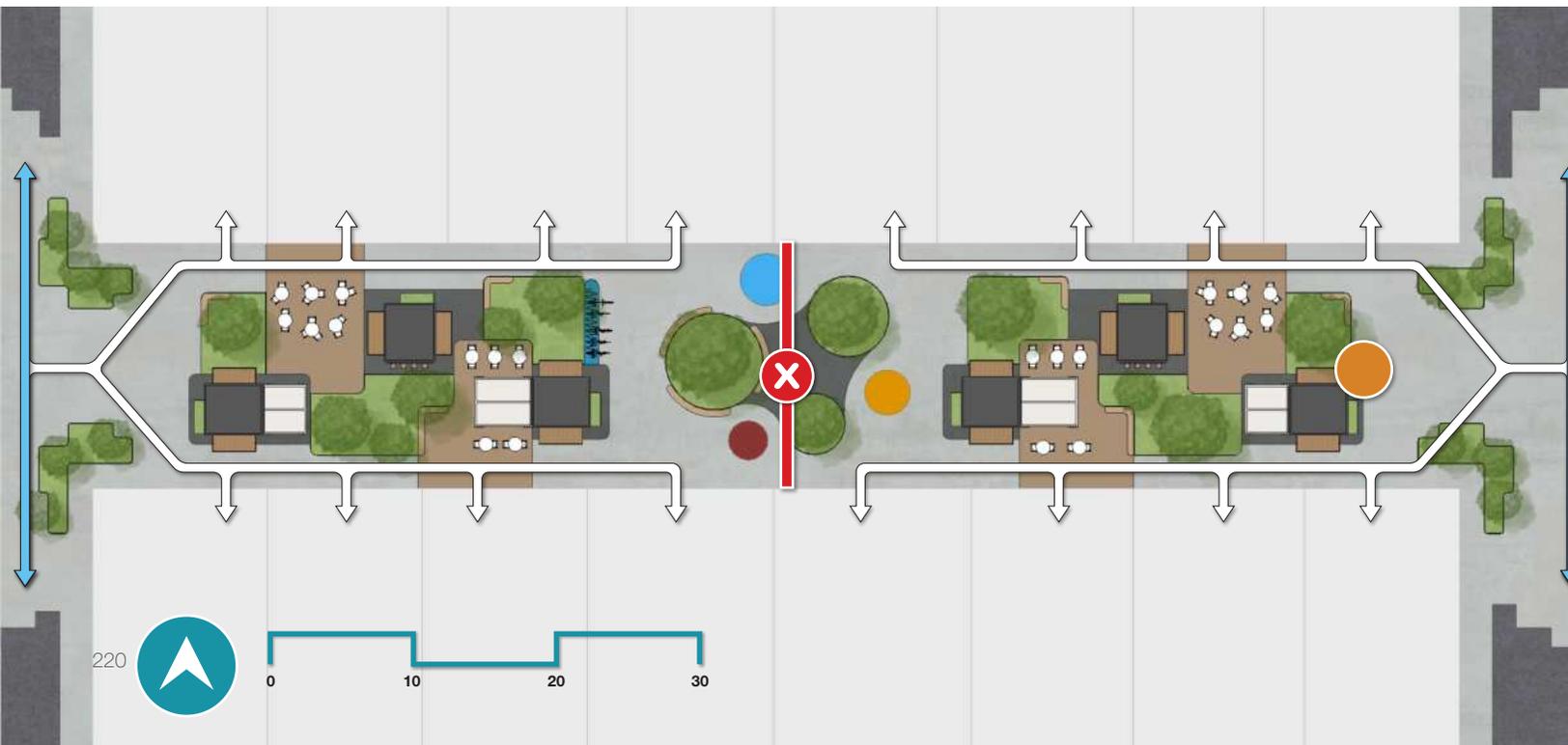
VISUAL DE LOCALES COMERCIALES NOCTURNO



ACCESO VEHICULAR TRAMO 02

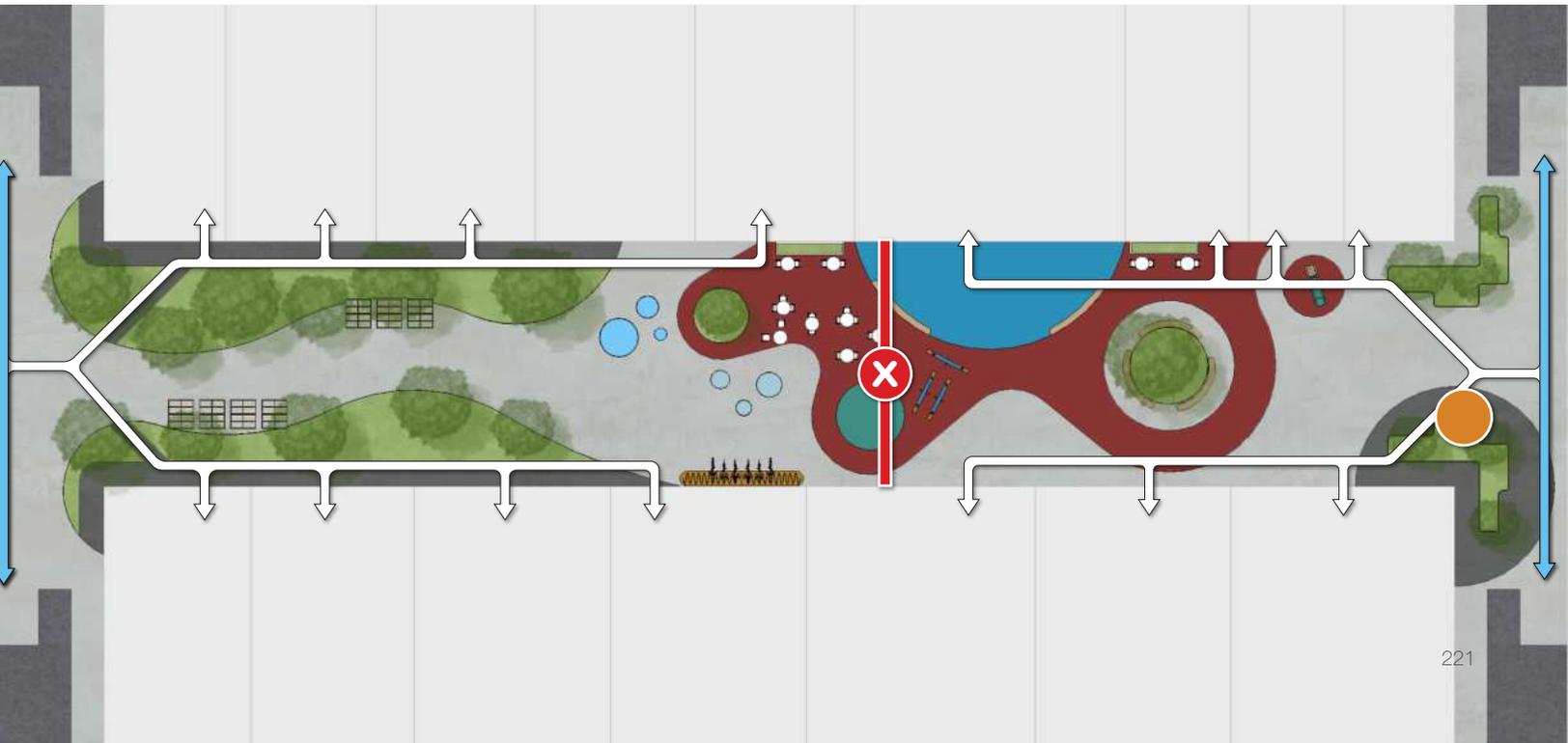
-  Toma de agua para bomberos.
-  Acceso **unicamente** de vehículos de emergencia, carga y descarga y vehículos personales de los residentes.
-  Paso libre de vehículos.

EJE DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA



En el Tramo 2, el esquema de acceso se organiza con entradas desde las calles transversales, pero solo hasta la mitad de cada cuadra. En el centro de estas se colocan elementos de mobiliario que funcionan como puntos de obstaculización, impidiendo que los vehículos crucen de lado a lado. Este diseño busca desincentivar el uso de la avenida como atajo vehicular y priorizar al peatón sin eliminar del todo la posibilidad de acceso a viviendas y comercios. Al igual que en el tramo anterior, la continuidad del nivel entre pavimentos y la amplitud mínima de paso garantizan tanto accesibilidad como control.

EJE DE INTERVENCIÓN EDUCACIONAL



CONECTOR RESIDENCIAL Y VERDE **TRAMO 03**





05.05. EMPLAZAMIENTO

TRAMO 03

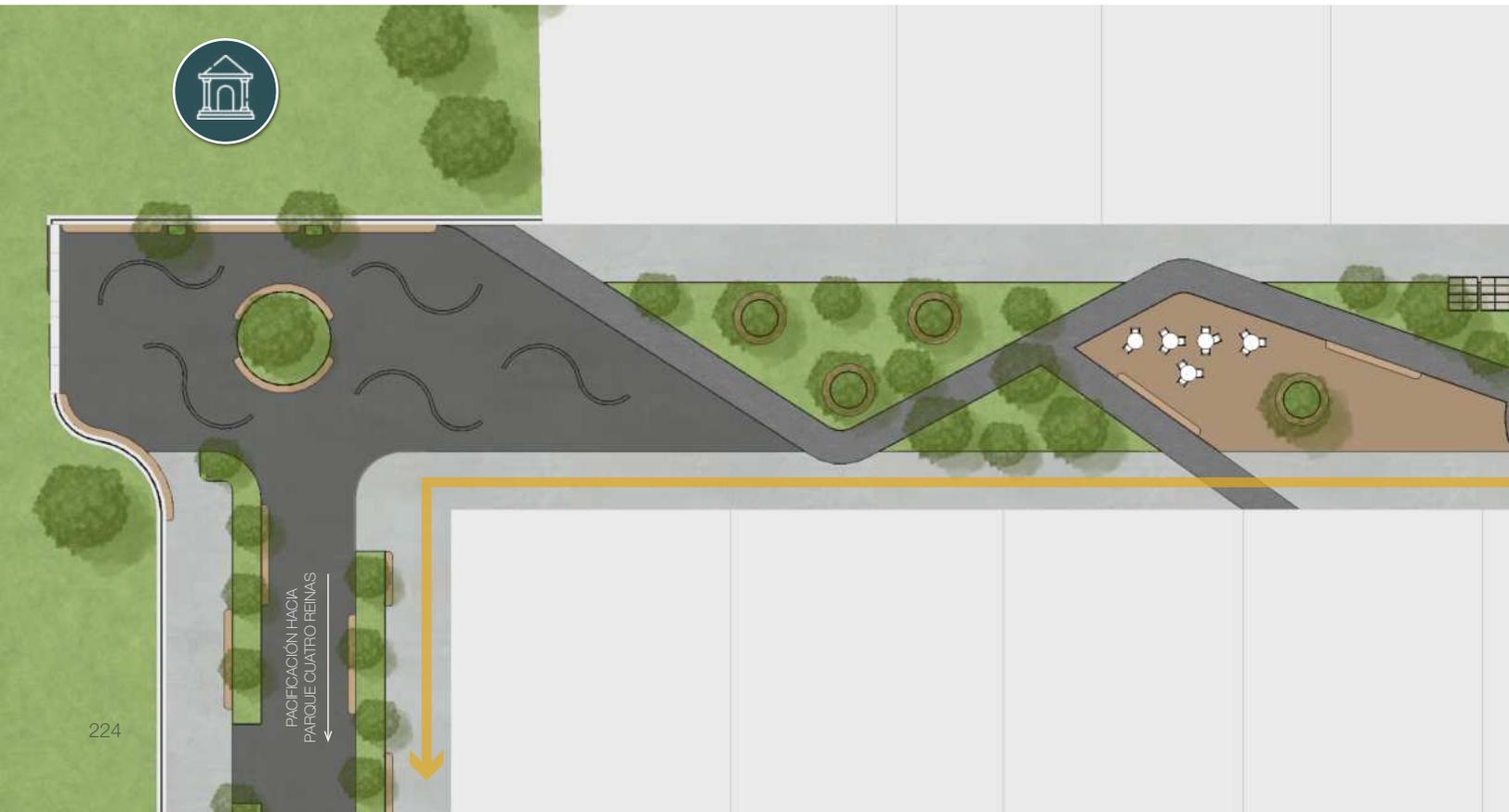
Este último tramo es donde **el boulevard remata con el cementerio en una amplia plaza conmemorativa**, y, a través de una vía pacificada, establece una conexión directa con el Parque de Cuatro Reinas, generando una intención clara de vínculo lineal entre los hitos históricos. Es el espacio con mayor presencia de áreas verdes de todo el proyecto, generando un carácter natural y relajado. Se crea **un ambiente más tranquilo y conmemorativo**, en el que la cercanía con el cementerio aporte una conexión espiritual, mientras que las zonas verdes, los espacios de descanso y las áreas de convivencia inviten a la conexión natural.

El Tramo 03 está comprendido por 3 cuadras y el remate con el cementerio. En las 3 cuadras se utiliza la misma estrategia de intervención de "corredor verde".

Losa táctil



REMATE CON EL CEMENTERIO



Área verde

Divisores verdes
Jardines
Plazas verdes

2 315 m²

Instalaciones

Playgrounds Parqueo de
Gimnasios bicicletas
Mobiliario Toldos de feria

630 m²

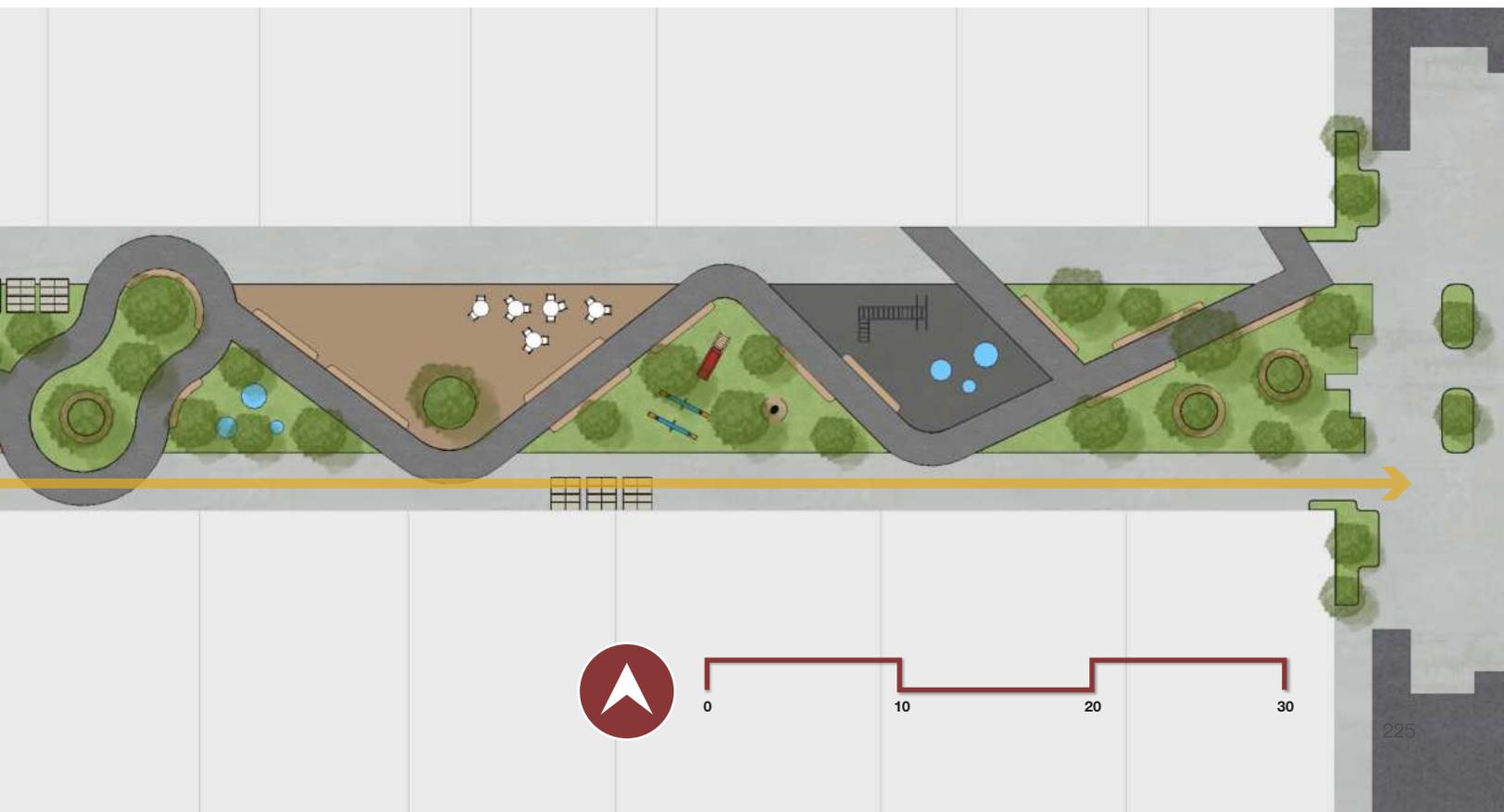
Paseo peatonal

Boulevard
Plaza

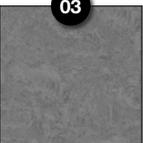
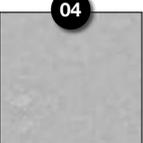
2 030 m²

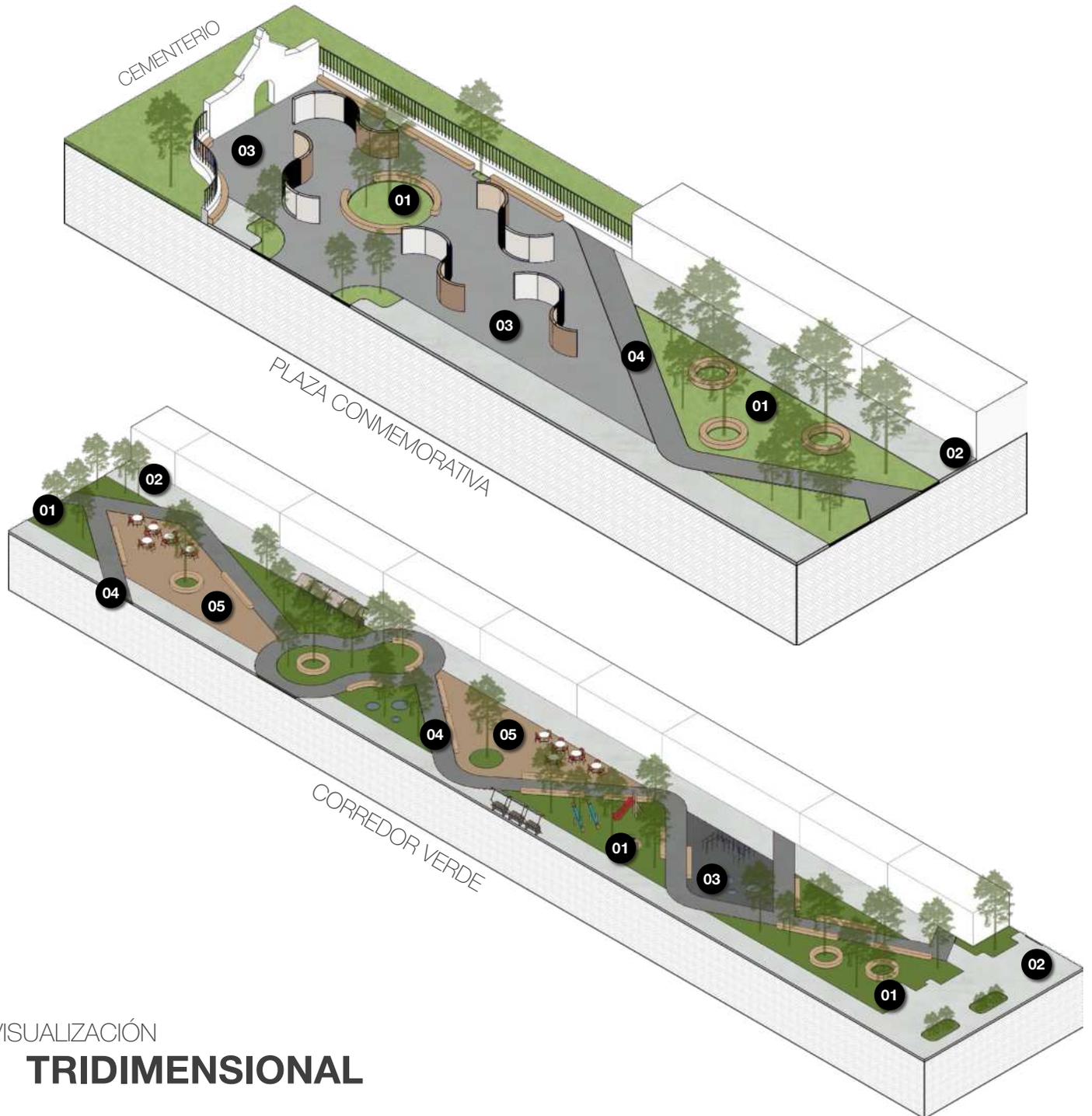
Área total
4 975 m²

CORREDOR VERDE



ESPECIFICACIÓN DE MATERIALIDAD

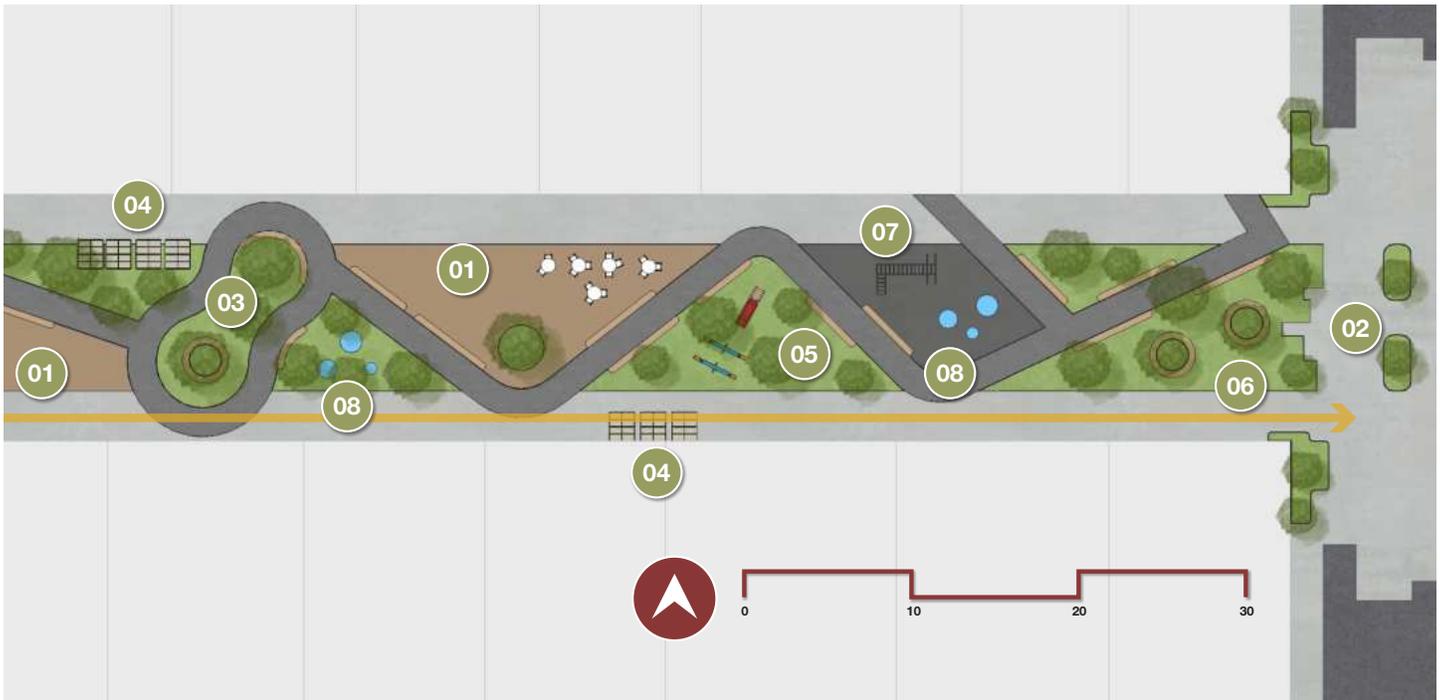
	<p>Material: Zacate Jengibrillo, ideal para amplias áreas con un verde intenso y una textura agradable. Crecimiento rápido, facilidad de cuidado y capacidad para competir contra las malezas.</p> <p>Uso: Todas las áreas verdes.</p>
	<p>Material: Sistema de adoquines drenantes ecoamigables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color gris. Superficie: 88% cubierta, 12% abierta.</p> <p>Uso: Todo el boulevard.</p>
	<p>Material: Hormigón en color gris oscuro.</p> <p>Uso: Acentos en el boulevard.</p>
	<p>Material: Hormigón en color gris claro.</p> <p>Uso: Acentos en el boulevard.</p>
	<p>Material: Piso deck WPC roble 2,5 x 14 x 220 cm para exteriores, instalado de manera intercalada.</p> <p>Uso: Tarimas y acentos en el boulevard.</p>



VISUALIZACIÓN
TRIDIMENSIONAL

TRAMO 03

CORREDOR VERDE



01**Áreas amplias de deck con mobiliario:**

Espacios con mesas y sillas plegables que funcionan como puntos de encuentro y convivencia, pensados para actividades tranquilas como conversar, leer o disfrutar de la naturaleza.

02**Cruces seguros:**

Se generan cruces vehiculares marcados por vegetación y cambios de material en el pavimento. Estos elementos funcionan como reductores de velocidad visuales y físicos, invitando a los automovilistas a disminuir la velocidad y priorizar al peatón.

03**Área verde central:**

Un espacio abierto de vegetación central que funciona para regular el paso vehicular.

04**Venta controlada:**

Para ordenar la dinámica de los vendedores ambulantes sin excluirlos del espacio, se proponen pequeños kioscos plegables. Estos cuentan con cubiertas de tela y una mesa sencilla de exhibición, lo que permite a los comerciantes ofrecer sus productos en condiciones dignas y reguladas. Al mismo tiempo, esta medida evita la saturación del espacio y mantiene un orden visual y funcional dentro del boulevard..

05**Área de juegos:**

Se consolida un punto focal colorido con mobiliario que invita al juego y la recreación.

06**Zonas verdes:**

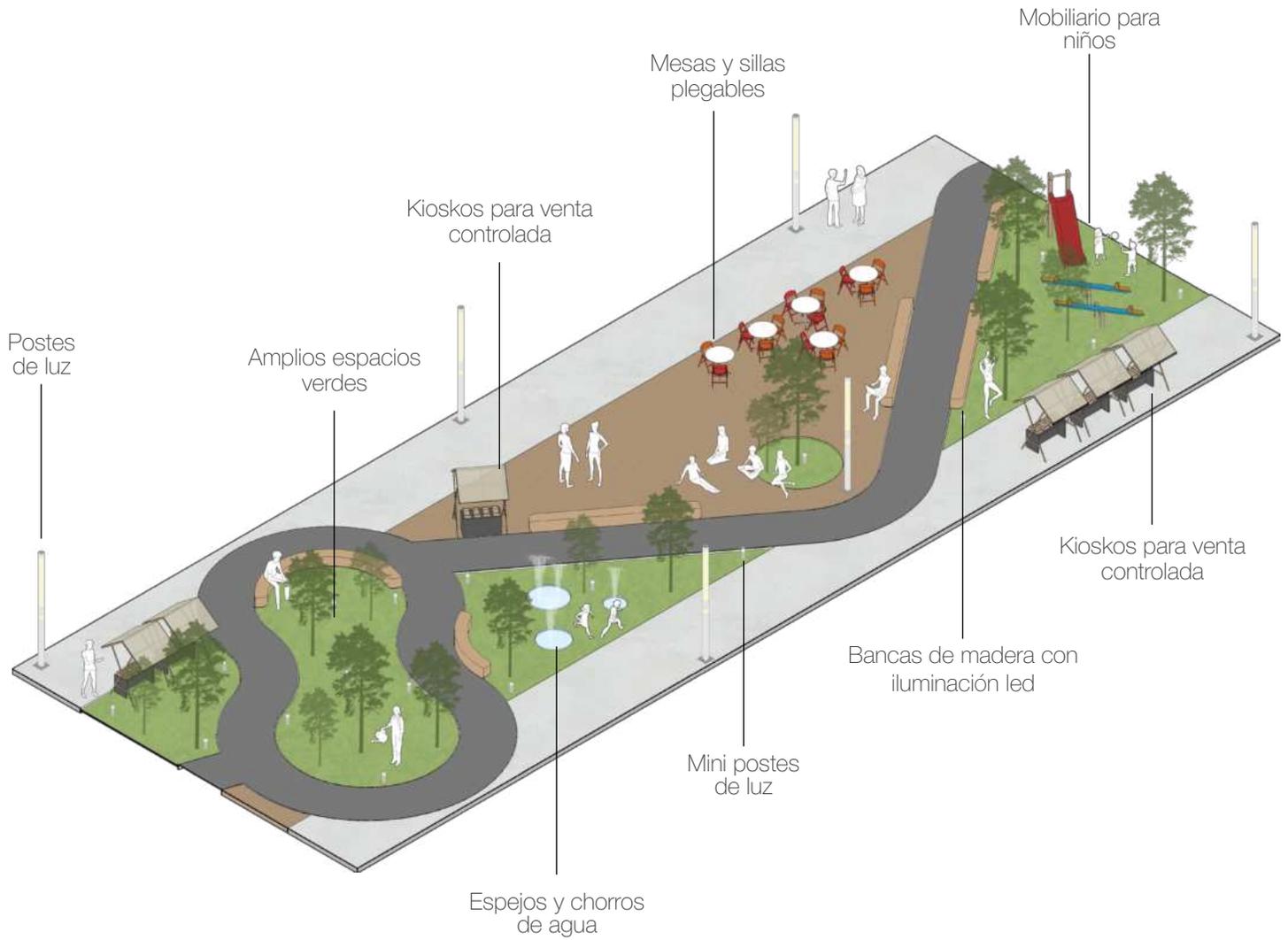
Amplias áreas arboladas que brindan frescura y contemplación. Se acompañan de mobiliario diseñado para la estadía tranquila, ofreciendo un ambiente de paz y conexión con la naturaleza.

07**Gimnasio urbano:**

Un sector destinado a la recreación física, integrando máquinas de ejercicio al aire libre.

08**Espejos de agua y chorros:**

Cumplen una doble función: refrescar el ambiente y convertirse en un atractivo lúdico, especialmente para los niños. Estos elementos aportan vitalidad y movimiento al espacio, al tiempo que mejoran el microclima local. Para garantizar su sostenibilidad, se plantea un sistema de circulación que reutilice el agua mediante filtros y bombas de bajo consumo, complementado con la captación de agua pluvial almacenada en tanques subterráneos.





VISUAL DEL CORREDOR VERDE





VISUAL ENTRADA DEL CORREDOR VERDE



TRAMO 03

PLAZA CONMEMORATIVA



01**Áreas amplias de deck con mobiliario:**

Espacios con mesas y sillas plegables que funcionan como puntos de encuentro y convivencia, pensados para actividades tranquilas como conversar, leer o disfrutar de la naturaleza.

02**Zonas verdes:**

Amplias áreas arboladas que brindan frescura y contemplación. Se acompañan de mobiliario diseñado para la estadía tranquila, ofreciendo un ambiente de paz y conexión con la naturaleza.

03**Plaza de bienvenida:**

Frente a la entrada del cementerio se plantea una amplia plaza que funcione como un espacio de transición y recibimiento. Este lugar no solo facilita la llegada de quienes realizan el trayecto ceremonial desde la iglesia hasta el cementerio, sino que también ofrece un punto de estadía en un momento profundamente simbólico.

04**Intervenciones artísticas:**

Se integran paneles plegables que permanecen resguardados en las oficinas del cementerio y se colocan durante los momentos ceremoniales. Estos paneles se convierten en lienzos de memoria, permitiendo que las familias y amigos dejen fotografías, frases, piezas artísticas u otros elementos que evoquen la vida de la persona fallecida. Se trata de un gesto simbólico de recuerdo y expresión colectiva, que refuerza la dimensión cultural y emocional del boulevard al reconocer el valor de la memoria en la vida comunitaria.

05**Camino hacia Parque Cuatro Reinas:**

Desde la plaza conmemorativa se traza un sendero que conecta directamente con el Parque Cuatro Reinas, cerrando así la continuidad del boulevard como un corredor urbano de espacios públicos. Este camino pacificado articula el recorrido completo, configurando una secuencia espacial cargada de significados: espiritualidad, encuentro, memoria y vida cotidiana. El resultado es una conexión lineal que no solo une físicamente, sino también simbólicamente, los hitos más relevantes de la comunidad.







VISUAL DE LA PLAZA CONMEMORATIVA







VISUAL CORREDOR HACIA PARQUE CUATRO REINAS

ACCESO VEHICULAR TRAMO 03

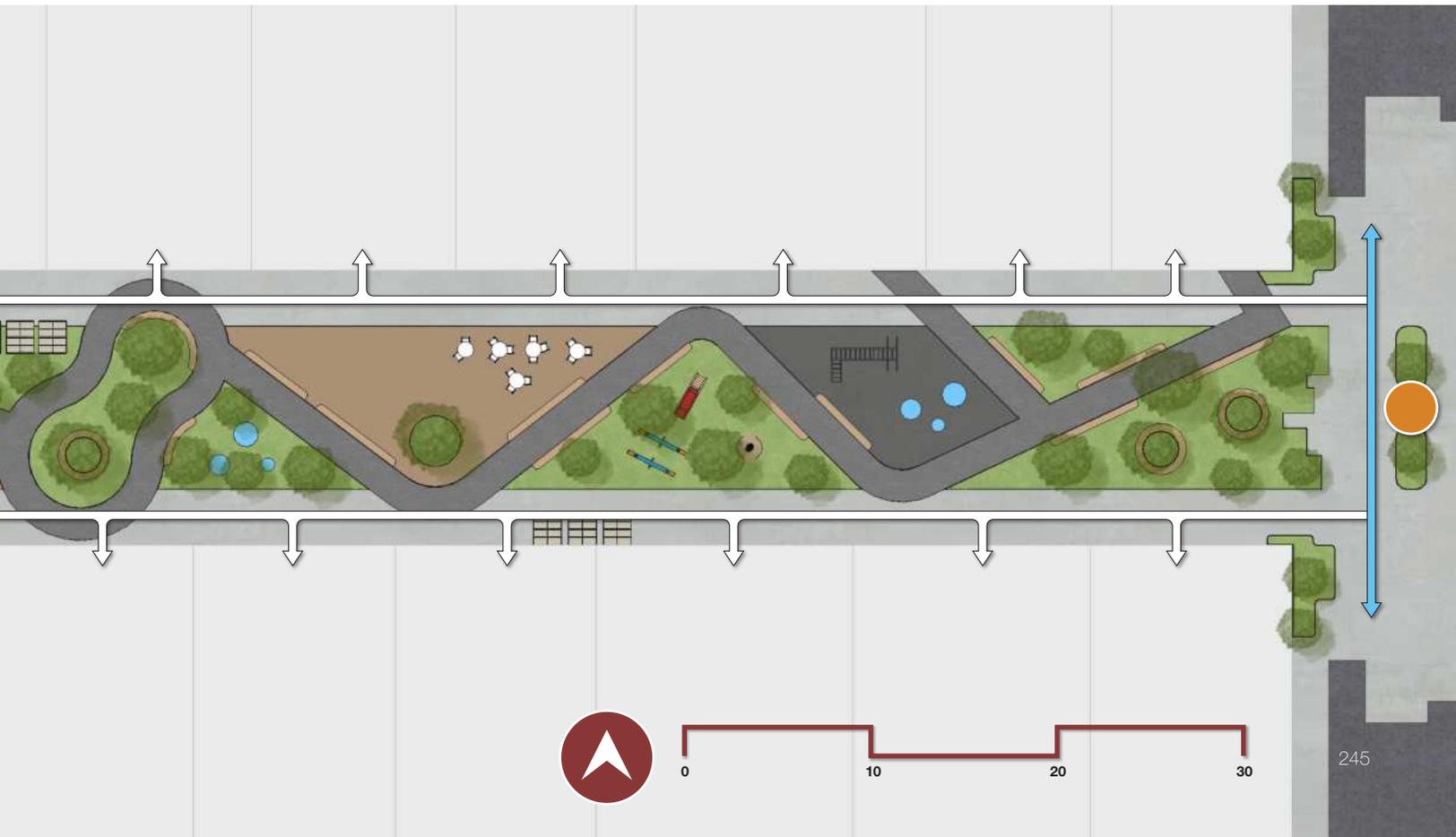
 Toma de agua para bomberos.

 Acceso **unicamente** de vehículos de emergencia, carga y descarga y vehículos personales de los residentes.

 Paso libre de vehículos.



Finalmente, en el Tramo 3, que conecta la zona residencial con la plaza conmemorativa frente al cementerio, se mantiene el mismo criterio de acceso parcial: los vehículos pueden ingresar únicamente hasta la mitad de cada cuadra desde las transversales, encontrando allí elementos que impiden la circulación continua. Esto con excepción de la última cuadra, aquella que remata con el cementerio, donde una sola calle transversal da el acceso a toda la cuadra. Esto asegura que la calle funcione como un espacio pacificado y seguro, a la vez que permite el acceso a residentes, servicios y situaciones de emergencia.



05.06. MODELO DE GESTIÓN

MODELO DE GESTIÓN INTEGRAL

Entidad coordinadora central:

Se propone a la Municipalidad de Tibás como organismo encargado de liderar y coordinar el proyecto, en conjunto con el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), garantizando que las acciones se integren a los planes cantonales y nacionales de desarrollo urbano.

Participación de actores locales:

Se incorporan organizaciones comunitarias, asociaciones de desarrollo, cámaras de comercio y centros educativos, con el fin de garantizar que el proyecto responda a las necesidades reales de los vecinos y comercios ubicados en la avenida y sus alrededores.

Comités de gestión del proyecto:

Se conformarán comités de seguimiento compuestos por representantes municipales, vecinos, comerciantes y técnicos en urbanismo, para supervisar la planificación, ejecución y evaluación del proyecto, asegurando que se cumpla con los objetivos y plazos establecidos.

Articulación con instituciones clave:

El modelo de gestión contempla la coordinación con entidades como el Ministerio de Cultura y Juventud, para fortalecer el eje cultural de la avenida; el Ministerio de Salud, para garantizar criterios de accesibilidad y seguridad; y el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), para potenciar la avenida como un espacio atractivo para visitantes.

FINANCIAMIENTO

Impuestos locales y nacionales:

Parte de los recursos provendrán de impuestos municipales específicos, así como de fondos de la Ley N.º 8114 (Simplificación y Eficiencia Tributarias), destinados a la mejora de la infraestructura vial y urbana.

Inversión privada:

Se fomentará la participación de micro y pequeños inversionistas, especialmente en sectores de gastronomía, comercio de barrio y actividades culturales, mediante incentivos fiscales y simplificación de trámites.

Cooperación internacional:

Se buscará apoyo de organismos y embajadas que promuevan la movilidad sostenible, la equidad urbana y la recuperación de espacios públicos, para aportar recursos técnicos y financieros al proyecto.

Alianzas estratégicas:

Se establecerán convenios con universidades y centros de investigación para el desarrollo de estudios, prototipos de mobiliario urbano y evaluaciones de impacto ambiental y social.



MINISTERIO DE
CULTURA Y JUVENTUD



conavi
Carreteras



Ministerio
de **Salud**
Costa Rica



INVU
Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo

05.07. ESTIMACIÓN DE COSTOS

CATEGORÍA	UNIDAD	CANTIDAD	MONTO TOTAL
Pavimentos y superficies	m ²	9211 m ²	¢ 521 816 000
Comercio y arquitectura efímera	ud	269 ud	¢ 190 000 000
Mobiliario	m ² + ud	500 m ² + 890 ud	¢ 120 400 000
Iluminación	m ² + ud	300 m ² + 400 ud	¢ 61 600 000
Arborización y jardines	m ²	4800 m ²	¢ 384 000 000
Demoliciones generales	m ²	2000 m ²	¢ 30 000 000
Arte urbano y señalización	ud	35 ud	¢ 25 000 000
Recreación y deporte	ud	4 ud + estaciones	¢ 12 000 000
Fuentes y agua	ud	5	¢ 41 000 000
Accesibilidad y cruces	ud	22 + bolardos	¢ 6 560 000
Loseta táctil	ml	900	¢ 24 390 000

Tabla 09. Cálculo aproximado del costo del proyecto.
Fuente: SICOP.

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

TRAMO 01	₡ 321 261 600
TRAMO 02	₡ 641 286 600
TRAMO 03	₡ 443 262 200
	₡ 1 405 810 400

06

06.01. Conclusiones y recomendaciones	pág. 252
06.02. Referencias bibliográficas	pág. 256
06.03. Índice de figuras, tablas y gráficas	pág. 260

ASPECTOS FINALES

06.01 .RESULTADOS Y

CONCLUSIONES

1 Caracterización del estado actual.

El análisis del estado de la Avenida 61 permitió visibilizar con claridad las carencias más urgentes del espacio urbano: aceras en mal estado, inseguridad vial, débil infraestructura para la movilidad peatonal y ciclista, y una falta de espacios públicos que fomenten la convivencia. A ello se suma una fragmentación social que limita la apropiación colectiva del lugar y acentúa la desconexión entre los hitos centrales del distrito: la Iglesia de San Juan, el Parque Central, el Cementerio y el Parque Cuatro Reinas. Este diagnóstico no solo valida la necesidad de una intervención integral, sino que también delimita con precisión las áreas de acción prioritarias para reconectar el tejido urbano y social de Tibás.

2 Acciones concretas de revitalización.

La identificación de acciones para la transformación de la avenida demostró que la revitalización urbana trasciende la dimensión física de las obras. Se confirmó que el boulevard debe ser un espacio donde la infraestructura dialoga con la cultura y la comunidad, propiciando dinámicas que van desde la microeconomía local hasta la memoria colectiva. La incorporación de comercio regulado, mobiliario flexible, actividades culturales y espacios verdes no solo fortalece la vitalidad urbana, sino que impulsa la participación ciudadana y refuerza el sentido de pertenencia. La conclusión central es clara: la revitalización más efectiva es aquella que equilibra lo material y lo simbólico, lo económico y lo social, lo inmediato y lo perdurable.

3 Plan urbanístico y de movilidad.

El diseño del plan integral confirmó que la Avenida 61 puede convertirse en un verdadero eje conector que priorice a las personas sobre el vehículo, integre la movilidad sostenible con el verde urbano y articule usos diversos en un mismo recorrido. La propuesta demostró que es posible concebir un boulevard cultural resiliente, inclusivo y adaptable, donde la accesibilidad universal, las áreas de contemplación, los espacios intergeneracionales y la sostenibilidad ambiental se consolidan como ejes centrales. Este resultado valida la visión de un proyecto que no solo mejora la estética o la movilidad, sino que activa nuevas formas de convivencia, conecta hitos patrimoniales y fortalece el tejido social del cantón.

En conjunto, la investigación confirma que el Boulevard Cultural de Tibás es mucho más que una obra de infraestructura: representa una **estrategia de cohesión urbana y social** que responde a un anhelo profundo de reconectar a la comunidad con sus espacios, su historia y su identidad. La transformación de la Avenida 61 se plantea no únicamente como una respuesta técnica a problemas de movilidad o de deterioro físico, sino como una **acción cultural y social que busca sanar fragmentaciones, abrir oportunidades y devolverle a la gente un lugar digno para encontrarse.**

El proceso permitió transitar desde un diagnóstico detallado de las carencias hasta la formulación de un plan integral que articula movilidad sostenible, inclusión social, dinamización económica y rescate cultural. La investigación demuestra que el boulevard tiene el potencial de convertirse en la columna vertebral de un nuevo Tibás: **un tejido urbano que no aísla, sino que une; un corredor que no divide, sino que enlaza; un espacio que no se limita a embellecer, sino que enciende la vida comunitaria y refuerza el sentido de pertenencia.**

Este proyecto reafirma que la revitalización urbana no es solo cuestión de diseños o materiales, sino un ejercicio de escucha, diálogo y construcción compartida. La voz de los vecinos, las memorias de los hitos, las dinámicas del comercio y las aspiraciones de las nuevas generaciones se entretajan en esta propuesta para dar lugar a un boulevard que celebra **lo cotidiano y lo simbólico.**

Más que un diseño urbano, el Boulevard Cultural de Tibás se proyecta como un símbolo de arraigo y de futuro: **un espacio donde la comunidad puede reconocerse, encontrarse y fortalecerse.** Un espacio que honra las memorias de quienes ya no están, acompaña la vida cotidiana de quienes habitan hoy, y abre horizontes de sostenibilidad y convivencia para quienes vendrán. En ese sentido, el boulevard no solo transforma la Avenida 61: **transforma la manera en que Tibás se piensa a sí mismo, y cómo decide caminar hacia su propio porvenir.**

06.02. RECOMENDACIONES

FINALES

Continuidad en el mantenimiento y gestión:

La sostenibilidad del proyecto dependerá de un modelo de gestión activo, con la participación conjunta de la municipalidad, comerciantes, vecinos y actores culturales, asegurando que las mejoras no se deterioren con el tiempo.

Programación constante de actividades:

La vitalidad del boulevard estará ligada a su dinamismo. Es esencial planificar eventos culturales, deportivos y recreativos que atraigan a diferentes grupos de la comunidad y refuercen el uso cotidiano del espacio.

Integración con la red urbana:

El boulevard debe vincularse con otros espacios y equipamientos de Tibás mediante corredores verdes, ciclovías y rutas peatonales seguras, ampliando su impacto más allá del tramo intervenido.

Flexibilidad ante cambios futuros:

Las intervenciones deben permitir adaptaciones, para responder a nuevas necesidades urbanas, tecnológicas o sociales, sin perder la esencia de un espacio inclusivo y humano.

Refuerzo de la memoria colectiva:

Aprovechar la conexión con el Cementerio Municipal como oportunidad para fortalecer el valor simbólico y conmemorativo del tramo final, integrando la reflexión, la naturaleza y el arte como elementos permanentes.

"Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para todos, sólo porque, y sólo cuando, **son creadas por todos.**"

— Jane Jacobs

06.02. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Movilidad urbana sostenible: Desafíos, oportunidades y prioridades de inversión en América Latina y el Caribe.
- Banister, D. (2008). El paradigma de la movilidad sostenible. *Transport Policy*, 15(2), 73–80
- Birche, M., Jensen, K., & Bilbao, P. (2021). La ciudad de los 15 minutos y el espacio público de cercanía como elemento clave para el diseño de la ciudad post-pandemia: El caso del Partido de la Plata. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, 30(30), 57–76. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8239115>
- Blanco, H., & Monge, K. (2020). Revitalización urbana y participación vecinal: El caso del barrio Cuba en San José. *Revista Costarricense de Urbanismo*, 15(1), 45–68.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public places—urban spaces: The dimensions of urban design* (2nd ed.). Routledge.
- Castellar, J. A. C., Popartan, L. A., Pueyo-Ros, J., Atanasova, N., Langergraber, G., Saumel, I., Corominas, L., & Comas, J. (2021). Nature-based solutions in the urban context: Terminology, classification and scoring for urban challenges and ecosystem services. *arXiv*. <https://arxiv.org/abs/2105.07814>
- Castillo Cortés, E. (2014). Bringing user-friendly spaces to Costa Rica requires working with what is and what can be. Form-Based Codes Institute at Smart Growth America. Recuperado de <https://formbasedcodes.org/bringing-user-friendly-spaces-costa-rica-requires-working-can/>
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). La demanda de viajes y las 3D: densidad, diversidad y diseño. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219
- Curridabat Master Plan – CNU.org. (n.d.). Curridabat transformará vías principales en bulevares peatonales conectados con ciclovías. Congress for the New Urbanism. <https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/curridabat-master-plan>
- Deubelli, T. (2019). Towards resilient and sustainable infrastructure: A case study of governance of critical infrastructure resilience in Costa Rica. Banco Interamericano de Desarrollo. <http://dx.doi.org/10.18235/0001760>
- García, E., Wong, T., & Shabou, S. (2022). Strategic city planning with nature? Assessing urban biodiversity in San José, Costa Rica. The CityFix. Recuperado de <https://thecityfix.com/blog/strategic-city-planning-with-nature-assessing-urban-biodiversity-in-san-jose-costa-rica/>

- Gehl, J. (1971). *Life between buildings*. Reverté.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente* (1.a ed.). Island Press.
- Global Designing Cities Initiative. (n.d.-a). Case Study 1: Calle 107; Medellín, Colombia. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/streets-informal-areas/recommendations/case-study-1-calle-107-medellin-colombia>
- Global Designing Cities Initiative. (n.d.-b). Examples: Neighborhood Streets – two-way street with lack of trees and drainage. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/neighborhood-streets/residential-streets/example-3-24-m/>
- Goodwin, H. (2011). El papel del gobierno local en la promoción del turismo sostenible. *Tourism Management*, 32(1), 11–18.
- Hidalgo, K. (2025, 25 de febrero). Proyecto del bulevar entre Hatillo 2 y 3: Municipalidad de San José inicia contrato para diseño y construcción por ₡350 millones. *AmeliaRueda.com*.
- Irazábal, C. (2018). Coastal urban planning in the 'Green Republic': Tourism development and the nature–infrastructure paradox in Costa Rica. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42(4). <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12654>
- Imrie, R., & Hall, P. (2001). *Inclusive design: Designing and developing accessible environments*. Spon Press.
- Innes, J. E., & Booher, D. E. (2010). *Planning with complexity: An introduction to collaborative rationality for public policy*. Routledge.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2025, 13 de marzo). Índices de Precios de la Construcción: febrero del 2025 [Comunicado y boletín].
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York City.
- La Nación. (2024, 9 de agosto). Municipalidad de San José suspende ampliación de bulevar... (menciona adjudicación ≈ ₡862 millones para 600 m). *La Nación*.
- Lincoln Institute of Land Policy. (n.d.). Crecimiento urbano en la región metropolitana de San José, Costa Rica, 1986–2010. <https://www.lincolnst.edu/publications/working-papers/crecimiento-urbano-region-metropolitana-san-jose>
- Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad*. Edit. Gustavo Gilli.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2017). *Plan Nacional de Descarbonización de Costa Rica 2018-2050*.

- Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. (2017). La dimensión humana en el espacio público: Recomendaciones para el análisis y el diseño (Versión 2017). PNUD. <https://www.minvu.gob.cl/wpcontent/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>
- Monge-Nájera, J., & Pérez-Gómez, G. (2015). Urban vegetation change after a hundred years in a tropical city (San José de Costa Rica). arXiv. <https://arxiv.org/abs/1511.00953>
- Montes de Oca City Council. (2007). Montes de Oca Regulatory Plan. Municipality of Montes de Oca. Recuperado de https://montesdeoca.go.cr/la_municipalidad/transparencia/planes_institucionales.aspx
- Morales, J. F., Montero Solís, M. V., Castillo Castillo, Á., & Rosas Vargas, C. (2012). Árboles y arbustos para uso urbano en el valle central, Costa Rica (1.ª ed.). Instituto Nacional de Biodiversidad, INBio.
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528.
- Ramos Arroyo, A. (2020). Alajuela Ciudad Histórica: Plan para la revitalización del paisaje urbano histórico y puesta en valor del casco Central de Alajuela [Tesis de licenciatura]. Tecnológico de Costa Rica. <https://repositoriotec.tec.ac.cr/handle/2238/11559>
- Recasens, M. (2020). Desafíos para una movilidad sostenible: Barcelona. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 52(204), 263–276. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.204.05>
- Restrepo, J. (2015). Transformación urbana y gestión del espacio público: El caso de Medellín, Colombia. *Revista de Estudios Urbanos y Regionales*, 22(1), 45–62.
- Sanou, O. (n.d.). Ofelia Sanou Alfaro. In Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Ofelia_Sanou
- Schloenvoigt, A.-K. (2020, 7 de febrero). A brushstroke for better mobility in Costa Rica. *Changing Transport*. Recuperado de <https://changing-transport.org/a-brushstroke-for-better-mobility/>
- SICOP. (2019). Construcción de aceras en el Cantón de Moravia modalidad entrega según demanda [Contrato y orden de pedido]. Sistema Integrado de Compras Públicas. <https://www.sicop.go.cr>
- SICOP. (s. f.). Módulo de datos abiertos / Expedientes electrónicos. Sistema Integrado de Compras Públicas. <https://www.sicop.go.cr>

- Smart Growth America. (2003). Complete Streets. <https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/>
- Solís Umaña, E. M. (n.d.). Eugenia María Solís Umaña. In Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Eugenia_Mar%C3%ADa_Sol%C3%ADs_Uma%C3%B1a
- Tello, C. A. (2017). Revitalización urbana y calidad de vida en el sector central de las ciudades de Montreal y México. Cuaderno de Investigación Urbanística, 113, 13–39.
- Townsend, A. M. (2013). Smart cities: Big data, civic hackers, and the quest for a new utopia. W. W. Norton & Company.
- UNOPS. (n.d.). Making space for youth in Costa Rica. United Nations Office for Project Services. <https://www.unops.org/news-and-stories/stories/making-space-for-youth-in-costa-rica>
- UrbanShift – WRI Ross Center. (2022). Assessing urban biodiversity in San José, Costa Rica [Blog]. Recuperado de <https://thecityfix.com/blog/strategic-city-planning-with-nature-assessing-urban-biodiversity-in-san-jose-costa-rica/>
- Vigliecca, H. (2025). Héctor Vigliecca – Selected Projects. Wikipedia. Recuperado de https://en.wikipedia.org/wiki/H%C3%A9ctor_Vigliecca
- VNG International. (n.d.). Costa Rica, MUEVE: Sustainable mobility, urban planning, equipment and assessment of public space. <https://www.vng-international.nl/project/costa-rica-mueve-sustainable-mobility-urban-planning-equipment-and-assessment-of-public-space>
- Whyte, W. H. Jr. (1980). The social life of small urban spaces. University of Michigan.
- Wikipedia. (s. f.). Plaza de la Justicia (San José, Costa Rica). Wikipedia. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Plaza_de_la_Justicia
- World Resources Institute (WRI). (2022). UrbanShift: Integrating biodiversity and nature-based solutions into urban planning in Costa Rica. WRI Ross Center for Sustainable Cities.

06.03. ÍNDICE DE FIGURAS, TABLAS Y GRÁFICAS.

Figura 01. Jane Jacobs. Fuente: Wikipedia.

Figura 02. Fotografía aérea de la Avenida 61, vista desde el parque. Fuente: Elaboración propia.

Figura 03. Fotografía aérea de la Avenida 61, vista desde el Cementerio. Fuente: Elaboración propia.

Figura 04. Logo de la Municipalidad de Tibás. Fuente: Municipalidad de Tibás.

Figura 05. Logo del Departamento de Gestión Ambiental. Fuente: Municipalidad de Tibás.

Figura 06. Logo de la Policía de Tránsito. Fuente: MOPT.

Figura 07. Mapa de Tibás y sus espacios públicos desconectados. Fuente: Elaboración propia, basado en mapa presentado en Webinars: Urbanismo Cuidador.

Figura 08. Mapas de localización. Fuente: Elaboración propia.

Figura 09. Zona de estudio, Tibás, Costa Rica. Fuente: Elaboración propia, basado en Google Maps.

Figura 10. Uso de suelo del cantón de Tibás. Fuente: Municipalidad de Tibás, 2024.

Figura 11. Fotografía aérea de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 12. Estado general de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 13. Visual general del tráfico de la Avenida 61, Tibás Fuente: La Nación.

Figura 14. Mapa de las 2 rutas de bus que atraviesan Tibás. Fuente: Elaboración propia, con base en Moovit.

Figura 15. Fotografías del estado general de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 16. Espacios públicos revitalizados: Fomentando las conexiones humanas en las ciudades. Fuente: ArchDaily.

Figura 17. Fotografía aérea de Tibás, visual desde el Parque. Fuente: Elaboración propia.

Figura 18. Movilidad sostenible. Fuente: Curbed.

Figura 19. Proyecto de ciclovía en Sydney. Fuente: Betterfuture.com

Figura 20. Interacción comunitaria. Fuente: ArchDaily.

Figura 21. Semáforo peatonal inteligente. Fuente: Pixelon.com

Figura 22. Interacción social en espacios urbanos. Fuente: Divisare.com

Figura 23. Garden of Colors, Rionegro, Colombia. Fuente: ArchDaily.

Figura 24. Seoulo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur. Fuente: MVRDV Architects.

Figura 25. Las Ramblas, Barcelona, España. Fuente: RevistaAd.

Figura 26. Vista área del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia. Fuente: ArchDaily.

Figura 27. Pautas del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia. Fuente: ArchDaily.

Figura 28. Vistas del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia. Fuente: ArchDaily.

Figura 29. Tratamiento vial del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia. Fuente: ArchDaily.

Figura 30. Tratamiento vial del proyecto Garden of Colors, Rionegro, Colombia. Fuente: ArchDaily.

Figura 31. Vista aérea del proyecto Seoulllo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur. Fuente: MVRDV Architects.

Figura 32. Plantas del proyecto Seoulllo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur. Fuente: MVRDV Architects.

Figura 33. Vistas del proyecto Seoulllo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur. Fuente: MVRDV Architects.

Figura 34. Actividades del proyecto Seoulllo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur. Fuente: MVRDV Architects.

Figura 35. Actividades del proyecto Seoulllo 7017 Skygarden, Seúl, Corea del Sur. Fuente: MVRDV Architects.

Figura 36. Vista aérea del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España. Fuente: RevistaAd.

Figura 37. Plantas del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España. Fuente: RevistaAd.

Figura 38. Vistas del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España. Fuente: RevistaAd.

Figura 39. Vistas del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España. Fuente: RevistaAd.

Figura 40. Vista aérea del proyecto Las Ramblas, Barcelona, España. Fuente: RevistaAd.

Figura 41. Fotografía Parque de la Democracia, año 1901. Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

Figura 42. Tibás, años 1700. Fuente: La Nación.

Figura 43. Asamblea de vecinos, 1804. Fuente: La Nación.

Figura 44. Fotografías de San Juan, 1820-1850. Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

Figura 45. Fotografía Guerra de la Liga. Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

Figura 46. Fotografía Pozo de Tibás. Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

Figura 47. Fotografías de San Juan, 1820-1850. Fuente: Costa Rica Antigua vista por el lente fotográfico de la Historia.

Figura 48. Restauración del Pozo de San Juan. Fuente: La Nación.

Figura 49. Mapas de localización. Fuente: Elaboración propia.

Figura 50. Ubicación del cantón de Tibás. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

Figura 51. Mapa del distrito de San Juan. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

Figura 52. Mapa de relaciones directas de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

Figura 53. Isométrico de pendientes. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Figura 54. Transectos urbanos de Avenida 61. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Figura 55. Transecto Norte - Sur. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Figura 56. Transecto Oeste - Este. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Figura 57. Corte Urbano - Zona del parque. Fuente: Elaboración propia.

Figura 58. Temperatura promedio en San Juan, Tibás, Costa Rica Fuente: Weather Spark.

Figura 59. Confort térmico en San Juan, Tibás, Costa Rica. Fuente: Weather Spark.

Figura 60. Lluvias anuales en San Juan, Tibás, Costa Rica. Fuente: Weather Spark.

Figura 61. Humedad anual en San Juan, Tibás, Costa Rica. Fuente: Weather Spark.

Figura 62. Vientos anuales en San Juan, Tibás, Costa Rica. Fuente: Weather Spark.

Figura 63. Isométrico de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 64. Distribución de Andisoles en Costa Rica. Fuente: ResearchGate.com

Figura 65. Diagrama de uso de suelo del Tramo 1. Fuente: Elaboración propia.

Figura 66. Diagrama de uso de suelo del Tramo 2. Fuente: Elaboración propia.

Figura 67. Diagrama de uso de suelo del Tramo 3. Fuente: Elaboración propia.

Figura 68. Árbol de Yaca en el Parque de San Juan. Fuente: Fotografía por Aurea Solís Peña.

Figura 69. Entorno natural de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 70. Mapa de rutas. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Figura 71. Collage de fotografías del estado general de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 72. Rutas de autobuses que atraviesan la Avenida 61. Fuente: Moovit.

Figura 73. Rutas más comunes de autobuses que atraviesan la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia con información de Moovit.

Figura 74. Fotografía del autobús de Cuatro Reinas (Ruta 2). Fuente: Elaboración propia.

Figura 75. Fotografías de autobuses en la Ruta 1. Fuente: Elaboración propia.

Figura 76. Mapa total de Tibás y sus accesos. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Figura 77. Dificultad de tránsito para personas de movilidad reducida. Fuente: Elaboración propia.

Figura 78. Visual del tamaño de la calzada de la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 79. Diagrama de espacios públicos en Tibás. Fuente: Elaboración propia.

Figura 80. Porcentaje de saturación de la red vial. Fuente: Gómez Campos, 2024.

Figura 81. Carencia de árboles en la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 82. Fachadas en la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 83. Perfil Urbano Ilustrativo. Fuente: Elaboración propia.

Figura 84. Fachada guardería. Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 85. Usuario. Fuente: Uso libre de Pexels.com

Gráfica 86. Usuario. Fuente: Uso libre de Pexels.com

Gráfica 87. Usuario. Fuente: Uso libre de Pexels.com

Gráfica 88. Usuario. Fuente: Uso libre de Pexels.com

Gráfica 89. Usuario. Fuente: Uso libre de Pexels.com

Figura 90. Rutas temporales para eventos en la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia apartir de datos recolectados de la Municipalidad de Tibás.

Figura 91. Collage de los usuarios. Fuente: Elaboración propia.

Figura 92. We are all travelers. Fuente: Elaboración propia apartir de fotografías de Kaitlin Rebesco, 2012.

Figura 93. Nueva ruta propuesta para el autobús Cuatro Reinas. Fuente: Elaboración propia.

Figura 94. Nuevas rutas propuesta para el ingreso a la Avenida 61. Fuente: Elaboración propia.

Figura 95. Esquema del funcionamiento de los cruces. Fuente: Elaboración propia.

Figura 96. Plan Maestro. Fuente: Elaboración propia.

Figura 97. Diagrama biofilia. Fuente: Elaboración propia.

Figura 98. Diagrama Movilidad sustentable. Fuente: Elaboración propia.

Figura 99. Diagrama Equidad y diversidad. Fuente: Elaboración propia.

Figura 100. Diagrama Recreación y cultura. Fuente: Elaboración propia.

Figura 101. Diagrama Reactivación económica. Fuente: Elaboración propia.

Figura 102. Diagrama Convivencia. Fuente: Elaboración propia.

Figura 103. Diagrama Conmemoración. Fuente: Elaboración propia.

Figura 104. Diagrama Adaptabilidad climática. Fuente: Elaboración propia.

Figura 105. Fotografías de concepto. Fuente: Elaboración propia apartir de fotografías existentes.

Figura 106. Fotografía de la Avenida 61 actual. Fuente: Elaboración propia.

Figura 107. Fotomontaje de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 01. Tabla poblacional del cantón de Tibás. Fuente: Elaboración propia, basado en la Estimación de la Población de 2022, por la INEC.

Tabla 02. Metodología para el objetivo 1. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 03. Metodología para el objetivo 2. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 04. Metodología para el objetivo 3. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 05. Reglamento para la intervención de la Avenida 61 de Tibás. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 06. Perfiles de usuario. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 07. Resultados de la encuesta sobre espacios públicos deseados. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 08. Paleta vegetal elegida. Fuente: Árboles y arbustos para uso urbano en el Valle Ventral, Costa Rica. 2012.

Tabla 09. Cálculo aproximado del costo del proyecto. Fuente: SICOP.

Gráfica 01. Datos sobre el conocimiento y uso de los espacios públicos en Tibás. Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.

Gráfica 02. Datos sobre la población en San Juan de Tibás. Fuente: Elaboración propia a partir de datos recolectados.

Gráfica 03. Datos sobre el nivel educativo de la población en San Juan de Tibás. Fuente: Elaboración propia a partir de datos recolectados.

Gráfica 04. Datos sobre el conocimiento de los espacios públicos en Tibás. Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.

Gráfica 05. Datos sobre el uso de los espacios públicos en Tibás. Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.

Gráfica 06. Datos sobre el conocimiento de los espacios públicos en Tibás. Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta a la comunidad, 2025.

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN
ALISON NÚÑEZ JIMÉNEZ