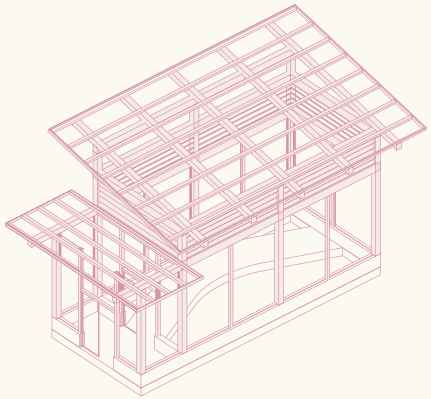
2026

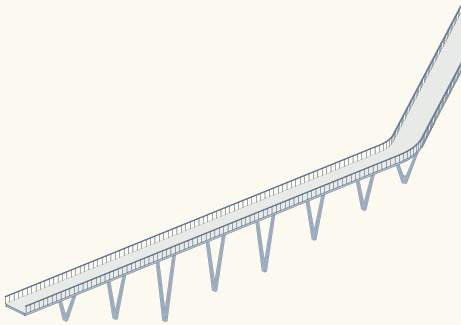


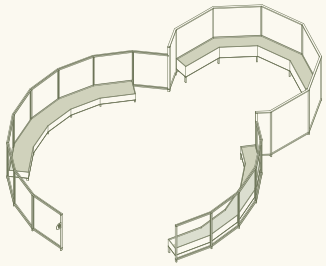


PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD INTEGRAL

para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla







DANIELA MORALES

SOFÍA ZÚÑIGA

Instituto Tecnológico de Costa Rica
Escuela de Arquitectura y Urbanismo

Proyecto de Graduación
para optar por el grado académico de Licenciatura en Arquitectura

Modalidad: Proyecto Urbano
Área temática: Movilidad Urbana

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD INTEGRAL PARA LOS DISTRITOS DE CURRIDABAT, SÁNCHEZ, TIRRASES Y GRANADILLA.

Daniela Morales Zeledón
Sofía Zúñiga Brenes

San José, Costa Rica
Junio,2026



Plan maestro de movilidad integral para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla. © 2026 by Daniela Morales y Sofía Zúñiga is licensed under CC BY-NC-ND 4.0

Constancia de Defensa Pública

El presente proyecto final de graduación titulado: ‘‘Plan maestro de movilidad integral para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla.’’ realizado durante el primer semestre del 2026, ha sido defendido el día _____ del 2026 ante el Tribunal Evaluador compuesto por el MSc. Erick Calderón Acuña, el MSc. Arq. Tomás Martínez Baldares y la Arq. Brenda Zumbado, como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

La orientación y supervisión del proyecto desarrollado por las estudiantes Daniela Morales Zeledón y Sofía Zúñiga Brenes, estuvo a cargo del profesora tutor Arq. Erick Calderón Acuña.

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



MSc. Erick Calderón Acuña

Tutor



MSc. Arq. Tomás Martínez Baldares

Lector



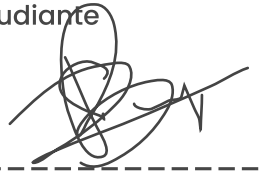
Arq. Brenda Zumbado Jiménez

Lector



Daniela Morales Zeledón

Estudiante



Sofía Zúñiga Brenes

Estudiante

Dedicatoria

A nuestras familias, por ser un pilar fundamental que nos ha sostenido a lo largo de todo este camino.

Gracias por ser nuestro apoyo incondicional, nuestro refugio y nuestra mayor fuente de alegría. Por demostrarnos cada día que todo es posible y por ser el ejemplo a seguir que nos impulsa a ser mejores.

Agradecimientos

A mis papás y a mi hermana, por ser mi apoyo, sostén y alegría en todo lo que hago, en especial en este proyecto. Gracias por su amor y por ser parte de lo que soy.

A mi familia, por demostrarme que todo es posible y ser mi ejemplo a seguir.

A Oswaldo, por ser mi equipo y compañero todos los días. Por tu paciencia y amor incondicional.

A Bernardo y Laura, por enseñarme el significado de la amistad y formar parte de lo que soy.

A Angie, Daniela, Josip y Pamela, por demostrarme que, sin importar dónde estemos, siempre estaremos juntos.

A Jime, Jose, Ana Lau, Laurenth, Emily y Sebastián, por el aprendizaje y lo compartido en todos estos años.

A Lou, Ester y Sofi, por toda la inspiración y el cariño que dan.

A Erick, Tomás y Brenda, por su acompañamiento y guía.

A Dani, por acompañarme durante todo este proceso, por su paciencia, su confianza y su amor, que fueron indispensables para lograrlo. Gracias por dejarme formar parte de este proyecto y por ser parte de mi vida. **Siempre nos llevaremos la una a la otra.**

Sofi.

A mi mamá, por darme todo el apoyo y amor necesarios para llegar aquí, en este proyecto (como en todo lo que hago) también hay un poco de ti.

A Shirley, Adrián, Fernando, Stephanie y Adolfo, por ser el núcleo que conforma mi vida.

A la familia Zúñiga Brenes, que hizo un espacio en su hogar para mí a lo largo de este proyecto, gracias por haberme cuidado tanto.

A Sabri, por ser una parte elemental de quien soy y mantenerme a flote todos estos años.

A mis amigas Lou, Ester y Sofi Carmona, por recorrer este camino juntas desde el inicio, por enseñarme tanto y siempre darme la manita para seguir.

A Luis, por estar siempre que lo necesité. Gracias por escucharme.

A Jose Mena, Jose Montoya, Ana Lau, Laurenth, Jime y Emily, por apoyarnos e impulsarnos todos estos años.

A Erick, Tomás y Brenda, por su paciencia y guía.

Principalmente a **Sofi**, por escogerme en este camino y apoyarme, por toda la comprensión y el amor en este proceso. Gracias por enseñarme tanto, **parte de quien soy hoy es para siempre gracias a todo lo que aprendí de ti.**

Dani.

Resumen

La presente propuesta consiste en la elaboración de un plan maestro de movilidad para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla en el cantón de Curridabat. El proyecto busca fortalecer la conectividad intracantonal por medio de la propuesta de ejes que promuevan la movilidad sostenible e inclusiva, se inscribe en la tipología de movilidad urbana en una escala cantonal.

Su alcance abarca un análisis del sistema de movilidad urbana actual, estudiando tanto las dinámicas de movilidad peatonal como de la motorizada, y su relación con los diversos actores urbanos del cantón. Así, se obtienen conclusiones que permitirán el diseño de mejoras para el mismo a través de una ruta que integre los distintos modelos de desplazamiento a los espacios públicos existentes del cantón. Se plantea mediante un proceso participativo en el cual la comunidad de Curridabat tiene un papel activo en la construcción de soluciones, promoviendo la apropiación del espacio.

El planteamiento del proyecto destaca por su alineación con la visión sostenible de la Municipalidad de Curridabat, que propone iniciativas como Ciudad Dulce y Conexión Curridabat, que buscan crear ciudadanía a través de la convivencia, regenerar el paisaje y propiciar la apropiación de espacios públicos.

Este plan de movilidad no solo responde a la necesidad de conectar el cantón de Curridabat, sino que se proyecta como una herramienta para impulsar un modelo de una ciudad más accesible y equitativa, al integrar la participación ciudadana y articularse con políticas locales existentes, sentando las bases para futuras fases de implementación y gestión territorial en el cantón.

Palabras clave

Movilidad urbana, espacio público, planificación urbana, justicia espacial, conectividad intracantonal, ciudad dulce.

Abstract

This proposal involves the development of a mobility master plan for the districts of Curridabat, Sánchez, Tirrases, and Granadilla in the canton of Curridabat. The project seeks to strengthen intra-cantonal connectivity by proposing axes that promote sustainable and inclusive mobility. It is part of the urban mobility typology on a cantonal scale.

Its scope includes an analysis of the current urban mobility system, studying both pedestrian and motorized mobility dynamics and their relationship with the canton's various urban stakeholders. Thus, conclusions are drawn that will allow for the design of improvements through a route that integrates the different travel models into the canton's existing public spaces. It is proposed through a participatory process in which the Curridabat community plays an active role in developing solutions, promoting the ownership of the space.

The project's approach stands out for its alignment with the sustainable vision of the Municipality of Curridabat, which proposes initiatives such as Ciudad Dulce and Conexión Curridabat, which seek to build citizenship through coexistence, regenerate the landscape, and foster the ownership of public spaces.

This mobility plan not only responds to the need to connect the canton of Curridabat, but is also projected as a tool to promote a more accessible and equitable city model by integrating citizen participation and coordinating with existing local policies, laying the foundation for future phases of implementation and territorial management in the canton.

Keywords

Urban mobility, public space, urban planning, spatial justice, intra-cantonal connectivity, sweet city.

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

1



1.1 Introducción
1.2 Estado de la cuestión
1.3 Problema
1.4 Justificación
1.5 Objetivos
1.6 Delimitación
1.7 Marco Conceptual
1.8 Marco Metodológico
1.9 Marco Normativo

ANÁLISIS DESCRIPTIVO

2



2.1 **Análisis social cultural**
2.1.1 Reseña Histórica
2.1.2 Población
2.1.3 Economía
2.1.4 Educación
2.1.5 Perfil de usuarios
2.2 **Análisis físico espacial**
2.2.1 Curridabat
2.2.2 Características físicas
2.2.3 Escala macro

DIAGNÓSTICO GENERAL

3



3.1 Propuestas
3.2 Diagnóstico
3.3 Estado actual
3.4 Caracterización de zonas
3.5 Delimitación

PLAN DE ACCIÓN

4



4.1 Referencias
4.2 Pautas generales
4.3 Definición de zonas
4.4 Diagnóstico del paisaje
4.5 Propuestas pertinentes
4.6 Catálogo de estrategias
4.7 Paleta vegetal
4.8 Escala micro
4.9 Programa urbano
Plan maestro

DESARROLLO DE PROPUESTA

5



5.1 Cartera de proyectos
5.2 Conexión norte
5.3 Parque lineal
5.4 Modelo de gestión
5.5 Estimación de costos
5.6 Etapas de desarrollo

ASPECTOS FINALES

6



6.1 Conclusiones y recomendaciones
6.2 Referencias bibliográficas
6.3 Figuras, imágenes y gráficos

01

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

Contenidos del cápitulo

1.1 Introducción
1.2 Estado de la cuestión
1.3 Problema
1.4 Justificación
1.5 Objetivos
1.6 Delimitación
1.7 Marco conceptual
1.8 Marco metodológico
1.9 Marco normativo

1. INTRODUCCIÓN

El crecimiento acelerado y la planificación desordenada de las ciudades contemporáneas, especialmente en el contexto latinoamericano, han generado importantes desafíos socioespaciales al priorizar históricamente la infraestructura para el vehículo motorizado. Frente a esta fragmentación del tejido urbano, emerge un paradigma que concibe la movilidad integral y el espacio público como derechos fundamentales para devolver la escala humana a la ciudad.

En Costa Rica, el cantón de Curridabat ilustra claramente estas dinámicas: tras experimentar un aumento del 27% en su urbanización y posicionarse como un referente sostenible con iniciativas como "Ciudad Dulce", aún enfrenta profundos retos estructurales.

La principal problemática radica en la desconexión física y funcional entre sus distritos, exacerbada por barreras como la Autopista Florencio del Castillo (Ruta 2). Esta fractura territorial aísla críticamente a comunidades como Granadilla y obliga a otras, como Tirrases, a depender de sistemas de transporte informales, evidenciando que el desarrollo urbano expansivo no garantiza la integración comunitaria si no se acompaña de una infraestructura que asegure la conectividad universal y la equidad.

Para dar respuesta a estos desafíos, la presente propuesta desarrolla un Plan maestro de movilidad integral para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla. Concebido como una extensión de iniciativas municipales como "Conexión Curridabat", el proyecto busca articular un sistema de movilidad sostenible con los espacios públicos existentes mediante nodos estratégicos. A través de un proceso metodológico cualitativo y participativo, que valora al ciudadano como agente activo en la construcción de su entorno, este plan maestro trasciende la mera logística de transporte; se proyecta como una herramienta integral de justicia espacial diseñada para subsanar las fracturas del tejido urbano, promover modos de desplazamiento inclusivos y sentar las bases para una ciudad más accesible.

La movilidad integral demuestra la necesidad de una población conectada, donde se integra la comunidad y la ciudad. Richard Sennnett en su obra Carne y Piedra (2002), explica la importancia del vínculo entre las infraestructuras para la movilidad y las formas del habitar lo urbano.

En el siguiente apartado se desarrolla este análisis a partir de los siguientes ejes:

1. **Casos urbanos enfocados en movilidad**

Proyectos de carácter urbano cuyo enfoque principal sea el mejoramiento de la movilidad vehicular o peatonal de las ciudades.

2. **Casos de diseño del espacio público como eje organizador**

Investigaciones sobre la relación del espacio público como un medio para organizar la estructura de las ciudades y como estas son habitadas.

3. **Antecedentes**

Propuestas conceptuales o concretadas de proyectos realizados en Curridabat por la municipalidad u otras oficinas de urbanismo.

1. Casos urbanos **enfocados en movilidad**

La movilidad urbana abarca el conjunto de desplazamientos que realizan las personas dentro de las ciudades. Estos flujos no solo constituyen la vitalidad de una urbe, sino que también reflejan su calidad de vida y capacidad de integración social. **En los últimos años, se ha consolidado la tendencia a considerar la movilidad no únicamente como un fenómeno técnico, sino como un derecho fundamental y un elemento estructurador del territorio.** En esta línea, Duthilleul (2012) plantea el concepto del derecho a la movilidad como:

> La evolución de las ciudades debería realizarse, así, a través de un sutil equilibrio, a reajustar sin cesar, entre el movimiento y el no-movimiento, entre los lugares donde uno se queda y los lugares donde uno pasa. En cuanto este equilibrio es destruido, la ciudad no cumple más su rol de crear la relación entre la gente y lo que buscan... sin a veces saberlo. Concebir una ciudad es concebir un sistema que permite a la vez la acumulación e intercambio. La ciudad es el producto de una dialéctica permanente entre lo móvil y lo inmóvil. (p. 19)



Imagen 01 | Primera línea BRT del mundo.
Fuente: Instituto Jaime Lerner, 1974



Imagen 02 | Bus rápido.
Fuente: Instituto Jaime Lerner, 1974

En este contexto, diversos casos internacionales ilustran cómo la movilidad puede actuar como motor de transformación urbana. El primero, ubicado en América Latina, es el modelo BRT (Bus Rapid Transit) de la ciudad de Curitiba, Brasil. Este sistema ha sido ampliamente reconocido y tomado como paradigma por su capacidad de ordenar el crecimiento

urbano mediante un transporte público eficiente. En su primera fase, el proyecto implementó la segregación de carriles para autobuses en un eje arterial, acompañado de incentivos para promover su uso. La segunda fase introdujo novedades tecnológicas, como sistemas de algoritmos predictivos para la gestión del tráfico, señalización inteligente y una aplicación móvil con datos en tiempo real. Este tipo de innovaciones se inscribe en la tendencia de "Smart Cities", donde la movilidad es gestionada mediante herramientas digitales con el fin de mejorar la eficiencia del sistema.

Este modelo se consolida como una referencia de transformación urbana exitosa, gracias a su capacidad de adaptación continua a las necesidades de la población y su constante implementación de infraestructura que promueve la eficacia, lo que ha favorecido el uso del transporte público, alcanzando un 46 % de los desplazamientos, según BRT Data.

Por otro lado, una tendencia emergente en el ámbito de la planificación urbana es la priorización de la movilidad peatonal y la apropiación del espacio público. En este contexto, se analiza el programa Supermanzanas en Barcelona. Según Castrezzati (2023), "la supermanzana ya no es solo un espacio. Se ha convertido en un enfoque. Adoptar el enfoque de la supermanzana significa, literalmente, poner a las personas en el centro".



Imagen 03 | Vista aérea parcial del interior de una supermanzana.
Fuente: Ciudadinnova, 2023



Imagen 04 | Supermanzanas.
Fuente: Leku studio, 2019



Imagen 05 | Supermanzanas.
Fuente: Leku studio, 2019

Esta iniciativa propone la reorganización del tejido urbano mediante la agrupación de manzanas tradicionales para limitar la circulación vehicular, con el objetivo de reducir el espacio destinado a los vehículos motorizados en favor de los peatones. La reagrupación crea nuevas unidades urbanas donde la población se ve protegida del tráfico y tiene la libertad de realizar actividades recreativas que fortalezcan la cohesión social.

Se trata de una estrategia alineada con los principios del urbanismo táctico, que en su primera etapa utiliza intervenciones temporales para experimentar con el uso del espacio. Esta propuesta representa una novedad al replantear el modelo de ciudad desde la escala humana, convirtiendo la movilidad en un medio para fortalecer la comunidad.

En síntesis, la movilidad urbana se posiciona como un componente esencial para la estructuración del territorio y el bienestar ciudadano, trascendiendo su función operativa para convertirse en un derecho. Como lo plantea Lange (2011), **la movilidad urbana propicia la conformación de nuevos tipos de "lugares", muchos de los cuales se generan precisamente gracias al movimiento y se convierten en nuevos espacios de sociabilidad.**

Los casos del BRT de Curitiba y las Supermanzanas de Barcelona evidencian corrientes como la incorporación de tecnología en la gestión del transporte, la recuperación del espacio público para el peatón y la aplicación de enfoques progresivos. Además, permiten identificar oportunidades para el presente proyecto, como la consideración y promoción de nuevas formas de movilidad activa y micromovilidad. Considerando esta perspectiva, se busca articular lo técnico, lo social y lo espacial, con el fin de avanzar hacia modelos urbanos más justos y acordes con las realidades locales.

2. Casos de diseño del **espacio público como eje organizador**

Cómo se menciona en la sección anterior el espacio público debe conciliarse con la movilidad urbana para crear ciudades con acceso para todos los usuarios. El espacio público es un espacio para lo colectivo, lo público y democrático que brinda estructura a la ciudad.

Para analizar la relación metodológica que existe entre el espacio público y la calidad de vida urbana. Se estudia el caso de la ciudad de París, visto en lo investigado por Serrano (2019) en su libro Movilidad urbana y espacio público, donde se presenta el caminar como un fenómeno y desafío urbano. Así, introduce su postura para transformar el espacio público y expone resultados mediante un método de dos fases, una exploratoria in situ centrada en el caminar como práctica y otra ex situ para comprobar su hipótesis.

La primera fase, caminar in situ, se basó en observar cómo las personas caminan en la ciudad y que aspectos influyen en su comodidad, mediante visitas y entrevistas en siete espacios urbanos distintos. Los resultados revelaron que la comodidad es subjetiva y está asociada a las condiciones del perfil del usuario. A partir de esto, surgen las siguientes interrogantes, ¿Hasta qué punto la comodidad urbana es situacional? ¿Cuáles factores generan este efecto? Y ¿Cuáles son sus impactos en la calidad de vida de los usuarios?

La segunda ex situ, fue la comprobación de hipótesis mediante dos ejercicios, se utilizaron varios grupos focales para explorar cómo las personas perciben el acto de caminar en la ciudad. Se conformaron cuatro grupos de participantes según su relación con el caminar (voluntarios, por obligación, los no caminantes por obligación, los no caminantes voluntarios). El primer ejercicio consistió en recoger palabras que los sujetos asocian con las expresiones de caminar en la ciudad y el segundo ejercicio consistió en poner a los participantes en una caminata más o menos cómoda para que la evaluaran.

Los resultados demostraron la importancia de que la planificación urbana reconozca las diferencias entre todos los tipos de usuario, y que la percepción de comodidad depende de varios factores, como la identidad del usuario (género, edad, etc...) y su relación con el espacio. Además, se destaca que solo las condiciones extremas influyen en las decisiones de estadía y movilidad, y que la decisión de caminar está ligada a una evaluación costo-beneficio.

Cómo conclusión se plantea que las políticas públicas no deben solo asociar los espacios caminables como calidad de vida urbana, ya que esta no es un práctica homogénea. Sino, que el reto está en fomentar su accesibilidad, dinamismo, e interacción comunitaria.

El plan Cuenca Red en Ecuador del estudio Ecosistema Urbano, desarrolla una estrategia integral de rehabilitación urbana para el centro histórico de La Cuenca. Su objetivo fue revitalizar el espacio público mediante una red de intervenciones para mejorar la experiencia urbana.



Figura 01 | Mapa 6 espacios de intervención.
Fuente: Ecosistema urbano, 2016



Figura 02 | Aula medioambiental abierta.
Fuente: Ecosistema urbano, 2016



Figura 03 | Casa en el árbol.
Fuente: Ecosistema urbano, 2016

El proyecto está estructurado en dos partes, una participativa donde se fomenta la comunicación bidireccional entre las instituciones y los ciudadanos para aumentar la conciencia urbana desde distintos puntos de vista. La segunda parte presenta estrategias urbanas, la implementación de un nuevo plan de movilidad peatonal, dónde a largo plazo se plantean nuevos proyectos de espacio público para multiplicar la oferta ambiental, económica y cultural de la ciudad.

La articulación del espacio público y la movilidad urbana es clave para mejorar el diseño de las ciudades. El estudio de Serrano en París evidencia que la comodidad al caminar es subjetiva y situacional, lo que exige que la planificación urbana reconozca esta diversidad. En esta misma línea el Plan Cuenca Red en Ecuador demuestra cómo la estrategia de integrar la participación ciudadana en la planificación de movilidad urbana genera que el espacio público sea más accesible e inclusivo.

El análisis de Serrano (2019) en París y el Plan Cuenca Red en Ecuador permiten identificar tendencias claves para el diseño urbano, entre ellas la revalorización del caminar para la apropiación del espacio, la incorporación de metodologías cualitativas centradas en la experiencia del usuario y la consolidación de la participación ciudadana como eje fundamental del diseño urbano. Esto refleja lo indispensable que es la articulación entre el espacio público y la movilidad urbana, entendiendo que la calidad de vida urbana no solo depende de las infraestructuras, sino de cómo las personas perciben y viven en su entorno.

Sin embargo, también emergen desafíos; la comodidad al caminar es subjetiva y situacional, lo cual dificulta establecer estándares universales de diseño y fomenta la desigualdad de acceso a esta práctica. A esto se suman limitaciones en las políticas públicas, que a menudo reducen el bienestar urbano solo a las condiciones de su infraestructura, sin considerar los factores sociales y necesidades de los ciudadanos. En este contexto, el urbanismo actual debe avanzar hacia enfoques flexibles, sensibles a la diversidad y comprometidos con la construcción colectiva del espacio, entendiendo el caminar no solo como desplazamiento, sino como un derecho urbano y una herramienta de equidad.

3. Antecedentes

El cantón de Curridabat se ha posicionado como un referente nacional en planificación urbana con enfoque sostenible, gracias a su compromiso con la regeneración ambiental, el fortalecimiento

Imagen 06 | Curridabat: Ciudad dulce. Fuente: Municipalidad de Curridabat, s.f.



del tejido social y la transformación del espacio público como plataforma de bienestar colectivo. Esta visión integral del desarrollo se articula desde el Plan de Desarrollo Humano Local 2013-2023, documento que establece como ejes fundamentales la adecuación de espacios públicos y el desarrollo ordenado de la infraestructura vial. Ambas estrategias responden a una tendencia en crecimiento: la necesidad de integrar movilidad, ecología urbana y cohesión social en una misma visión de ciudad.

En línea con estos objetivos, la Municipalidad de Curridabat se adhiere al Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (PIM-DUOT), en conjunto con otros catorce gobiernos locales de la Gran Área Metropolitana. Este instrumento regional busca priorizar la movilidad sostenible mediante el fomento del transporte no motorizado, la densificación ordenada y la creación de entornos urbanos más verdes y accesibles. La inclusión de Curridabat en este esquema evidencia su intención de alinearse con tendencias globales, como las políticas de desarrollo urbano orientado al transporte (TOD).

Uno de los proyectos más innovadores impulsados a nivel local es la estrategia Ciudad Dulce, implementada desde 2015 y consolidada en el Plan Estratégico Municipal 2019-2022. Esta propuesta incorpora la conservación urbana como un eje del desarrollo territorial posicionando el espacio público como un soporte para la biodiversidad urbana, a través de la atracción de polinizadores mediante la creación de jardines, biojardineras y huertas. Esta estrategia refleja una novedad en nuestro contexto al integrar un enfoque ecológico al desarrollo de una ciudad y articular los espacios en torno a valores como la dulzura, la convivencia y el sentido de pertenencia.

Asimismo, Ciudad Dulce trasciende el ámbito físico para abordar procesos de formación ciudadana y participación

activa, introduce el concepto de crear ciudadanía a través de la convivencia centrando su esencia en la dulzura e implementando múltiples procesos participativos para instruir a la población en temas de conservación y biodiversidad. En la actualidad, la administración municipal lleva a cabo actividades de seguimiento del plan como la publicación de la Guía de Plantas Dulces 2025, la instalación de trece huertas urbanas colectivas y la distribución de plantas dulces acorde a la guía. Estas acciones se alinean con las tendencias contemporáneas de urbanismo participativo y diseño centrado en la naturaleza.

Imagen 07 | Jardines Álvarez. Fuente: International climate iniciative, s.f.



Como una extensión operativa de Ciudad Dulce, emergen los Espacios de Dulzura, un proyecto liderado por las oficinas Tándem Arquitectura y Yuso en conjunto con la Municipalidad de Curridabat. Este plantea la mejora del espacio público a partir de procesos de diálogo comunitario, en los cuales las comunidades intervienen en el diseño mediante talleres participativos. Este plantea la mejora del espacio público a partir de procesos de diálogo comunitario, en los cuales las comunidades intervienen activamente en el diseño de sus parques mediante talleres participativos. La intervención piloto abarca cuatro comunidades y refleja una tendencia hacia la co-creación del espacio urbano, un modelo que busca legitimar las decisiones de diseño a través de la colectividad.

En conjunto, las acciones desarrolladas por el gobierno local de Curridabat evidencian un interés en la creación de espacios públicos enfocados en el usuario. Las propuestas no solo abordan la movilidad sostenible y la infraestructura necesaria, sino que integran de manera innovadora la biodiversidad, la pedagogía y la participación ciudadana. A pesar de ello, se hace necesaria una mayor sistematización que permita escalar las experiencias. Al identificar este vacío la Municipalidad busca desarrollar proyectos en esa línea de investigación como la presente propuesta.

1.3 PROBLEMA

¿Cuál es la propuesta de movilidad urbana sostenible articulada con el espacio público que **contribuye a mejorar las condiciones de conectividad**, accesibilidad y equidad para la población del cantón de Curridabat?

La ciudad de Curridabat ha experimentado un crecimiento exponencial a lo largo de los años, pasando por un proceso de transformación de un poblado agrícola a una zona urbana de importancia residencial y comercial, gracias a su ubicación estratégica y cercanía a la capital del país. Acorde al trabajo de Fung (2021) el proceso de urbanización del cantón de Curridabat ha aumentado en un 27% en los últimos años.

En respuesta a este crecimiento el gobierno local destinó más de 2300 millones de colones para obras de infraestructura vial en el año 2024 según el informe de la Dirección de Gestión Vial de la Municipalidad de Curridabat. De los cuales el 41% fue destinado a obras para mejorar la infraestructura de uso peatonal, alineándose con la visión de Ciudad Dulce que predomina en su agenda.

A pesar de los esfuerzos de la Municipalidad por promover un modelo sostenible, persisten desafíos en el ámbito de movilidad que perjudican su rendimiento. Como en otras áreas de la Gran Área Metropolitana, Curridabat surge de una planificación urbana desordenada que carece de conexión entre sus distritos por una presencia de barreras físicas entre los mismos.

La Autopista Florencio del Castillo o Ruta 2 se establece como un eje divisor del cantón, fraccionando su tejido urbano en dos partes y ocasionando un efecto dominó de problemáticas de conexión. Burgess (2018) explica este fenómeno de fragmentación urbana como:

> Un fenómeno espacial que resulta de la ruptura, separación o desconexión de la forma y estructura preexistente de la ciudad, pero también de las anexiones debido a los procesos de expansión que, si bien se suman al conjunto urbano, no necesariamente se integran, produciéndose un cambio en la relación de proximidad y accesibilidad y cambios en el uso del espacio público y privado.

Esta fragmentación que presenta el cantón también se evidencia en la comunidad de Granadilla, separada de la red vial del resto de Curridabat al carecer de rutas de transporte público hacia los otros distritos, como menciona Brenda Zumbado, arquitecta y asesora de la alcaldía en informes previos.

Para comprender mejor la necesidad de un plan de movilidad urbana sostenible que involucre al cantón de Curridabat es vital analizar las características propias de cada distrito. Curridabat destaca entre los cuatro

distritos estudiados por contar con una mayor integración de infraestructura vial y consecuentemente una mejor cobertura de transporte público, lo que facilita la conexión a otras zonas acorde a Sánchez (2019). Sin embargo, el crecimiento residencial mencionado anteriormente se concentra en esta zona por lo que también padece de congestión vial en las horas de mayor tránsito.

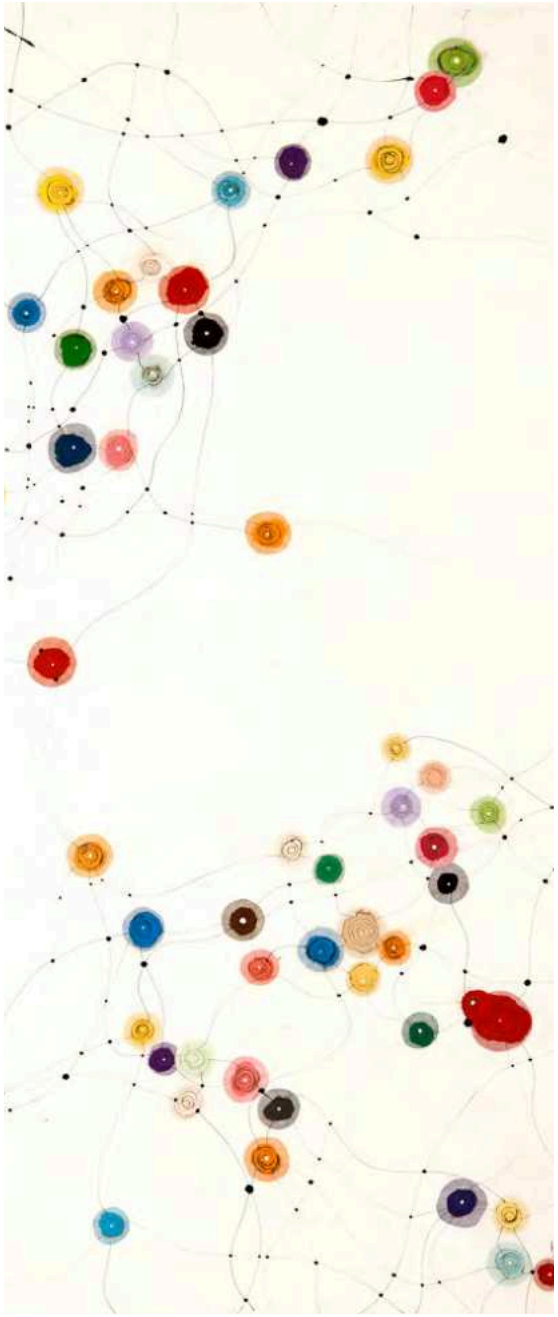
El efecto divisor que genera la Autopista Florencio del Castillo se ve mayormente evidenciado en el distrito de Granadilla ya que actúa como una barrera física que limita el uso de rutas de transporte inter-distritales. Acorde a los estudios realizados por el Proyecto ciclismo urbano por Euroclima en el 2021 esta priorización por el uso de vehículos particulares y falta de infraestructura para la intermodalidad genera un aislamiento funcional.

El distrito de Sánchez se logra categorizar como una conectividad intermedia tomando en cuenta el Informe de la Dirección de Gestión Vial de la Municipalidad donde se evidencia una cobertura parcial del transporte público con Curridabat y San José, considerando un servicio que cuenta con limitaciones de frecuencia y cobertura.

Finalmente, acorde al documento Operación Urbana Integral Miravalles llevado a cabo por la ONU-Hábitat, el distrito de Tirrases mantiene una alta dependencia a medios de transporte público informal con rutas mal trazadas y paradas poco estructuradas que limitan su accesibilidad, este representa un reto en términos de inclusión y equidad en el acceso a la movilidad. Las características presentadas refuerzan la heterogeneidad de la zona y evidencian la necesidad de un plan de movilidad urbana que articule espacios públicos adecuados y distintos medios de transporte para lograr una mejor cohesión territorial.

A través de la presente investigación se pretende examinar la manera mediante la cual se puede utilizar la movilidad urbana sostenible y el espacio público como herramientas de conexión que subsanen la fragmentación del tejido y promuevan una mejora en la calidad de vida de la población del cantón. A partir de esto se manifiesta la necesidad de un proyecto de carácter novedoso y que permita la inclusión y accesibilidad a todos los usuarios.

Imagen 08 | Predestination. Fuente: Kim, 2012.



1.4 JUSTIFICACIÓN

El desarrollo de una red para una movilidad integral ligada al espacio público, como elemento articulador y unificador del territorio, resulta esencial ante los desafíos que enfrentan las ciudades latinoamericanas, debido a su crecimiento acelerado y desordenado. Actualmente, existen estudios en nuestro contexto Latinoamericano como el informe del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, Movilidad urbana para más y mejores oportunidades (2023), dónde se expone:

> El transporte urbano es un elemento central para que los ciudadanos pueden acceder a las diferentes oportunidades que ofrecen las ciudades, como empleos, educación, servicios de salud o actividades sociales. Sin embargo, en ALC existen brechas de acceso y calidad de la movilidad urbana. Por ejemplo, más del 20% de los latinoamericanos no tiene disponible un medio de transporte público formal a menos de 10 minutos de su hogar, y la infraestructura vial destinada a peatones y ciclistas es baja en relación con la cantidad de viajes que se realizan con estas modalidades. A estos problemas se suman las externalidades negativas que se generan durante la movilidad, como la congestión vehicular, los siniestros viales y la contaminación ambiental. (p. 24)

Por estas razones, **es necesario impulsar una movilidad urbana inclusiva, sostenible y centrada en las personas**, en estrecha relación con el espacio público. Esta visión no solo responde a los retos actuales, sino que también permite avanzar hacia ciudades más justas, habitables y resilientes.

En este marco, la propuesta resulta pertinente no solo por necesidad, sino también por conveniencia, ya que se identifican varias oportunidades para su desarrollo. Existe una base institucional consolidada, respaldo político y una biblioteca de estudios que fomentan su viabilidad e implementación.

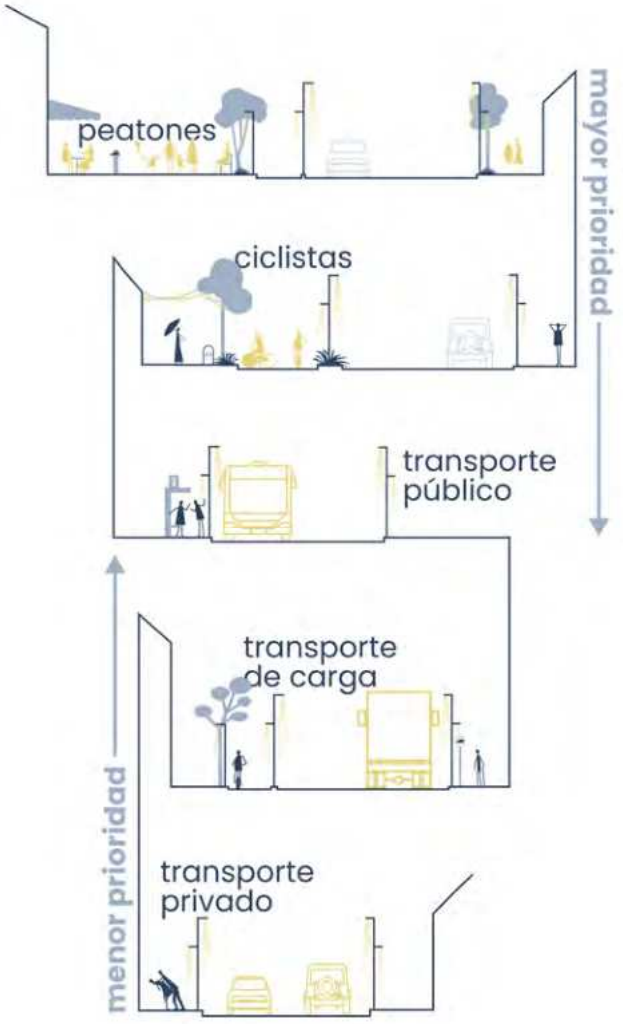
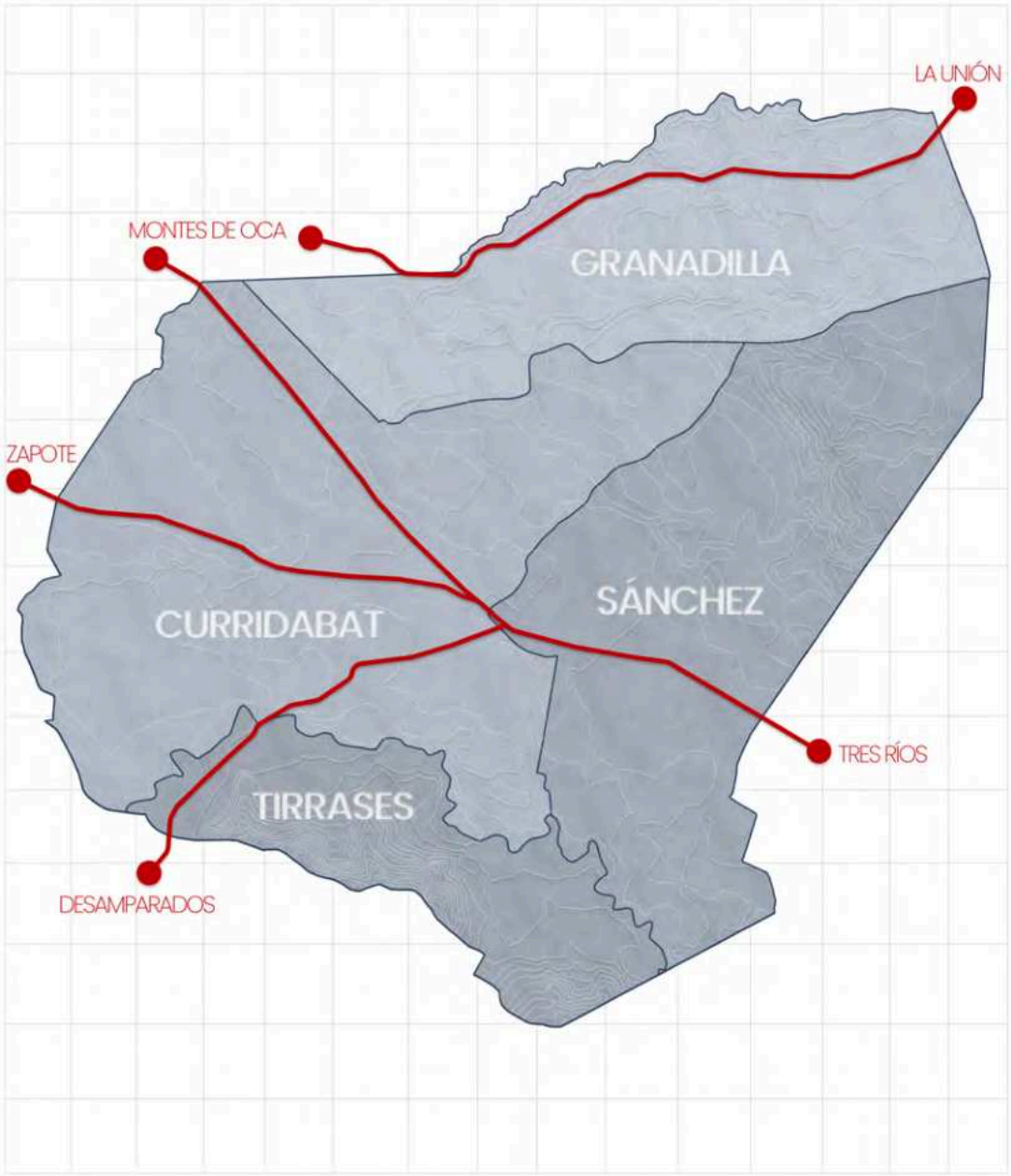


Figura 04 | Pirámide de la movilidad invertida.
Fuente: Elaboración propia (2026)

La Municipalidad de Curridabat presenta la iniciativa Conexión Curridabat de la cual deriva el presente proyecto: Plan maestro de movilidad integral para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla; este consiste en unificar el cantón a partir de un sistema de transporte intracantonal, limpio, eficiente y sostenible; con énfasis en la conectividad entre comunidades, el acceso a servicios esenciales y la reactivación del espacio público como eje integrador del territorio.

El proyecto apuesta por una movilidad pensada desde lo local, construida de forma participativa, con el fin de superar la fragmentación urbana y contribuir al bienestar colectivo. Además, este plan representa una oportunidad para transformar la movilidad en una herramienta de inclusión social, desarrollo económico y justicia espacial.

Figura 05 | Rupturas viales del cantón.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps (2026)



OBJETIVO GENERAL

Desarrollar una propuesta urbana para el cantón de Curridabat, que facilite la movilidad de las personas a través de la articulación de nodos estratégicos con el espacio público, incorporando la visión y propuestas del gobierno local y la ciudadanía, con el fin de mejorar la cohesión territorial y la calidad de vida urbana.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS



Analizar las condiciones actuales del sistema de movilidad y del espacio público en los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla; a través de un diagnóstico que contemple el mapeo de rutas de movilidad peatonal y vehicular, propuestas existentes, niveles de accesibilidad, infraestructura vial y calidad del espacio público.

Identificar brechas y oportunidades para plantear estrategias de diseño y movilidad urbana que definan las intervenciones a través de nodos estratégicos para reconectar el tejido urbano.

Elaborar un plan maestro integral que articule propuestas de movilidad sostenible con el diseño y mejoramiento del espacio público, con el fin de fortalecer la conectividad entre nodos estratégicos del cantón de Curridabat para promover una ciudad accesible e inclusiva.

Delimitación **Social**

Según el Anuario Estadístico 2023-2024 del INEC, la población del cantón de Curridabat asciende aproximadamente a 80,677 habitantes, con una edad promedio de 33.4 años, todos ubicados en zonas urbanas. El cantón se caracteriza por ser un área de alta densidad poblacional con un crecimiento sostenido en los últimos años, lo que implica una creciente demanda en infraestructura y servicios de transporte.

Esta población presenta una estructura demográfica diversa: el 52% corresponde al sexo femenino, el 33.7% de los hogares está encabezado por una mujer, el 8.2% está conformado por personas mayores de 65 años, y el 9.5% de los habitantes convive con alguna discapacidad. Estos indicadores evidencian la importancia de diseñar un sistema de movilidad que incorpore enfoques inclusivos, seguros y accesibles para todas las edades y condiciones físicas, además de considerar los recorridos cotidianos vinculados a las labores de cuidado, que suelen ser desempeñadas mayormente por mujeres.

Desde el punto de vista socioeconómico, el cantón presenta una mezcla heterogénea de sectores con niveles variables de ingreso, lo que hace necesaria una propuesta de movilidad que sea eficiente y asequible para toda la población, especialmente para quienes dependen del transporte público. La movilidad limitada o inadecuada puede afectar el acceso a oportunidades laborales, educativas y de servicios básicos, lo que a su vez impacta en la calidad de vida de las personas.

De manera secundaria, sectores como el comercio, las instituciones educativas, centros de salud y servicios públicos también podrían beneficiarse con la propuesta, al mejorar la conectividad interna y facilitar la circulación de personas y bienes, lo que a su vez genera un impacto positivo sobre la actividad económica local y la cohesión social.

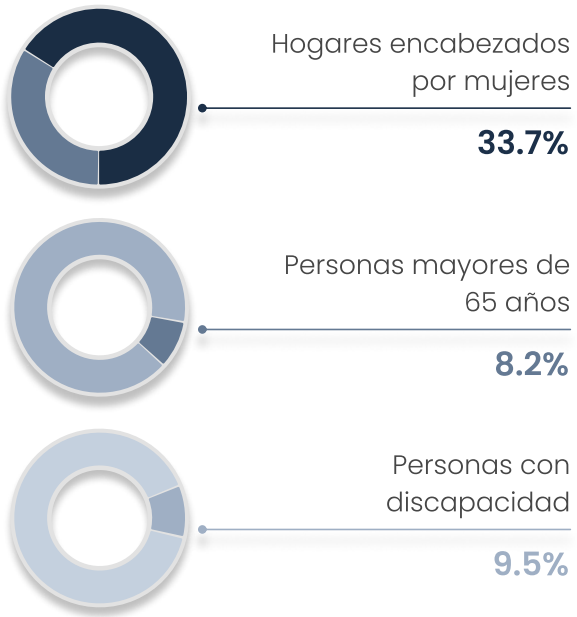


Gráfico 01 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEC 2011. (2026)

Delimitación **Física**

El cantón de Curridabat se sitúa en la provincia de San José, formando parte integral del Valle Central de Costa Rica dentro del área metropolitana. Cuenta con una extensión territorial de aproximadamente 15.95 km².

El desarrollo urbano de Curridabat presenta una ocupación continua y densa, con una estructura compacta que facilita la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenibles. Esta densidad, junto con la orografía relativamente estable, crea condiciones propicias para priorizar y diseñar infraestructuras de transporte que optimicen la accesibilidad y conectividad entre los cuatro distritos que lo componen: Curridabat, Sánchez, Granadilla y Tirrases.

La propuesta de movilidad urbana en estudio se enfocará principalmente en ejes vialmente estratégicos y corredores destacados de la ciudad cabecera, donde se concentra un gran volumen de tránsito peatonal y vehicular. Estos corredores incluyen las principales avenidas y calles que conectan zonas residenciales con áreas comerciales, educativas y de servicios, buscando respetar la morfología urbana sin afectar los valores históricos o el potencial ambiental del cantón.

Delimitación **Disciplinaria**

La delimitación disciplinaria del presente proyecto se enmarca principalmente en la arquitectura, con énfasis en el urbanismo y el diseño urbano sostenible, considerando un plan maestro integral de movilidad para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla. Desde esta perspectiva, se abordan aspectos fundamentales como el ordenamiento espacial, la accesibilidad, la integración territorial y el diseño del espacio público, elementos clave para garantizar el derecho a la ciudad y fomentar una movilidad inclusiva y eficiente.

El desarollo del proyecto cuenta con el respaldo institucional de la Municipalidad de Curridabat, que provee acceso a información relevante, documentos públicos y apoyos que fortalecen la investigación. Asimismo, se cuenta con la asesoría deprofesionales locales en arquitectura, urbanismo, movilidad y gestión pública, que aportan conocimiento técnico y territorial para el diseño y desarrollo del plan maestro de movilidad integral.

1. MARCO CONCEPTUAL

En este segmento se exponen diferentes términos alrededor de tres ejes: movilidad urbana, espacio público y planificación urbana.

Movilidad urbana sostenible

La movilidad ha sido históricamente parte del enfoque para planificar las ciudades. El urbanismo moderno como mencionan Castrillón y Cardona (2014) se centraba en la planificación funcional de la ciudad buscando organizar el espacio en zonas específicas para la vivienda, el trabajo y el comercio. Este modelo basado en la zonificación funcional generó problemas de fragmentación en la ciudad, esta división generó la dependencia al transporte motorizado, problemas en el tránsito, en la eficiencia del transporte público y contribuyó a la segregación social.

El nuevo paradigma de movilidad urbana sustituye la lógica del transporte por la del acceso, priorizando la accesibilidad, la inclusión y la integración del espacio público. Barón (2020) se enfoca en recuperar la escala humana en la ciudad a partir de la intermodalidad en el transporte y el diseño de los espacios públicos que favorezcan el confort urbano. De esta forma, la movilidad urbana no se limita al desplazamiento, sino que se convierte, como se ha mencionado anteriormente en un componente estructural del urbanismo.

Bajo esta visión la idea de movilidad sostenible clasifica los tipos de movilidad a partir de la jerarquía definida como pirámide de movilidad, dónde, se prioriza a los peatones como en modo más universal y vulnerable; seguido se encuentran las bicicletas, que se adaptan a distancias medias (8-10Km). En tercer lugar se ubica el transporte colectivo, fundamental para reducir emisiones y optimizar el tráfico; después, se plantea el transporte de carga, que debe ser regulado para no disrumpir la dinámica urbana. Además, se presenta en quinto lugar el vehículo compartido ya que permiten reducir un poco el consumo de energía y se comparten costes. En último lugar queda el vehículo privado, que no desaparece de la dinámica urbana, sino que debe ser racionalizado mediante políticas de restricción para fomentar medios y tecnologías limpias. Así, la movilidad contemporánea se entiende como un sistema multimodal que reconoce la diversidad de desplazamientos y sus requerimientos específicos, organizados bajo un principio de prioridad social y ambiental que transforma el espacio público en un territorio más justo y habitable.

Jan Gehl en Ciudades para la Gente (2010), enfatiza la importancia de integrar todos los modos de movilidad, priorizando aquellos que promueven la habitabilidad y la sostenibilidad urbana. Este enfoque coincide con el nuevo paradigma,que plantea la necesidad de reorganizar el espacio público y la jerarquía de movilidad, no solo busca la eficiencia del transporte, sino que también promueve la cohesión social, la equidad y la calidad de vida mediante espacios públicos accesibles, seguros y multifuncionales, capaces de articular la movilidad con la interacción social y la vitalidad urbana.

La movilidad urbana como herramienta de integración del tejido urbano, integra de manera estratégica en las políticas de planificación de la ciudad, fortalece los

vínculos sociales y espaciales al facilitar la conexión entre personas y territorios. Un sistema de transporte inclusivo permite que los habitantes accedan a oportunidades de trabajo, educación y servicios, promoviendo la interacción entre distintos grupos sociales y reduciendo la segregación urbana. Al mismo tiempo, la articulación de rutas peatonales, ciclovías y transporte público eficiente configura un espacio urbano más coherente y continuo, donde los ciudadanos pueden transitar, encontrarse y apropiarse del entorno, generando sentido de pertenencia y comunidad. (Vasconcellos, 2014).

La equidad en la movilidad urbana según la define Litman, exige que las oportunidades del sistema de transporte se distribuyan de manera justa, reconociendo y priorizando las necesidades de los grupos más vulnerables. Esto implica garantizar accesibilidad suficiente a servicios esenciales como educación, empleo y salud, así como promover la diversidad de modos de transporte y el diseño universal. Para lograrlo, es fundamental implementar políticas integrales que fomenten ciudades inclusivas y sostenibles, donde todos los habitantes puedan desplazarse con seguridad, comodidad y autonomía. (2021)

En conclusión, la movilidad urbana sostenible no solo se centra en optimizar los desplazamientos, sino que se constituye en un eje fundamental para la construcción de ciudades más inclusivas, equitativas y habitables. Integrar la jerarquía de movilidad, la accesibilidad universal y el diseño del espacio público permite articular el tejido urbano, reducir la segregación social y fortalecer los vínculos entre los habitantes y su entorno. Así, la planificación del transporte se convierte en una herramienta estratégica para garantizar que la ciudad funcione como un espacio colectivo, seguro y democrático, donde la movilidad y la interacción social se potencian de manera simultánea.

Espacio público y derecho a la ciudad

El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza a todos los habitantes el uso, disfrute y transformación equitativa de las ciudades y sus recursos, bajo principios de justicia social, sostenibilidad, equidad y respeto a la diversidad cultural y ambiental. Este concepto va más allá del acceso o la movilidad en el espacio urbano; implica el derecho a una vida urbana, como lo planteó inicialmente Henry Lefebvre (1968):

> "El derecho a la ciudad no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno hacia las ciudades tradicionales. Sólo puede formularse como derecho a vida urbana, transformada, renovada."(p.138).

El ejercicio del derecho a la ciudad se materializa fundamentalmente en el uso y la apropiación del espacio público como un bien común. El espacio público es el escenario para la participación ciudadana, la convivencia social y la materialización de derechos humanos como la libertad. Así, la ciudadanía no solo hace uso del espacio público, sino que también participa activamente en su gestión, preservación y transformación, convirtiéndose en agente que reivindica derechos urbanos frente a dinámicas de exclusión y privatización como señala Borja (2012).

El derecho a la ciudad implica entonces un ejercicio dinámico y responsable de la población en el espacio público, donde se construye no solo la ciudad física sino también la ciudad social, mediante procesos de participación, conflicto, negociación y convivencia.

Esta manifestación del derecho a la ciudad destaca la importancia de estos espacios no solo como áreas físicas, sino como lugares vitales de interacción social, inclusión y construcción colectiva. García (2024) afirma que la relación del espacio público y la ciudad es esencial para la vida urbana, siendo los espacios de encuentro y representación de la sociedad. Como el escenario donde se articula la vida social urbana, confluyen en él múltiples dimensiones de la ciudadanía. Esta dinámica refuerza la comprensión del espacio público como un componente esencial y definitorio de la ciudad misma.

Más que simples espacios geográficos, Brenes (2023) señala que **"los espacios públicos son lugares simbólicos de construcción de identidades y prácticas urbanas cotidianas"** (p.110). Así, la ciudad se va configurando a partir de sus espacios públicos como una compleja red de lugares que hacen posible la convivencia y la cohesión social. Por ello, existe una relación intrínseca entre la calidad y disponibilidad de estos espacios y la calidad de la vida urbana y el grado de inclusión social en las ciudades.

La vida urbana, según Lefebvre (1968), es una experiencia compleja y dinámica que no solo sostiene, sino que también promueve el desarrollo social de las comunidades. Lefebvre critica la visión fragmentada y funcionalista de la ciudad y señala que "la diversidad de usos y la convivencia surgen en en el espacio público, que es donde la ciudad realmente cobra vida" (p. 145). De esta forma, los espacios públicos permiten que se den intercambios sociales, culturales y económicos que son esenciales para la vitalidad urbana y el bienestar colectivo.

Además, los espacios públicos bien diseñados y gestionados cumplen una función social fundamental como agentes de mejora de la calidad de vida urbana. Según ONU-Hábitat (2018), "la inversión en espacios públicos contribuye a mejorar la salud y el bienestar de sus habitantes, fomenta la inclusión social y fortalece la cohesión comunitaria" (p. 9). Estos espacios ofrecen oportunidades para la recreación, la interacción social y el ejercicio, factores claves para la salud física y mental. Así, la calidad y accesibilidad del espacio público tienen un impacto directo en el bienestar y en la sustentabilidad de las ciudades modernas.

Planificación urbana

La planificación urbana es un proceso fundamental, continuo e integral que tiene como propósito procurar la seguridad y bienestar de la comunidad en los espacios urbanos. Según la Ley de Planificación Urbana de Costa Rica (Ley N 4240), este proceso abarca el análisis y la formulación de planes y reglamentos que regulan el desarrollo urbano en aspectos esenciales como el uso de suelo, zonificación, fraccionamiento, urbanización y renovación de áreas urbanas, garantizando la coordinación con políticas nacionales y

locales. La planificación adecuada es indispensable para ordenar el crecimiento de las ciudades, evitar la fragmentación y promover la sostenibilidad tanto ambiental como social.

Un componente clave para el éxito de la planificación urbana es la participación activa de la población en los procesos de toma de decisiones. La inclusión de la comunidad asegura que los planes reflejen las necesidades reales y locales, además de fomentar la corresponsabilidad y el fortalecimiento del tejido social. Según Rivera (2011), la participación ciudadana, en el marco del urbanismo social, es un proceso activo, inclusivo y transformador en el que las comunidades intervienen directamente en la toma de decisiones sobre el desarrollo urbano. Lejos de modelos jerárquicos o impuestos desde arriba, este enfoque promueve el derecho a la ciudad como un ejercicio colectivo, donde los ciudadanos no solo opinan, sino que construyen propuestas, debaten, acceden a información y se apropian de los espacios que habitan.

La participación activa de la ciudadanía en la planificación urbana se materializa a través de diversos mecanismos y experiencias que buscan incorporar las opiniones, necesidades y propuestas de la población en la toma de decisiones sobre el desarrollo territorial. En Costa Rica, el Manual de Participación Ciudadana para Procesos de Ordenamiento Territorial y Planificación Urbana (Accesa, 2025) destaca la importancia de abrir espacios inclusivos y efectivos para que las comunidades puedan influir en los planes y programas urbanos. Estos procesos incluyen audiencias públicas, talleres participativos, consultas comunitarias y la conformación de comisiones técnicas con representación ciudadana que aseguran una participación vinculante en etapas clave del diseño y ejecución de planes reguladores.

Según el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial de Costa Rica, el ordenamiento territorial es un instrumento estratégico que busca regular y promover los asentamientos humanos, las actividades económicas y sociales, así como el desarrollo físico-espacial del país para lograr un equilibrio entre el bienestar de la población, el aprovechamiento de los recursos naturales y la conservación ambiental.

En conclusión, la planificación urbana en Costa Rica es un proceso esencial para el desarrollo ordenado, sostenible y equitativo de los espacios urbanos, que se sustenta en principios técnicos, legales y sociales. Este proceso no solo busca regular el uso del suelo y el crecimiento urbano conforme a la Ley de Planificación Urbana, sino que también garantiza la integración de políticas nacionales y locales para un desarrollo coherente y armonioso. La participación activa y vinculante de la ciudadanía es un pilar fundamental que enriquece la toma de decisiones, fortaleciendo el sentido de pertenencia y la corresponsabilidad social. Asimismo, el ordenamiento territorial, como herramienta estratégica, complementa la planificación urbana al promover un equilibrio dinámico entre el bienestar humano, la productividad económica y la conservación ambiental, asegurando así un desarrollo integral y sostenible para las generaciones presentes y futuras.

1.8 MARCO METODOLÓGICO

La propuesta se basa en una estrategia metodológica cualitativa, orientada a comprender las dinámicas de movilidad y espacio urbano del cantón de Curridabat, para generar una propuesta urbana coherente con las necesidades detectadas. La metodología se desarrolla en tres fases: diagnóstico, análisis y diseño.

Durante la fase de diagnóstico se emplea la sistematización de información previamente adquirida por la Municipalidad de Curridabat por medio de consultores y el análisis de proyectos realizados en el cantón en fase de construcción y anteproyecto. Además se recopilan datos a través de visitas al sitio, uso de mapas y registros gráficos. Se emplea un enfoque cualitativo que facilita una comprensión de las condiciones del espacio público, el sistema de movilidad y las necesidades de los usuarios en los distritos estudiados.

La fase de análisis incorpora talleres participativos que permiten incorporar la visión de la comunidad. Se basa en el desarrollo cartográfico de datos georeferenciados, análisis de casos y entrevistas a agentes municipales, esto permite identificar brechas y oportunidades para proponer ejes de acción que se alineen a las pautas de diseño y de esta forma desarrollar estrategias urbanas que conectan el tejido urbano desde una perspectiva contextualizada y participativa.

Finalmente, el desarrollo del plan maestro plantea la articulación de propuestas de movilidad sostenible con el diseño del espacio público, empleando herramientas de representación gráfica, modelado tridimensional y visualización realista. Se aplican pautas de diseño urbano, reglamentos técnicos y datos georreferenciados mediante el uso de programas SIG, BIM y software gráfico. Esta etapa busca consolidar las estrategias desarrolladas en una propuesta integral que promueva una ciudad más accesible, inclusiva y conectada, respondiendo a las necesidades diagnosticadas.

OBJETIVO	METODOLOGÍA	FUENTE	ACTIVIDADES	INSTRUMENTO	PRODUCTO
01 Analizar las condiciones actuales del sistema de movilidad y del espacio público en los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla; a través de un diagnóstico que contemple el mapeo de rutas de movilidad peatonal y vehicular, propuestas existentes, niveles de accesibilidad, infraestructura vial y calidad del espacio público.	Diagnóstico de propuestas existentes.	• Oficinas de urbanismo • Mapas	1. Mapeo de propuestas existentes construidas y conceptuales. 2. Estudiar fichas de información.	• Documentos de resumen de cada proyecto. • Vídeos y fotografías del proceso y el producto terminado.	• Mapa con propuestas existentes y sus relaciones. • Diagnóstico de acciones y brechas en Curridabat.
	Visita al sitio.	• Mapas. • Visita presencial al sitio.	1. Trazado de ruta a seguir en la visita presencial. 2. Creación de registro fotográfico. 3. Análisis perceptual y visual del sitio.	• Bitácora. • Cámara fotográfica. • Mapas físicos • Ruta del recorrido previamente trazada.	1. Categorización de los usos de suelo actuales. 2. Registro fotográfico del sitio. 3. Diagnóstico urbano del área de estudio.

OBJETIVO	METODOLOGÍA	FUENTE	ACTIVIDADES	INSTRUMENTO	PRODUCTO
02 Identificar brechas y oportunidades para plantear estrategias de diseño y movilidad urbana que definan las intervenciones a través de nodos estratégicos para reconectar el tejido urbano.	Cartografía.	• Base de datos del SNIT. • Municipalidad de Curridabat.	1. Base del SNIT. 2. Procesamiento de datos. 3. Generar y gráficos georreferenciados.	• QGIS. • SNIT. • Open Street Maps. • Mapbox.	• Cartografía con datos georeferenciados.
	Focus Group.	• Profesionales en el área del urbanismo.	1. Diseñar preguntas generadoras. 2. Entrevistar a arquitectos y urbanistas especializados en el área de gestión urbana.	• Documento con preguntas previamente planteadas. • Avance de propuesta de ruta y áreas a intervenir para mostrar al grupo.	• Listado de sugerencias y proyecciones para el proyecto.
	Definición de ejes de propuesta.	• Proceso de análisis multicriterio	1. Definir ejes de trabajo. 2. Alinear pautas de diseño.	• Análisis de la información obtenida.	• Ejes de diseño guía para la propuesta de diseño.
	Programa urbano preliminar.	• Entrevistas y talleres participativos realizados.	1. Analizar necesidades de espacios. 2. Localizar zonas y rutas a intervenir.	• Datos recolectados del análisis de sitio.	• Programa del plan maestro. • Pautas de diseño.

OBJETIVO	METODOLOGÍA	FUENTE	ACTIVIDADES	INSTRUMENTO	PRODUCTO
03 Elaborar un plan maestro integral que articule propuestas de movilidad sostenible con el diseño y mejoramiento del espacio público, con el fin de fortalecer la conectividad entre nodos estratégicos del cantón de Curridabat para promover una ciudad accesible e inclusiva.	Desarrollo del anteproyecto.	• Proceso proyectual.	1. Levantamiento tridimensional de la zona de estudio. 2. Planteamiento de propuestas de diseño del espacio urbano. 3. Representación gráfica de la propuesta por medio de renders, fotomontajes, diagramas y planimetría.	• Pautas de diseño planteadas. • Datos georreferenciados. • Reglamentos de construcción pertinentes. • Programas SIG (QGIS, Mapbox, Forma). • Programas BIM (Revit, FlowDesign, AutoCAD). • Programas de renderizado (Enscape, TwinMotion y Lumion). • Programas de diseño gráfico (Photoshop, InDesign, Illustrator y Figma).	1. Visualizaciones tridimensionales de la propuesta. 2. Plantas de conjunto y de detalle. 3. Diagramas de estrategias de diseño. 4. Perfiles urbanos. 5. Elevaciones. 6. Mapas con propuestas urbanas planteadas. 7. Visualizaciones fotorrealistas del proyecto. 8. Paleta de materiales. 9. Presupuesto aproximado.

1.9 MARCO NORMATIVO

La presente investigación se enfoca en el ámbito urbano, razón por la que en su desarrollo se debe considerar la legislación urbana. En primer lugar se contempla la normativa de planificación urbana como son la Reforma del Plan Regulador de Curridabat en el año 2013, la Ley de Planificación Urbana, Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones, al ser una investigación alineada al ámbito de movilidad se incluye además la Ley General de Caminos Públicos.

Al tomar en cuenta la planificación urbana también se deben incluir aspectos de accesibilidad tomando en cuenta la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, además por su intención de mejora de la movilidad se busca incluir el concepto de intermodalidad asistido por la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística y la Ley de Movilidad Peatonal.

Finalmente al tomar en cuenta los componentes construibles finales del proyecto se debe considerar la Ley de Construcciones y Reglamento Nacional de Protección Contra Incendios en sus alcances aplicables al urbanismo. En la siguiente tabla se detallan las leyes y reglamentos mencionados previamente y que se tomaron en cuenta para el desarrollo de la presente investigación.

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Ley 4240 Ley de Planificación Urbana	**Sección preliminar**	**Art. 1**	Definiciones preliminares: Plan Nacional de Desarrollo Urbano, Planificación Urbana, Plan Regulador, Uso de la tierra, Zonificación, Fraccionamiento, Urbanización, Mapa Oficial, Renovación Urbana, Construcción, Reglamentos de Desarrollo Urbano, Área Urbana, Distrito Urbano, Área Metropolitana, Intensidad de Uso, Cobertura, Área de Piso, Retiros.
	Sección segunda Capítulo 2	**Art. 21**	Reglamentos a seguir para el Desarrollo Urbano: Zonificación, Fraccionamiento y Urbanización, Mapa Oficial, Renovación Urbana, Construcciones.
	Sección segunda Capítulo 5	**Art. 42**	La localización y el tamaño de las áreas destinadas a usos públicos se encuentran en el Mapa Oficial.
Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones	**Capítulo 3** Sección tercera	**Art. 19**	Requerimientos con los que debe cumplir un lote si se desea fraccionar para fines urbanísticos.
Reglamento Nacional de Protección Contra Incendios	**Capítulo 7** Rampas	**Sec. 16**	Lineamientos base de diseño de rampas.
	Capítulo 14 Hidrantes	**Sec. 1**	Especificaciones generales, de ubicación y conexión de hidrantes.
Ley General de Caminos Públicos	**Capítulo 1**	**Art. 1**	Clasificación de los distintos tipos de caminos.
		Art. 4	Ancho mínimo de carreteras y caminos públicos.

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Ley 7600 Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad	**Capítulo 4** Acceso al espacio físico	**Art. 41**	Obligación de cumplir con las especificaciones técnicas reglamentarias para el acceso a parques, aceras, jardines, plazas o vías.
		Art. 42	Requisitos técnicos para que los pasos peatonales sean accesibles para toda persona con discapacidad.
		Art. 43	Obligación de ofrecer al menos el 5% del total de los espacios destinados.
Reglamento de Construcciones	**Capítulo 5** Vías públicas	**Art. 74**	Normativa aplicable a las vías públicas.
	Capítulo 26 Pavimentos	**Art. 436**	Normativa aplicable al diseño y obras de pavimentos.
		Art. 437	Variables a considerar en el diseño de pavimentos.
	Capítulo 27 Obras de superficie en derechos de vía	**Art. 439**	Normativa aplicable en obras de superficie que se construyan en vías nacionales.
		Art. 440	Lineamientos para la construcción de cordones y caños.
		Art. 441	Lineamientos para la construcción de sumideros y tragantes.
		Art. 442	Lineamientos de fabricación y uso de tapas y rejillas.
		Art. 444	Disposiciones básicas para la construcción de aceras.

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Ley 9660 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística	**Capítulo 2** Definiciones	**Art. 5**	Definiciones básicas para la comprensión de la movilidad ciclística.
	Capítulo 3 Planificación de la Movilidad Integrada y Seguridad Ciclística	**Art. 9**	Se autorizan las intervenciones que busquen promover el uso regular de la bicicleta como medio de transporte.
	Capítulo 4 Transición hacia una Cultura de Movilidad Integrada	**Art. 11**	En el diseño de toda obra nueva o de mejoramiento deberá contemplarse la vialidad de intervenciones que fomenten el uso de la bicicleta.
	Capítulo 5 Establecimientos Públicos para Bicicletas Públicas	**Art. 13**	Las municipalidades podrán colocar sistemas de alquiler de bicicletas.
Ley 9976 Movilidad peatonal	**Capítulo 1** Disposiciones generales	**Art. 4**	Modelo en el que se basa la movilidad peatonal.
		Art. 5	Conceptos necesarios para la comprensión de la movilidad integral.
	Capítulo 2 Gestión de calidad	**Art. 6**	El trazado o diseño de obras nuevas o mejoramiento de red vial debe incluir infraestructura que garantice la movilidad peatonal segura e inclusiva.

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Plan Regulador de Curridabat	**Capítulo 3** Estándares urbanísticos	**Art. 14**	Define altura, ocupación, retiros y alineamientos para mantener densidad y compacidad en el núcleo urbano.
		Art. 15	Regula forma, altura y ocupación en zonas centrales para consolidar la zona urbana central.
		Art. 16	Establece usos, configuración, límites de altura y ocupación en la zona urbana general.
		Art. 17	Fija condiciones para las áreas suburbanas.
		Art. 18	Definición de cinco tipologías de espacio público.
	Capítulo 4 Usos de suelo para el área central del cantón de Curridabat	**Art. 21**	Clasifica los usos en permitidos y no permitidos para Núcleo Urbano, Zona Urbana Central y Zona Urbana General, especificando actividades comerciales, culturales, recreativas, educativas, de vivienda, salud, servicios, industria y transporte.
	Capítulo 7 Desarrollo sostenible en el cantón de Curridabat	**Art. 51**	Principios fundamentales: el derecho a un ambiente sano, obligación municipal de cumplimiento ambiental, la armonización de actividades humanas con los usos de suelo.
		Art. 55	Lineamientos ambientales para zonas en condición de sobreuso. Incluye ajustes al plan regulador para evitar desequilibrios acumulativos en el territorio.
		Art. 56	Lineamientos ambientales generales, recomendaciones para minimizar impactos en todos los usos de suelo

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Plan Regulador de Curridabat	**Capítulo 7** Desarrollo sostenible en el cantón de Curridabat	**Art. 57**	Impactos ambientales de zonas residenciales
		Art. 58	Lineamientos ambientales de zonas residenciales.
		Art. 59	Lineamientos ambientales de zonas mixtas.
		Art. 60	Lineamientos ambientales de zonas comerciales.
		Art. 61	Lineamientos ambientales de zonas institucionales.
		Art. 63	Lineamientos ambientales zonas recreativas y deportivas.
		Art. 64	Lineamientos ambientales para zonas públicas institucionales.
		Art. 66	Lineamientos ambientales zonas industriales.
		Art. 68	Lineamientos ambientales zonas agropecuarias.
		Art. 71	Lineamientos ambientales para zonas turísticas y ecoturísticas.
	Capítulo 8 Vialidad en el área central del cantón de Curridabat	**Art. 74**	Define la jerarquía y función de la red vial.
		Art. 75	Establece los elementos de la red vial cantonal.
		Art. 76	Clasificación y planificación de vías cantonales.
		Art. 79	Presenta los criterios de los modelos de calles cantonales.
		Art. 81	Regula los lineamientos de espacios peatonales.

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Plan Regulador de Curridabat	**Capítulo 8** Vialidad en el área central del cantón de Curridabat	**Art. 82**	Lineamientos y características técnicas de las aceras.
		Art. 85	Establece la infraestructura y lineamientos de espacios para bicicletas.
		Art. 90	Regula los lineamientos para los estacionamientos en vía pública.
		Art. 92	Establece criterios de estacionamiento para los estacionamientos múltiples.
		Art. 93	Determina la ocupación y uso de la vía.
		Art. 96	Concesión de aceras para usos comerciales.
		Art. 100	Determina los criterios para la arborización y el mobiliario urbano.
		Art. 106	Definición de calles especiales en el tejido urbano.
	Capítulo 9 Fraccionamiento en el área central del cantón de Curridabat	**Art. 121**	Determina la conexión vial entre las urbanizaciones y la vía pública.
		Art. 122	Define dimensiones para calles y aceras.
		Art. 124	Establece la responsabilidad de la Municipalidad para brindar conexiones viales.
		Art. 137	Define las dimensiones mínimas en asentamientos consolidados.



Imagen 09 | Aérea Curridabat.
Fuente: Erick Calderón (sf)

02

ANÁLISIS DESCRIPTIVO

Contenidos del cápitulo

2.1 Análisis social cultural

2.1.1 Reseña histórica

2.1.2 Población

2.1.3 Economía

2.1.4 Educación

2.1.5 Perfil de usuarios

2.2 Análisis físico espacial

2.2.1 Curridabat

2.2.2 Características físicas

2.2.3 Escala macro

2.1.1 RESEÑA HISTÓRICA

El cantón de Curridabat ha experimentado un proceso de transformación histórica que se refleja en su desarrollo urbano y social. Sus orígenes se remontan a los asentamientos indígenas del cacicazgo Currirabá, y con la colonización española se incorporó a nuevas formas de organización territorial y económica. La creación oficial del cantón en 1929 y ajustes posteriores de límites consolidaron su estructura administrativa y definieron su relación con los cantones vecinos.

FASE ARQUEOLÓGICA CURRIDABAT — SOMETIMIENTO TEMPORAL — POBLAMIENTO DE CURRIDABAT

500 a.C-1550 d.C | 300-800 d.C. | 1561 - 1575 d.c | 1561-1562 d.C. | s XVI al XVIII | 1750 d.C | s XVI al XVIII

HISTORIA PRECOLOMBINA

Varias ocupaciones indígenas dispersas
Biarquiria/Freses: Comercialización con el Caribe, la Gran Nicoya y Diquis.
Fase Curridabat: Consolidación de de aldeas complejas.
Sitio funerario de la zona: La Itaba

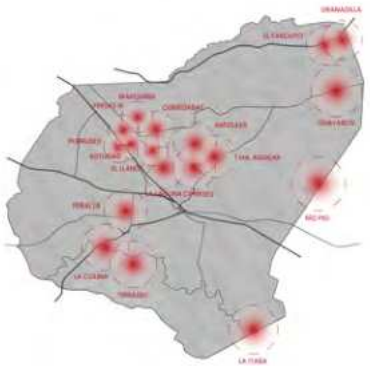


Figura 06 | Sitios Arqueológicos. Fuente: Elaboración propia con base en el Museo Nacional de Costa Rica (2019)

CONQUISTA

Cacicazgo Currirabá: Viviendas circulares, que quizás tuvieron techo de paja, madera o cañas. Sitios urbanos cercanos a las principales fuentes hídricas.



Imagen 10 | Cacicazgo Currirabá. Fuente: Municipalidad de Curridabat, 2019

RÉGIMEN COLONIAL

Disputas por tierras y tributos. Construcción del templo de San Antonio.
Construcción de primeras ermitas. Fundación de la encomienda del cacicazgo

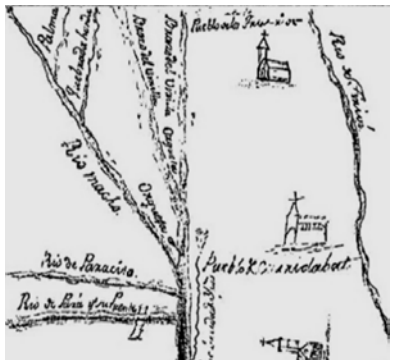


Imagen 11 | Croquis de 1798. Ubica la iglesia de Curridabat. Fuente: Municipalidad de Curridabat, 2019

REPÚBLICA DE COSTA RICA

Creación de la ciudad de Curridabat; límites con La Unión, Desamparados y San José. Definición de límites con Montes de Oca.
Curridabat mantiene carácter rural; pequeñas haciendas y agricultura.



Imagen 12 | Iglesia de Curridbat 1909. Fuente: Parroquia de Curridabat San Antonio de Padua, 2021

Curridabat ha evolucionado integrando áreas residenciales, comerciales y naturales, mientras sus ríos y quebradas han moldeado su paisaje urbano. Este proceso histórico-urbano muestra cómo la identidad del cantón se ha construido a partir de la interacción entre su pasado, la expansión de la ciudad y sus transformaciones sociales.

FUNDACIÓN DEL CANTÓN

CURRIDABAT CIUDAD DULCE

s XIX | 1929 | **s XX** | **Finales siglo XX** | 2015 | **2000 - Actualidad**

CURRIDABAT CÓMO PUEBLO

Territorio de fincas cafetaleras y de labriegos sencillos.
Inicio de definición cuadrantes urbananos: Iglesia, Escuela y Cementerio.



Imagen 13 | Cogiendo café. Finca de F. Catro. Fuente: Manuel Gómez Miravalles, 1922

CANTÓN DE CURRIDABAT

Curridabat obtiene la categoría de cantón.
Se conforma el primer Consejo Municipal.
Inician las primeras destiones municipales : divisón geográfica en distritos.



Imagen 14 | Curridabat, 1940. Fuente: Fotos Antiguas CR

CURRIDABAT CONTEMPORÁNEA

Consolidación de distritos: Curridabat, Granadilla, Tirrases, Sánchez.
Expansión urbana y construcción de infraestructura básica.
Desarrollo residencial y comercio local; consolidación educativa y cultural.



Imagen 15 | Centro de Curridabat, San José, década 1970. Fuente: Fotos Antiguas CR

PROYECTOS URBANOS

Urbanización completa: barrios, centros comerciales y equipamiento urbano.
Planificación urbana con enfoque en movilidad sostenible, accesibilidad y seguridad.

2024-Proyecto: Conexión Curridabat



Imagen 16 | Parque Las Mercedes. Fuente: Municipalidad de Curridabat, 2019

2.1.2 POBLACIÓN

El presente proyecto se enfoca en proporcionar una visión integral de la movilidad al cantón de Curridabat, considerando esto una integración entre la comunidad y la ciudad. Para lograr este cometido se considera a la población residente y visitante de la zona como el eje central de desarrollo del proyecto. Por este motivo es importante conocer las características básicas de los distintos grupos poblacionales.

Los datos demográficos más recientes que se encuentran es el censo realizado por el INEC en el 2011, sin embargo la misma institución proyecta cifras basadas en sus sistemas de información por lo que se referencia el documento Anuario Estadístico 2023-2024.

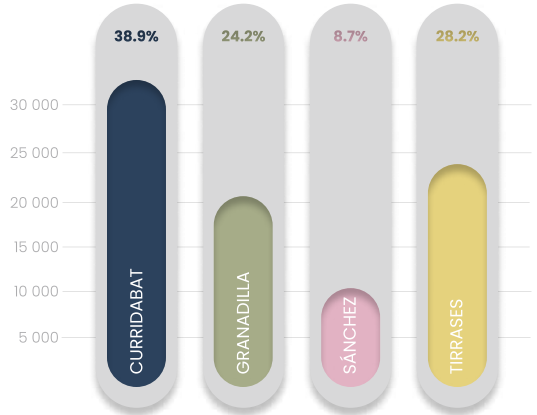


Gráfico 02 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEC 2011. (2026)

Según las estimaciones del INEC en el Anuario Estadístico 2023-2024, la **población total del cantón de Curridabat** para el 2024 sería de **79 242 habitantes**, considerando que en el censo realizado en el 2011 eran 65 206, esto representa un **crecimiento del 17.7%** en los últimos 13 años.

Se desglosan las edades en tres grupos etarios para comprender la diversidad de la población a nivel cantonal. Como se observa en el gráfico 03 la mayor parte de la población se encuentra entre los 15 y los 64 años, sin embargo destaca también el grupo de infancias de 0 a 14. El grupo de adultos mayores a pesar de ser el menor porcentaje no se debe descuidar por sus necesidades más específicas y por la proyección de crecimiento de esta población en el futuro.

Por otro lado, el tema de género presenta diferencias porcentuales mínimas colocando a la población femenina en la mayoría por una diferencia poco significativa.

POBLACIÓN POR EDAD (Censo 2011)

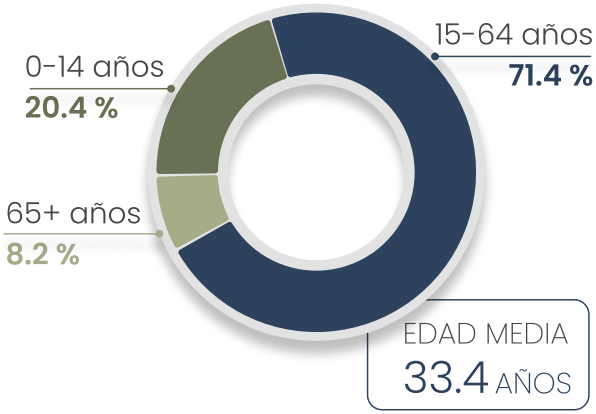


Gráfico 03 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEC 2011. (2026)

POBLACIÓN POR GÉNERO (Censo 2011)

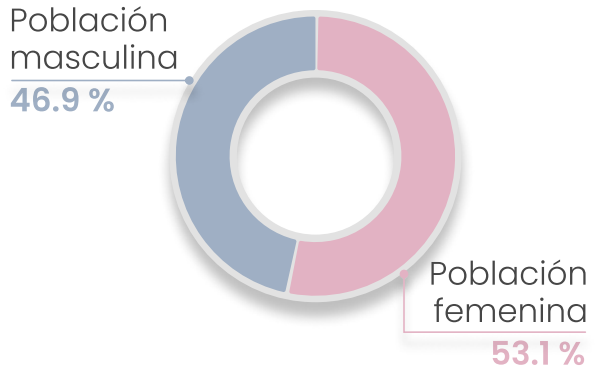


Gráfico 04 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEC 2011. (2026)

2.1.3 ECONOMÍA

La estructura económica del cantón de Curridabat se caracteriza por una marcada orientación hacia **actividades del sector terciario**, resultado de un proceso continuo de urbanización y consolidación metropolitana.

Acorde a los datos del Banco Central de Costa Rica (2023). La base productiva actual se sustenta principalmente en los sectores:



El desarrollo inmobiliario constituye uno de los principales impulsores de la economía local, evidenciado en el incremento reciente de proyectos residenciales de alta densidad, equipamientos comerciales y edificaciones de uso mixto. Este fenómeno se articula con la expansión de la actividad comercial, fuertemente asociada a la demanda generada por la población residente y al rol de Curridabat como nodo urbano dentro de la Gran Área Metropolitana. De manera complementaria, la actividad constructiva mantiene un peso significativo, asociada tanto a la renovación del tejido urbano como a la incorporación de nueva infraestructura pública y privada.

La concentración de servicios especializados, información y telecomunicaciones está favorecida por la accesibilidad, infraestructura y centralidad relativa del cantón, factores que han permitido atraer empresas y consolidar actividades de mayor valor agregado. En conjunto, estas características refuerzan el posicionamiento de Curridabat como un territorio predominantemente terciarizado y con alta integración funcional al sistema urbano metropolitano.

En contraste, la estructura económica histórica del cantón estuvo vinculada, hasta mediados del siglo XX, a actividades agrícolas, particularmente al cultivo de café. La **transformación del uso del suelo y la expansión de la mancha urbana condujeron a la progresiva sustitución del modelo agrario por una economía urbana consolidada.**

Si bien Curridabat no presenta una base industrial robusta en comparación con otros cantones del país, su desempeño productivo resulta notable dentro de la GAM. De acuerdo con el análisis del Colegio de Ciencias Económicas de Costa Rica el cantón **se ubica entre los once con mayor incremento en productividad** durante los últimos quince años, con variaciones entre 40% y 60%.

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD NACIONAL

POSICIÓN	CANTÓN
01	Belén
02	Heredia
03	Escazú
04	Cartago
05	Santo Domingo
06	San Isidro
07	Santa Ana
08	San Carlos
09	**Curridabat**

Gráfico 05 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del ICN 2025. (2026)

En términos de desarrollo territorial, Curridabat tiene una **puntuación de 62.8** en el ICN (Forma de medición de la capacidad productiva de cada cantón).

2.1.4 EDUCACIÓN

En términos comparativos dentro de la Gran Área Metropolitana, Curridabat se posiciona como **un cantón de alto capital educativo con una porcentaje de alfabetización de 96.2%** y un porcentaje de población sin escolaridad de 5,2 % que superan los promedios cantonales de la provincia de San José.

Los datos del MEP para 2017–2021 indican un incremento sostenido en la matrícula preescolar y secundaria, asociado al crecimiento de proyectos residenciales y a la consolidación de equipamientos educativos en el cantón. Sin embargo, la presencia persistente de estudiantes en condición de sobre-edad señala retos en la eficiencia interna del sistema, particularmente en la continuidad y progresión estándar durante la educación media. En conjunto, Curridabat exhibe un sistema educativo de amplia cobertura, pero con desigualdades internas y rezagos en permanencia, elementos críticos para cualquier planificación urbana o social basada en perfiles poblacionales.

En el ámbito de la educación superior, Curridabat muestra una **inserción creciente en la oferta universitaria** nacional, impulsada tanto por su proximidad a los principales polos académicos de la GAM como por la presencia de sedes universitarias y centros parauniversitarios dentro del cantón. Las encuestas de hogares del INEC evidencian un incremento sostenido en la proporción de personas con formación terciaria, particularmente entre la población joven ocupada en sectores como servicios, tecnologías de la información y actividades profesionales. Este comportamiento sugiere una transición hacia una estructura educativa más especializada, coherente con el perfil urbano del cantón y con la demanda laboral de su tejido productivo. No obstante, persisten brechas en acceso y brechas en acceso y culminación de estudios superiores, especialmente entre hogares de menor ingreso, lo cual subraya la necesidad de estrategias territoriales que integren movilidad, infraestructura educativa y políticas de inclusión para asegurar la continuidad académica y el aprovechamiento pleno del capital humano local.



Imagen 17 | Centro de Desarrollo Humano.
Fuente: Municipalidad de Curridabat (2024)

2.1.5 PERFIL DE USUARIOS

RESIDENTES LOCALES

Grupo de usuarios con mayor permanencia. Incluye un conjunto heterogéneo de personas abarcando todas las edades (con una edad media de 33.4 años) y condiciones sociales. Su relación con el entorno implica necesidades de accesibilidad, seguridad peatonal y espacios de calidad.

- Espacios de recreación
- Servicios urbanos
- Espacios de permanencia
- Corredores verdes
- Espacios bisagra social

USUARIOS EN TRÁNSITO

Personas que se desplazan diariamente a través del cantón sin residir en él o que lo utilizan como corredor hacia otros sectores de la GAM. En su mayoría incluye trabajadores, estudiantes y personas que acceden a servicios puntuales.

- Rutas legibles
- Cruces seguros
- Señalética eficiente y clara
- Espacios de espera iluminados
- Paseos peatonales agradables

USUARIOS OCASIONALES

Los usuarios ocasionales agrupan a visitantes que visitan el cantón de forma esporádica por motivos recreativos, comerciales, culturales o de servicios. Su presencia se concentra en parques, comercios y equipamientos.

- Espacios accesibles
- Cruces seguros
- Transporte público eficiente
- Actividades culturales
- Espacios con sombra



Imagen 18 | Adultos mayores.
Fuente: Municipalidad de Curridabat (2022)

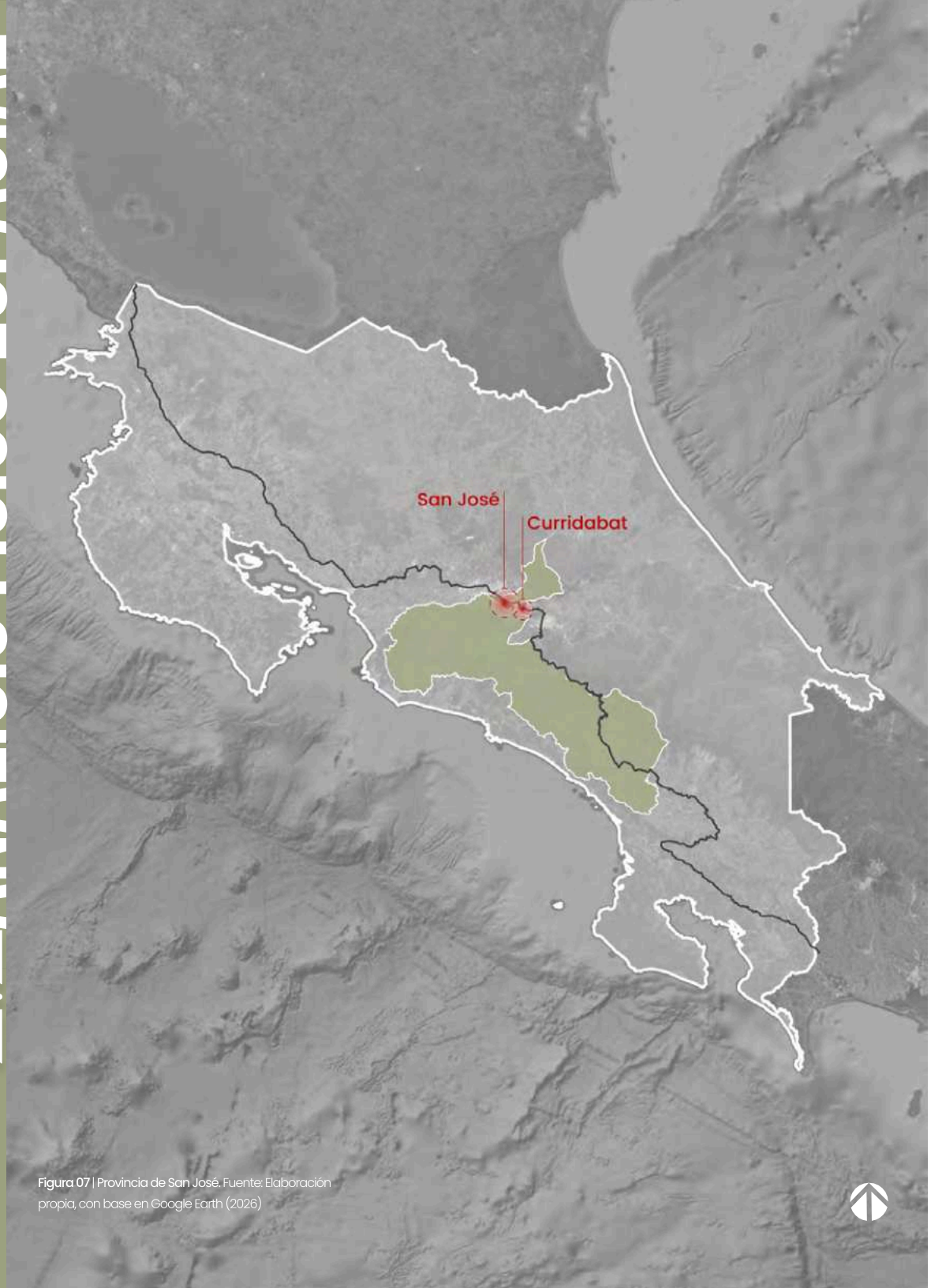


Figura 07 | **Provincia de San José.** Fuente: Elaboración propia, con base en Google Earth (2026)

2.2.1 CURRIDABAT

Es importante realizar un análisis global para contextualizar el cantón de Curridabat, este se localiza en el sector del Valle Central en la provincia de San José. Curridabat es el cantón número 18 de la provincia, cuenta con una superficie de 15.95 Km2 y su topografía ondula en altitudes que oscilan entre los 1 175 y 1 343 msnm.

Se divide en cuatro distritos: **01** Curridabat, **02** Granadilla, **03** Tirrases y **04** Sánchez. Su cabecera, el distrito de **Curridabat**, se sitúa a 1208 msnm y limita al oeste con la radial de Zapote que conecta con San José. Entre sus principales poblados se encuentran:

01 Ahogados
02 Aromático
03 Cipreses
04 Chapultepec
05 Dorados
06 Guayabos
07 Hacienda Vieja
08 Hogar
09 José María Zeledón
10 Laguna
11 La Lía
12 Mallorca
13 María Auxiliadora
14 Miramontes
15 Nopalera
16 Plaza del Sol
17 Prado
18 San José
19 Santa Cecilia
20 Tabaco

Granadilla el cual posee mayor altitud (1343msnm), limita al norte y oeste con el cantón de Montes de Oca; al este con La Unión y al sur con el distrito de Curridabat. Entre sus barrios se encuentran:

20 Biarquiria
21 Eucalipto
22 Freses
23 Granadilla Norte
24 Granadilla Sur
25 Altamonte

El distrito de **Sánchez** a 1250 msnm limita al norte con Granadilla, al este con La Unión, al oeste con el distrito de Curridabat y al sur con Tirrases. Sus poblados son:

26 Araucauria
27 Lomas de Ayarco
28 Pinares.

Tirrases, el distrito con menor altitud (1175 msnm) limita al norte con el distrito de Curridabat y Sánchez, al este con Sánchez y el cantón de La Unión, al oeste con Curridabat y al sur con el distrito de Desamparados. Sus principales poblados son:

29 Colina
30 Lomas de San Pancracio
31 Ponderosa
32 Quince de Agosto

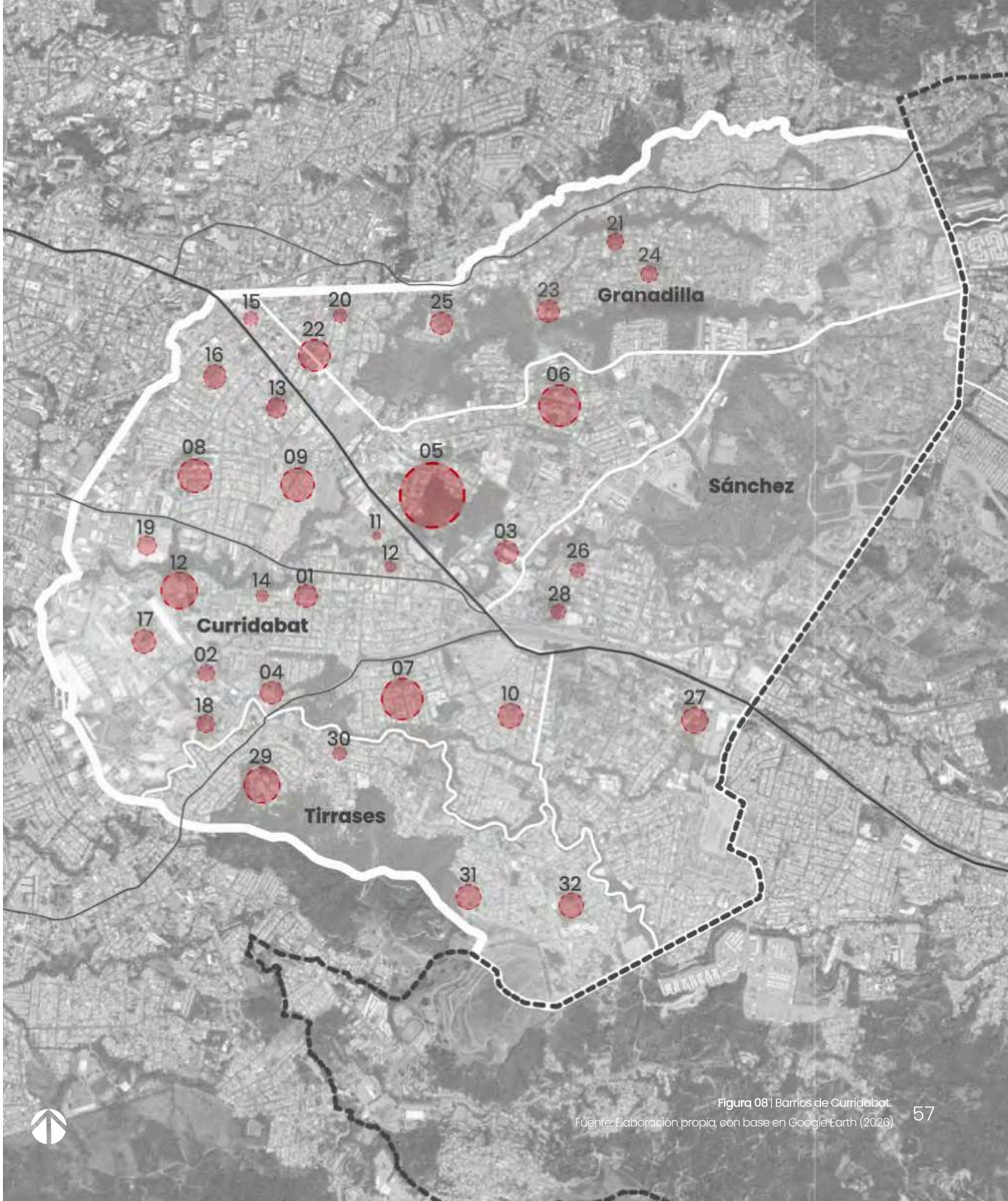


Figura 08 | Barrios de Curridabat.
Fuente: Elaboración propia, con base en Google Earth (2026)

2.2.3 ESCALA MACRO

INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL

A partir del análisis territorial a escala regional, se identifica que Curridabat se inserta dentro de una **matriz ambiental estratégica dominada por los sistemas fluviales María Aguilar y Tiribí**, los cuales actúan como infraestructuras ecológicas primarias según los criterios de conectividad biológica establecidos por el SINAC.

En esta "escala macro", el propósito es reconocer la **función estructurante de estos corredores en la configuración del paisaje urbano**, particularmente en la continuidad de parches de vegetación ribereña, la provisión de servicios ecosistémicos y la delimitación de zonas de protección hídrica. De forma complementaria, se integra el análisis de la red de movilidad metropolitana y su relación con estos sistemas, considerando la interacción entre infraestructura vial, presión antrópica y áreas de amortiguamiento ambiental.

Asimismo, se incorporan criterios de vulnerabilidad territorial asociados a inundación, erosión fluvial y ocupación de planicies aluviales, variables que condicionan la planificación física del cantón. De acuerdo con la cartografía del SNIT, el Corredor Biológico Interurbano María Aguilar constituye el principal eje ambiental funcional del área, articulando unidades verdes formales e informales a lo largo de su cauce.

Paralelamente, la propuesta de corredor biológico del río Tiribí introduce una ampliación del sistema hacia la franja sur del cantón, donde se identifican remanentes con alta capacidad de restauración ecológica y potencial de conectividad interurbana. Ambos corredores conforman la base de una estructura ecológica mayor que orienta la gestión del territorio, priorizando la resiliencia urbana, la recuperación de la vegetación ribereña y la consolidación de una red ecológica continua integrada al tejido urbano.

SIMBOLOGÍA

- Cobertura vegetal
- Corredor biológico
- Calles de más importancia
- Ríos

"Los corredores biológicos son espacios destinados a proporcionar conectividad entre paisajes, ecosistemas y hábitats —naturales o modificados, rurales o urbanos—, para asegurar el mantenimiento de la biodiversidad y los procesos ecológicos y evolutivos" (SINAC, s.f.).



Figura 09 | Infraestructura verde y azul.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)

MOVILIDAD

La red vial de Curridabat está conformada por un sistema de vías principales, secundarias y locales que buscan articular los diferentes barrios, áreas comerciales y distritos del cantón, así como conectarlo con otras zonas metropolitanas.

Esta red permite la circulación de transporte privado y público, facilitando el acceso a servicios, centros educativos, espacios comerciales y equipamientos urbanos. Sin embargo, la configuración actual evidencia desafíos importantes: la priorización del transporte vehicular genera congestión en las arterias principales, limita la movilidad peatonal y ciclista, y provoca fragmentación urbana al actuar como barreras físicas entre barrios.

A pesar de estas limitaciones, la red vial cumple un rol clave en la conectividad interna e intercantonal, siendo esencial para la distribución del flujo vehicular y para mantener la interacción entre zonas residenciales, comerciales e institucionales.

RUTA 2

Conecta Curridabat con cantones vecinos y otras zonas metropolitanas. Es una vía de alto tránsito, clave para el transporte privado y público, pero limita la movilidad peatonal y ciclista debido a su enfoque vehicular. Funciona como frontera física entre barrios, reforzando la fragmentación urbana.

VÍA 215

Es una vía de carácter mixto, que conecta áreas residenciales con instituciones y servicios públicos. Su tránsito es moderado, pero es importante para la movilidad interna del cantón, facilitando accesos a zonas densas y contribuyendo a la cohesión de los barrios cercanos.

VÍA 210

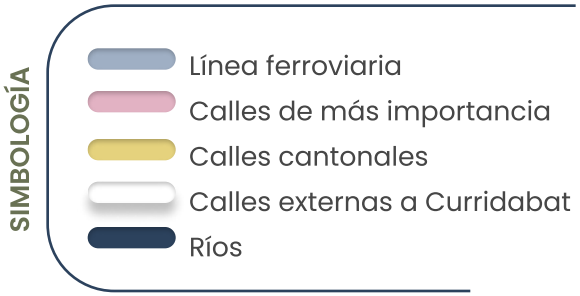
Funciona como conexión perimetral que enlaza varios barrios con el casco central y con otras arterias de tránsito importante. Es clave para la redistribución del flujo vehicular, aunque requiere intervenciones para mejorar la seguridad peatonal y la integración de modos de transporte sostenibles.

RUTA 221

Es una arteria principal que atraviesa zonas residenciales densas y conecta con áreas comerciales. Su función es facilitar el tránsito interbarrial, aunque presenta congestión en horas pico. Actúa como eje de acceso a servicios y transporte público local, integrando los barrios cercanos.

RUTA 306

Sirve como enlace secundario entre zonas residenciales y áreas comerciales, con menor densidad de tráfico que las arterias principales. Actúa como alternativa para descongestionar las vías más transitadas.



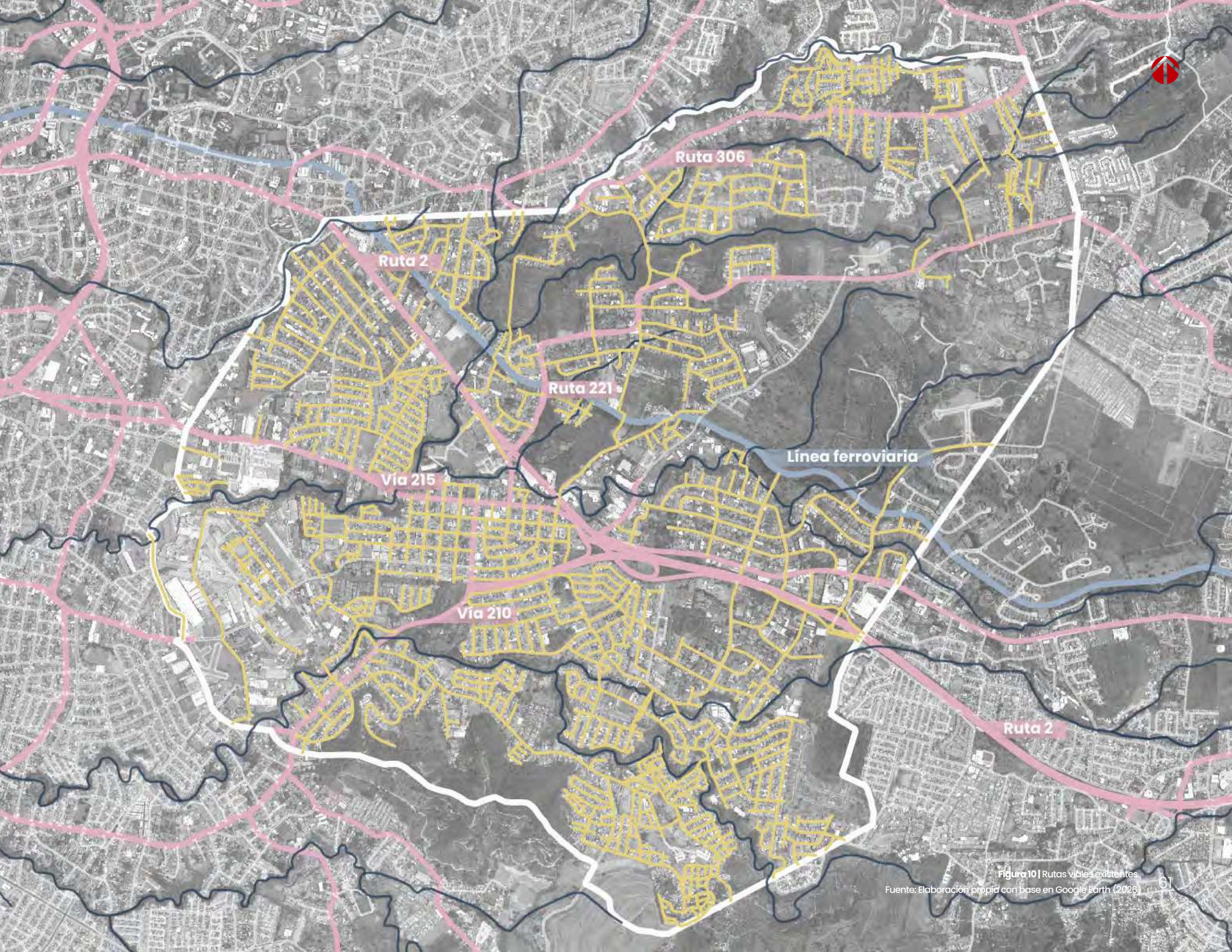
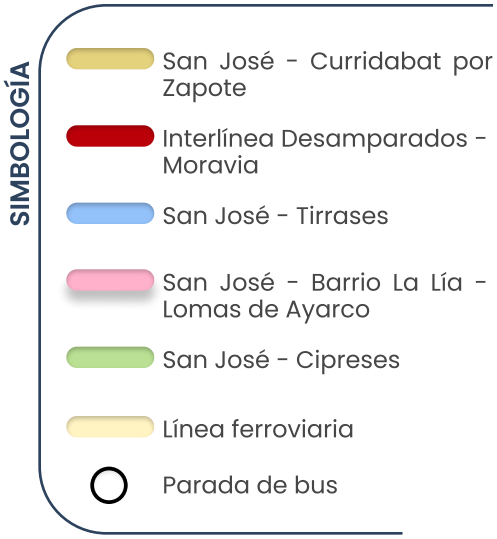


Figura 10 | Rutas viales existentes.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)



Figura 11 |Rutas de transporte público.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

TRANSPORTE PÚBLICO



El cantón de Curridabat se integra al sistema de transporte público del Área Metropolitana de San José mediante una red de rutas de autobús que conectan sus cuatro distritos con los polos urbanos de San José, Tres Ríos y La Unión. Las rutas principales, operadas por empresas concesionadas como Autobuses Unidos de Curridabat y otras operadoras metropolitanas, cubren corredores estratégicos como la Ruta Nacional 2, la radial de Curridabat, Barrio La Lía, Granadilla, Guayabos y Tirrases, permitiendo conectividad parcial para movilidad residencial, educativa y comercial. A esto se suma el tránsito interprovincial de la flotilla de Autotransportes Lumaca, cuyo recorrido atraviesa el cantón y contribuye a la alta carga vehicular del corredor San José–Cartago. Aunque la cobertura del servicio es amplia y asegura accesibilidad a la mayoría de los sectores urbanos consolidados, persisten desafíos asociados a la frecuencia irregular en horas, la saturación del eje principal y la escasa integración modal, elementos cruciales para el diseño de estrategias de movilidad sostenible y de priorización del transporte público en Curridabat.

Como se evidencia en la figura #11 la cobertura del transporte público se limita casi exclusivamente al área oeste del cantón, permitiendo una conexión solo en el sentido horario y antihorario a San José y otros puntos mencionados pero imposibilitando la conexión entre los distintos distritos y otras zonas colindantes cercanas.

Además del sistema de autobuses, cuenta con la presencia del tren interurbano operado por el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), cuyo corredor San José–Cartago atraviesa el territorio cantonal y dispone de estaciones en sectores cercanos al centro urbano y a instituciones educativas como la Universidad Latina. Este servicio ferroviario funciona principalmente en horarios pico y constituye una alternativa de movilidad. No obstante, su limitada frecuencia y cobertura horaria restringen su capacidad para operar como un sistema estructurante de transporte masivo, por lo que en la práctica funciona como un complemento al sistema de autobuses más que como un eje principal de movilidad metropolitana.

En términos de organización territorial del servicio, **el modelo de transporte público vigente responde a un esquema radial centrado en la ciudad de San José, donde la mayoría de las rutas tienen como origen o destino el centro de la capital.** Esta configuración genera una fuerte dependencia de los desplazamientos hacia el oeste del cantón y limita la conectividad transversal. Como resultado, muchos viajes internos requieren transbordos en nodos metropolitanos, lo cual incrementa los tiempos de traslado y desincentiva el uso del transporte público para recorridos cortos dentro del cantón.



Figura 12 | Zonas de inundación.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

VULNERABILIDAD FÍSICA

Amenazas Hidrometeorológicas:

El cantón de Curridabat posee una amplia red fluvial conformada por ríos de mayor caudal, entre ellos los ríos María Aguilar, Tiribí, Ocloro, Puruses y Chagüite, además de un sistema de quebradas menores que drenan de noreste a suroeste hasta confluir en cauces principales. Esta red hidrográfica constituye el principal foco de amenazas hidrometeorológicas del territorio.

De acuerdo con informes de la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), la ocupación de planicies de inundación, el crecimiento urbano desordenado y el inadecuado manejo de residuos son factores que contribuyen al desbordamiento de los cauces. Los barrios más afectados por eventos de inundación son Curridabat, Tirrases, El Prado, El Dorado y Lomas del Sur.

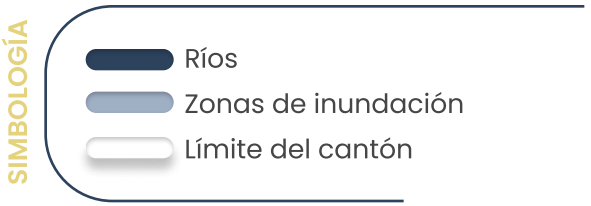
El mapa presentado ilustra una franja de 50 metros de protección ribereña alrededor de los principales cursos de agua, la cual puede servir como referencia para evaluar el impacto de futuras infraestructuras viales y edificaciones. Esta delimitación representa, además, una oportunidad para implementar estrategias de mitigación ante inundaciones y fortalecer la conectividad ecológica mediante corredores biológicos.

Amenazas Geológicas:

Las áreas aledañas a la red fluvial que atraviesa el cantón constituyen también las zonas con mayor susceptibilidad a procesos de inestabilidad de terrenos, especialmente en las cercanías de los ríos María Aguilar y Tiribí. A ello se suman los sectores con pendientes pronunciadas, como en Lomas de San Antonio, al sur del distrito de Tirrases.

Los deslizamientos pueden originarse por sismos, lluvias intensas, erosión fluvial o por la combinación de estos factores, y pueden ocasionar el colapso de edificaciones cercanas, la obstrucción de cauces, avalanchas y daños significativos a infraestructura crítica, incluyendo acueductos y tendido eléctrico.

Hasta la fecha, los eventos registrados en Curridabat se han presentado principalmente durante la temporada lluviosa y se han concentrado en las zonas previamente señaladas. No obstante, resulta fundamental considerar la incidencia y recurrencia potencial de estos procesos al desarrollar propuestas de intervención urbana dentro de estas áreas.



PLAN REGULADOR

El Plan Regulador de la Municipalidad de Curridabat (2013) define e identifica en el mapa normas y condiciones urbanísticas que se deben de seguir.Divide el territorio de Curridabat en zonas: Núcleo Urbano, Urbana Central, Urbana General, Suburbana. Reserva Urbana y Zona Natural.

Zona Núcleo Urbano: Uso mixto, edificios adosados sin retiros, calles y aceras amplias, alta actividad comercial y peatonal, y edificaciones de 1-4 niveles.

Zona Urbana Central: Uso mixto. Calles conectadas, aceras amplias y árboles urbanos; edificaciones de 1 a 3 niveles.

Zona Urbana General: Vivienda con uso mixto. Tipologías diversas, retiros moderados. Edificaciones de 1 a 2 niveles. Cuenta con aceras formales y arborización.

Zona Suburbana: Sectores residenciales de baja densidad con amplios jardines y retiros . Calles adaptadas a la topografía y cuadras de hasta 600 m. Viviendas unifamiliares de 1 a 2 niveles, integradas a parques y vías verdes.

Zona de Reserva Urbana: Predominan viviendas unifamiliares con amplios retiros y paisaje naturalista, vinculadas a parques y corredores verdes.

Zona Natural: Áreas ecológicas como ríos, quebradas y bosques. No se permite desarrollo urbano; su función es ambiental, con potencial para parques naturales y redes de vías verdes.

SIMBOLOGÍA

- Núcleo urbano
- Urbano Central
- Urbano General
- Núcleo Periférico
- Central Periférico
- General Periférico
- Local Barrial
- Industrial
- Cívico
- Zona de Protección/Natural
- Lot.Institucionales/Reserva Urbana

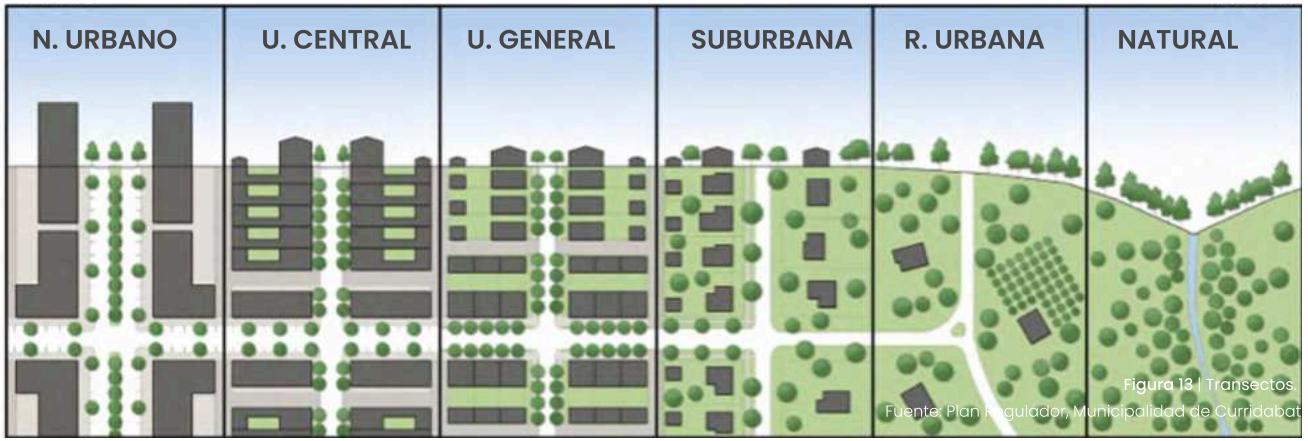


Figura 13 | Transectos.
Fuente: Plan Regulador, Municipalidad de Curridabat

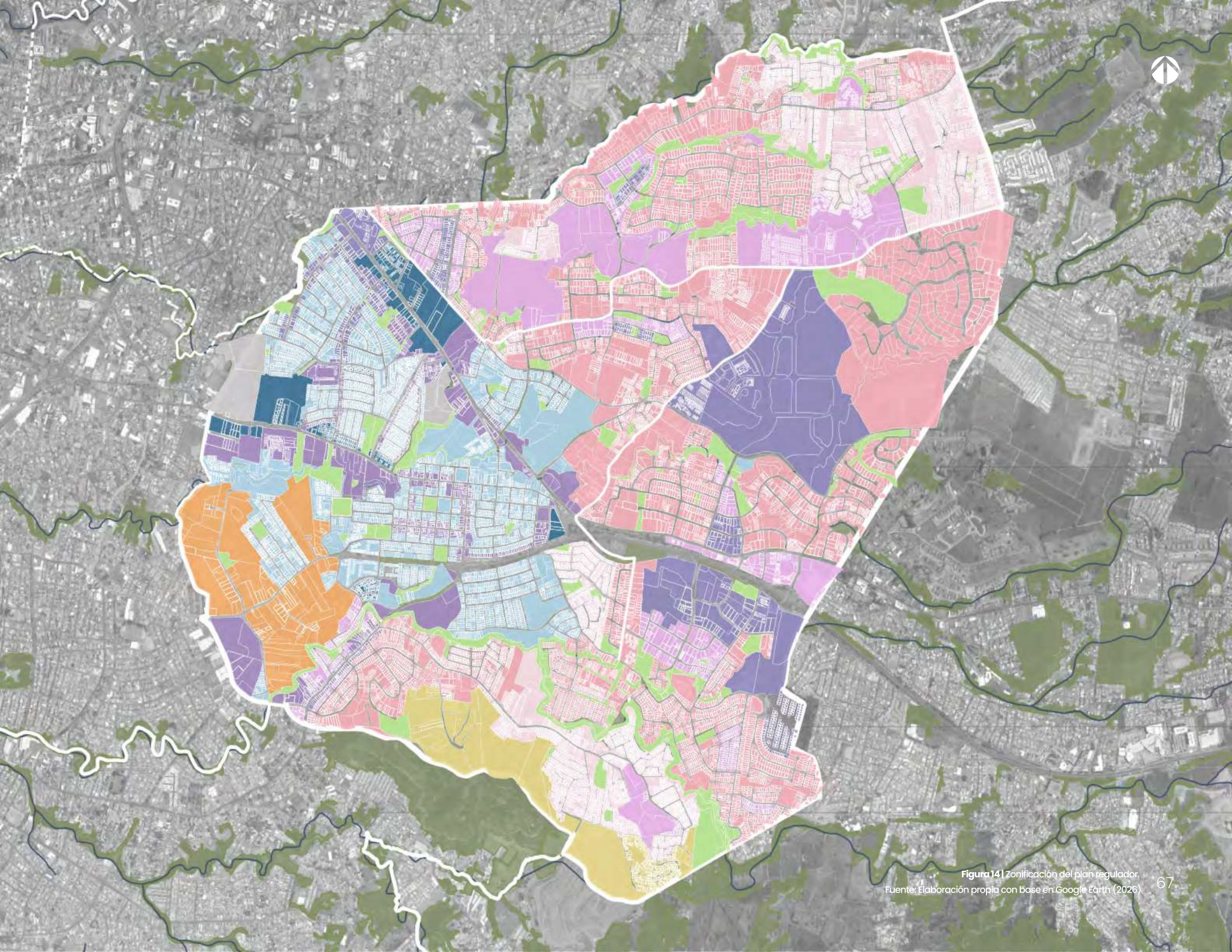


Figura 14 | Zonificación del plan regulador.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)

USO ACTUAL

Se realiza un análisis de los usos del suelo vigentes a partir del plano catastral proporcionado por la Municipalidad de Curridabat, complementado con múltiples visitas de campo y verificaciones mediante material fotográfico disponible en Google Earth.

Los resultados evidencian que el uso residencial constituye el uso predominante en todos los distritos del cantón. Asimismo, se observa la concentración de actividades comerciales a lo largo de las principales vías de tránsito, lo cual coincide parcialmente con las disposiciones del Plan Regulador, que propone una localización más concentrada de estos usos.

En el sector suroeste del distrito central se identifica la presencia de actividades industriales, incluyendo fábricas, bodegas y talleres automotrices. La coexistencia de estas actividades en proximidad inmediata a zonas residenciales incrementa la exposición a riesgos como incendios y fallas en las instalaciones eléctricas.

El cantón conserva una proporción significativa de sus ejes verdes, especialmente en las áreas aledañas a los ríos María Aguilar y Tiribí. A ello se suman extensas fincas privadas con cobertura vegetal, entre las que destacan los cafetales ubicados al norte del distrito de Sánchez y la finca de la familia Figueres, que contribuyen de manera importante a la conectividad ecológica y al paisaje del territorio.

SIMBOLOGÍA

- Comercio
- Residencial
- Lote Baldío
- Religioso
- Mixto
- Desuso
- Educativo
- Parque
- Vivienda informal
- Institucional
- Cultural y Deportivo
- Salud
- Parqueo
- Área Verde
- Industria

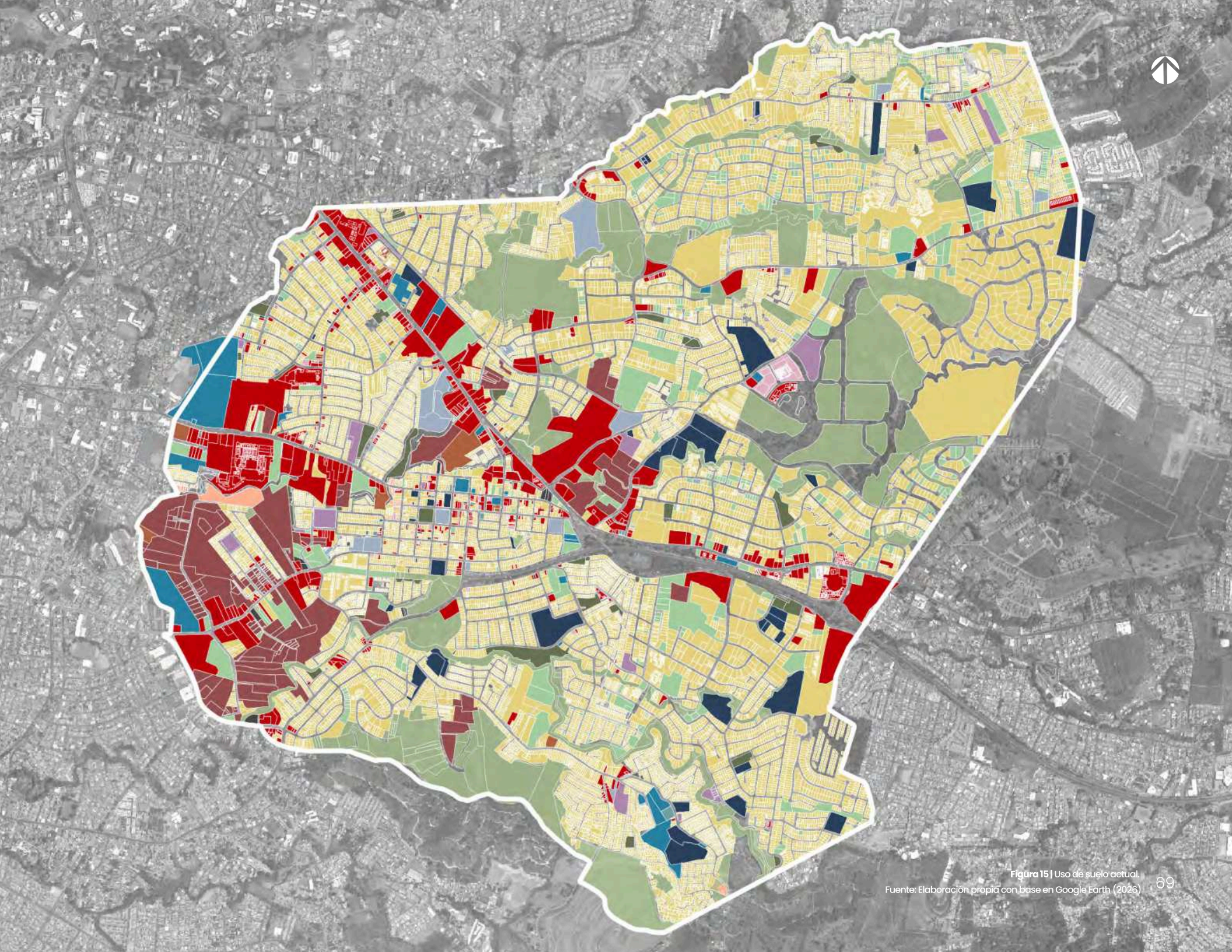


Figura 15 | Uso de suelo actual.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)

03

DIAGNÓSTICO GENERAL

Contenidos del cápitulo

3.1 Propuestas
3.2 Diagnóstico
3.3 Estado actual
3.4 Caracterización de zonas
3.5 Delimitación

CURRIDABAT: AN ATLAS OF ITS LANDSCAPE

Esta investigación parte del seminario de la Gradite School of Desing de Harvard, cuyo objetivo era desarrollar una metodología para analizar ciudades desde una perspectiva ambiental y entender su papel dentro de regiones metropolitanas más amplias.

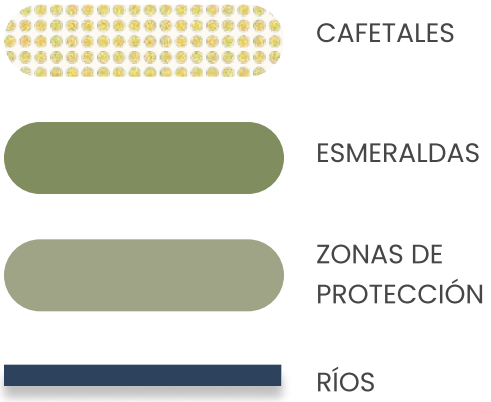
Cómo lo menciona Berrizbeitia (2018), Curridabat posee una ubicación estratégica entre un sistema de montañas y ríos, que posee retos comunes: fragmentación territorial, ríos contaminados y desconectados, inundaciones y un desarrollo disperso.

El trabajo resultante es un atlas que documenta las fuerzas ecológicas, económicas y sociales que han moldeado a Curridabat. Proponiendo una lectura integral de su paisaje como pase para una planificación urbana.

Este proyecto considera la segunda parte del atlas. Utiliza mapas de criterios múltiples para diagnosticar las dinámicas de Curridabat, evidenciando problemas como ríos invisibles, fragmentación territorial y conflictos entre geografía y límites administrativos. Y la última parte plantea escenarios ambientales que muestran cómo mejorar el desempeño ecológico de pequeñas ciudades puede generar efectos positivos a mayor escala, proponiendo trabajar con base en los sistemas geográficos más que en las fronteras políticas.

La conservación de las áreas verdes naturales “Esmeralda” es fundamental para crear y mantener la biodiversidad y aportar al confort urbano de los habitantes.

ESCALA DE PAISAJE



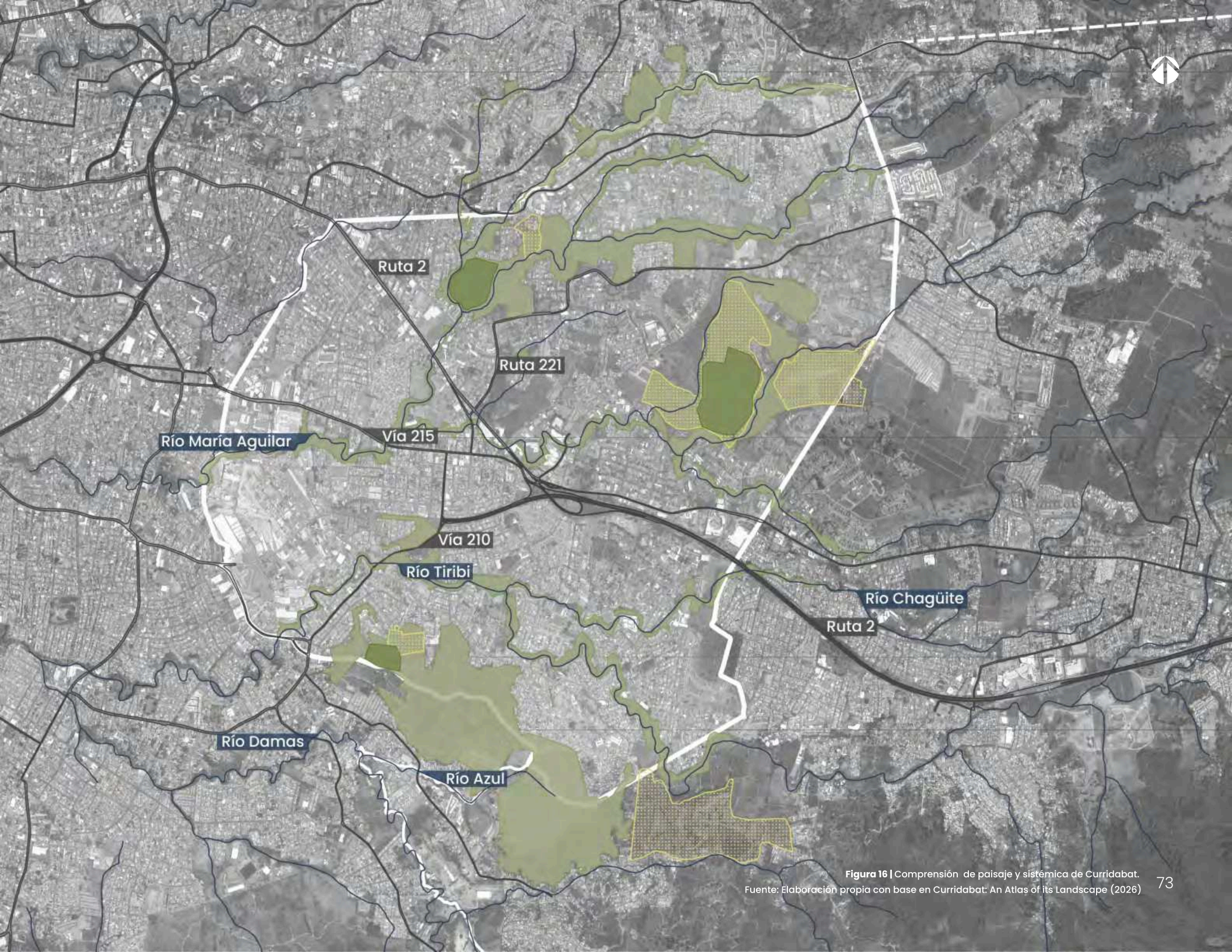
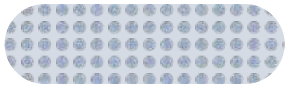


Figura 16 | Comprensión de paisaje y sistémica de Curridabat.
Fuente: Elaboración propia con base en Curridabat: An Atlas of its Landscape (2026)



Figura 17 | Red de Barrios Curridabat.
Fuente: Elaboración propia con base en Curridabat: An Atlas of its Landscape (2026)

ESPACIOS DE DULZURA



PLAN REGULADOR



ESPACIOS DE TRANSICIÓN

La propuesta de Ciudad Dulce impulsada por la Municipalidad de Curridabat desde el 2015, plantea un modelo de ciudad con una visión multidimensional del desarrollo urbano. Esta visión impulsa un desarrollo integral a través de varios proyectos urbanos, centros de desarrollo humano, programas sociales estudiantiles y proyectos orientados a la seguridad.

En este apartado se analizan la Red Barrios de Curridabat, trabajados en el Plan Regulador (2013) y el proyecto de Espacios de Dulzura (2018).

El Plan Regulador describe en el capítulo 2 la delimitación y características de las zonas de transectos que estructuran el área central de Curridabat. Estas zonas son identificadas y categorizadas para seguir varias pautas urbanísticas.

CURRIDABAT CIUDAD DULCE

Los Espacios de Dulzura es un plan piloto divido en 5 zonas que involucra a 21 comunidades del cantón. Mediante talleres de diseño participativo, las comunidades plantearon soluciones enfocadas en infraestructura vial, espacio público y equipamientos.

El proceso fue acompañado por un equipo consultor multidisciplinario que brindó apoyo social, participativo y técnico. Cada comunidad contó con al menos cinco sesiones de trabajo para analizar necesidades, identificar fortalezas y construir propuestas que respondieran a sus realidades.



Figura 18 | Transiciones Urbanas Curridabat.
Fuente: Elaboración propia con base en La Municipalidad de Curridabat (2026)

TRANSICIONES URBANAS



ESPACIOS ANALIZADOS

TRANSICIONES

01 RÍO OCLORO

02 BULVAR FRESES

03 VEINSA

04 GUAYABOS

05 CALLE REAL

06 PREDIO FIGUERES

Las transiciones urbanas son un proyecto municipal que **integra** como equipo a la comunidad, al gobierno local y a un equipo técnico multidisciplinario para optimizar la vida urbana de la comunidad.

La visión de la Municipalidad (2017), se basa en construir ciudades más inclusivas y habitables. Parte de la premisa de que la transformación urbana debe abordarse en **múltiples escalas:** desde las viviendas, la cuadra, el barrio y la ciudad, reconociendo que el bienestar urbano se construye a partir de la experiencia cotidiana de sus habitantes.

El proyecto promueve la convivencia y el respeto a la diversidad, abordando de manera explícita las diferencias de género, etnia, edad y cultura. Se busca que cada intervención urbana genere oportunidades para relacionarse, reconocer el entorno, fortalecer la identidad local y construir historias compartidas. Como señala la filosofía del proyecto, “habitar un barrio es entrar en contacto con sus olores, reconocer sus rincones, relacionarse con otros, dar vida a sus lugares y construir una historia”.

CURRIDABAT CIUDAD DULCE

El **espacio público** se coloca como eje central de la estrategia, entendido como el lugar donde se fortalece el tejido social y se construye ciudadanía. El proyecto entiende el conflicto como una oportunidad: los desafíos y tensiones en los barrios se transforman en catalizadores de creatividad urbana y mejora colectiva.

El proyecto Transiciones Urbanas busca mejorar la calidad urbana de los barrios de Curridabat mediante la planificación de vías, creación de espacios públicos, zonas verdes y parques, mejoras en seguridad y control vial, arborización y manejo de aguas pluviales, y la integración de infraestructura con el barrio, promoviendo habitabilidad, sostenibilidad y cohesión social.

La Ciclovía al Este es una nueva red de 20 km de ciclovías que conecta los cantones de Curridabat y Montes de Oca, creada para responder al aumento del ciclismo urbano y promover una movilidad segura, sostenible y descarbonizada. Beneficiará a más de 160 mil personas de población flotante, 138 mil residentes y 75 mil estudiantes universitarios.

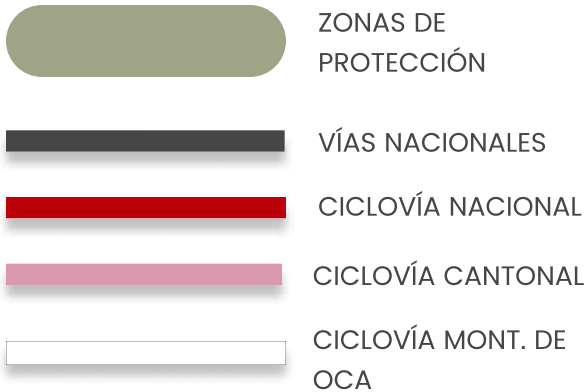
Como menciona la Municipalidad, el proyecto forma parte del programa EUROCLIMA+, financiado por la Unión Europea y ejecutado en Costa Rica por la cooperación alemana GIZ, con un presupuesto de 400 mil euros. Se desarrolla en conjunto con las municipalidades, CEDARENA, el MOPT y COSEVI. La primera etapa se implementó en 2020 y la segunda empezó en 2023, abarcando sectores como Higuerón, Calle Masís, Vargas Araya, El Prado, Zeledón y Freses. (Mata 2021)

La red se diseñó según el perfil de los ciclistas, rutas potenciales, destinos frecuentes y talleres con las comunidades y colectivos ciclistas. Se busca mejorar la movilidad cotidiana y generar beneficios ambientales, económicos y de salud para la población.

El proyecto también impulsa la intermodalidad, con la construcción de un andén ferroviario ciclista en Freses, en convenio con el INCOFER, permitiendo combinar tren y bicicleta de forma segura.

En línea con el Plan Nacional de Descarbonización, la iniciativa contribuye a reducir emisiones del transporte, que representan un 44% del CO_2 del país, y posiciona a ambos cantones como referentes nacionales en movilidad sostenible.

CICLOVÍA



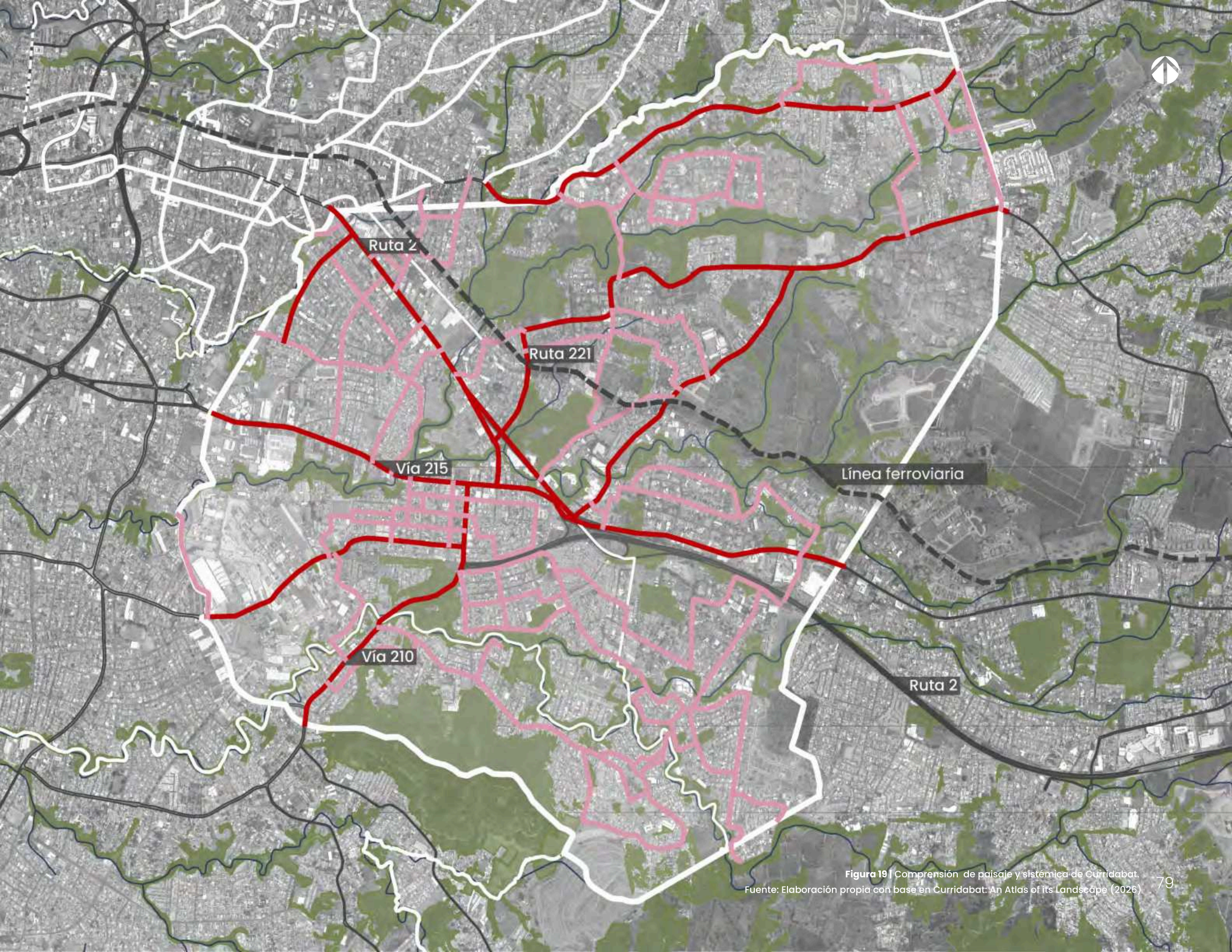


Figura 19 | Comprensión de paisaje y sistémica de Curridabat.
Fuente: Elaboración propia con base en Curridabat: An Atlas of its Landscape (2026)

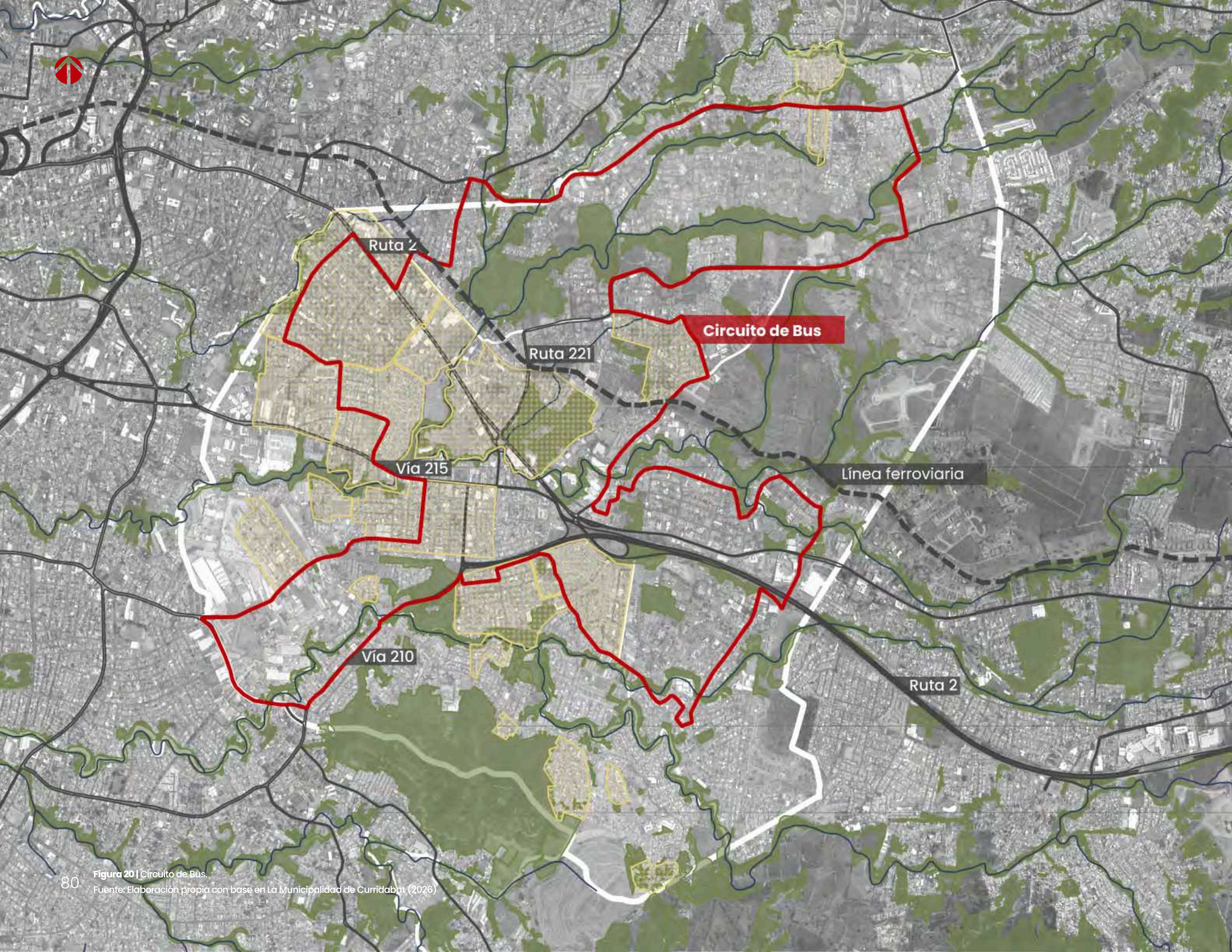


Figura 20 | Circuito de Bus.
Fuente: Elaboración propia con base en La Municipalidad de Curridabat (2026)

CIRCUITO DE BUS

ESPACIOS ANALIZADOS

RUTA CIRCUITO

La Municipalidad de Curridabat (2025) desarrolló una ruta interdistrital de autobuses que conectará los cuatro distritos del cantón: Curridabat, Granadilla, Sánchez y Tirrases, con una proyección de atención de 5.300 usuarios diarios.

Esta ruta forma parte de un nuevo modelo de transporte intracantonal, único en Costa Rica, que busca mejorar la conectividad interna, promover la movilidad sostenible y facilitar el acceso a servicios, comercios, centros educativos y espacios públicos.

El sistema incluirá dos rutas circulares (una en sentido horario y otra antihorario) con una frecuencia estimada de 15 minutos, operando todos los días de la semana. Para su implementación, prevista para el segundo semestre de 2026, el gobierno local coordina una mesa técnica con Canatrans, MOPT, CTP, Aresep y el ICE.

Cómo se muestra en el mapa la ruta se desarrolla en calles Municipales ya existentes que se relacionan con los Red de Barrios cantonal con varios proyectos ya mencionados anteriormente facilitando la movilidad urbana para los ciudadanos de Curridabat.

3.2 DIAGNÓSTICO

Para el análisis de escala macro se divide el cantón en la zonas desarrolladas por la Municipalidad de Curridabat en el Plan Regulador (2013) y los Espacios de Dulzura (2015).

Para hacer este análisis se utilizó una **escala de tipo Likert** y en los ámbitos de **La dimensión humana recomendaciones para el análisis y el diseño (2019),** sintetizados en tres ámbitos que se adaptan a la evaluación de estos espacios.

Con esta metodología se obtiene una calificación para cada categoría, y para cada zona. Para esto, se define una escala puntuaciones dónde tres estrellas es la puntuación máxima por cada rubro y 30 es la nota general más alta.



Figura 21| Diagnóstico de Propuestas. Fuente: Elaboración propia (2026)

TABLA DE EVALUACIÓN DE PROPUESTAS

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN

		★★★	★★	★
PROXIMIDAD	Existe cercanía entre los espacios propuestos a vivienda y equipamiento básico.	Cercanía a puntos importantes **alta**.	Cercanía a puntos importantes **media**.	Cercanía a puntos importantes **baja**.
ACCESIBILIDAD	Hay condiciones que facilitan su acceso por distintos medios.	Accesibilidad a la propuesta **alta**.	Accesibilidad a la propuesta **media**.	Accesibilidad a la propuesta **baja**.
INTERMODALIDAD	Integración de los distintos medios de transporte al espacio.	Intermodalidad de la propuesta **alta**.	Intermodalidad de la propuesta **media**.	Intermodalidad de la propuesta **baja**.

ESPACIO Y CONFORT

		★★★	★★	★
SEGURIDAD	Asociación del entorno con respecto a la iluminación, visibilidad y presencia de gente.	Sensación de seguridad **alta**.	Sensación de seguridad **media**.	Sensación de seguridad **baja**.
MOBILIARIO	Funcionalidad y pertinencia del mobiliario en relación con las necesidades del espacio.	**Todo** el mobiliario es funcional.	**Parte** del mobiliario es funcional.	**No hay** mobiliario funcional.
ATRACTIVO	Agrado visual que ofrece al usuario considerando diseño y limpieza.	Mantenimiento integral del espacio.	Mantenimiento regular del espacio.	Mantenimiento poco frecuente.
INCLUSIÓN	Considera las distintas necesidades de géneros al diseñar el espacio.	Enfoque de género integral.	Enfoque de género en algunos aspectos.	No hay enfoque de género al diseñar.

BIOFILIA

		★★★	★★	★
COBERTURA VEGETAL	Porcentaje de área del espacio destinado a cobertura vegetal (zonas verdes).	**Más del 75%** del espacio.	**50%** del espacio.	**Menos del 50%** del espacio.
PERMEABILIDAD	Permite la infiltración de aguas con el uso de superficies permeables.	**75%** de la superficie es permeable.	**50%** de la superficie es permeable.	**Menos de 50%** de la superficie.
ENLACE ECOLÓGICO	Conexión que permite la conectividad de la trama verde.	Relaciona **2+** conectores verdes.	Relaciona al menos **1** conector verde.	**No hay** relación con conectores verdes.

LA EUROPA

POSITIVO

Comunidad solidaria y activa, con un espacio apropiado (Salón comunal). Mayor y mejor iluminación. Casas en buenas condiciones.

Imagen 19 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Problemática social
02 Consumo de drogas
03 Lotes abandonados
04 Espacios deteriorados
05 Apropiamiento lotes
06 Tiraderos basura

NEGATIVO

Problemas con el mantenimiento de predios baldíos, acumulación de basura. Algunos sectores en los márgenes de los ríos presentan contaminación, erosión de algunos desfogues pluviales.

Imagen 20 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Calle en buen estado
02 Parques y recreación
03 Trabajo de limpieza

EVALUACIÓN LA EUROPA

20/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 6/9

★★★ Proximidad
★★☆ Accesibilidad
★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 8/12

★★☆ Seguridad
★★☆ Mobiliario
★★☆ Atractivo
★★☆ Inclusión

BIOFILIA — 6/9

★★☆ Cobertura vegetal
★★☆ Permeabilidad
★★☆ Enlace ecológico



Imagen 21 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Salón Comunal
02 Parque Recreativo
03 Puente Curridabat - Montes de Oca
04 Parque lineal
05 Conexión vial
06 Cabezales pluviales
07 Huertas urbanas

EVALUACIÓN LA VOLIO 13/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 5/9

- ★★★ Proximidad
- ★☆☆ Accesibilidad
- ★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 4/12

- ★☆☆ Seguridad
- ★☆☆ Mobiliario
- ★☆☆ Atractivo
- ★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 3/9

- ★☆☆ Cobertura vegetal
- ★☆☆ Permeabilidad
- ★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 22 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Vías en mal estado
02 Consumo de drogas
03 Acera, cunetas y rampa
04 Aguas negras
05 Apropiamiento lotes
06 Tiraderos basura

POSITIVO

La Volio termina en un parque con gran valor escénico y vistas al sureste de San José. Tiene buena cobertura vegetal en las nacientes y pendientes útiles para diseño paisajístico. Se plantea consolidarlo como parque lineal que recupere y destaque el agua y la vegetación.

Imagen 23 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Calle en buen estado
02 Árboles
03 Rampas buen estado
04 Parque y recreación
05 Naciente de agua
06 Escuela Granadilla

NEGATIVO

Problemas de seguridad, drogadicción en terreno de futura escuela. Problemas de contaminación en nacientes, focos de basura no tradicional. Problemas de seguridad en terreno municipal a la entrada de la Volio.

Imagen 24 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Parque Recreativo
02 Salón Multiusos
03 Mejora Alamedas y Calle Central
04 Mejora Alamedas y Calle Central
05 Eje Vial Principal
06 Mirador
07 Nuevo equipamiento
08 Parque lineal

SAN ÁNGEL DE ABEDULES

POSITIVO

El Centro de Conveniencia concentra actividad urbana estratégica y se complementa con dos parques, que aportan áreas recreativas y valor al espacio público dentro del cantón.

Imagen 25| Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Altas velocidades
02 Falta iluminación
03 Intersección de vía
04 Conflicto vial
05 Inseguridad / Robos
06 Calle de paso

NEGATIVO

Abedules registra altas velocidades, conflicto en la intersección vial y es calle de paso, lo que incrementa riesgos. La mala iluminación refuerza la inseguridad y robos. Requiere mejoras viales y de iluminación.

Imagen 26 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Centro conveniencia
02 Parques

EVALUACIÓN ABEDULES 18/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 6/9 ★

★★★ Proximidad
★★☆ Accesibilidad
★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 6/12 ★

★★☆ Seguridad
★☆☆ Mobiliario
★★☆ Atractivo
★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 6/9 ★

★★★ Cobertura vegetal
★★☆ Permeabilidad
★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 27 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Mejoras en parques
02 Pórticos de acceso
03 Casetas de seguridad
04 Zonas de encuentro
05 Nueva calle
06 Comercio de proximidad
07 Nuevo espacio cultural
08 Anfiteatro y cine al aire libre

EVALUACIÓN CHAPULTEPEC 11/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 4/9

★★☆ Proximidad

★☆☆ Accesibilidad

★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 4/12

★☆☆ Seguridad

★☆☆ Mobiliario

★☆☆ Atractivo

★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 3/9

★☆☆ Cobertura vegetal

★☆☆ Permeabilidad

★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 28 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Consumo drogas
02 Problemas de accesibilidad
03 Planche cerrado
04 Espacio en desuso
05 Aceras invadidas
06 Terreno inestable
07 Botadero río

POSITIVO

Los vecinos desean una pequeña cancha infantil para recreación segura y saludable, y la construcción de una rampa y un muro de contención que proteja las viviendas del sur.

Imagen 29 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Espacio recreativo
02 Calle en buen estado
03 Paisaje
04 Salón comuncal

NEGATIVO

La comunidad reporta mal estado en las alamedas y accesos difíciles para personas adultas. Se identifican cuatro focos de consumo de droga y, al sur hacia el río Tiribí, áreas con desechos no tradicionales.

Imagen 30 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Nuevo parque y salón comunal
02 Mejores vías y alamedas
03 Mobiliario y juegos infantiles
04 Rampa y muro de contención

LA PARIS

POSITIVO

El sector cuenta con espacios recreativos, un estadio, y un paisaje atractivo, complementados por calles en buen estado y un salón comunal, que en conjunto fortalecen la actividad social y la calidad del entorno urbano.

Imagen 31 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Alamedas mal estado
02 Faltan mejoras
03 Aceras como parqueo
04 Red pluvial colapsa
05 Falta iluminación
06 Contaminación

NEGATIVO

La París presenta alamedas deterioradas, aceras usadas como parqueo, red pluvial colapsada, mala iluminación y contaminación, lo que afecta la seguridad y calidad urbana del sector.

Imagen 32 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Espacio recreativo
02 Estadio
03 Paisaje
04 Calle buen estado
05 Salón comunal

EVALUACIÓN ABEDULES 14/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 5/9

★★★ Proximidad
★☆☆ Accesibilidad
★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 4/12

★☆☆ Seguridad
★☆☆ Mobiliario
★☆☆ Atractivo
★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 6/9

★★★ Cobertura vegetal
★★☆ Permeabilidad
★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 33 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Mejoras Alamedas
02 Mejoras vías y aceras
03 Nueva vía compartida
04 Sistema pluvial
05 Mejoras de parque
06 Cubiertas fotovoltaicas
07 Nuevo centro mixto
08 Reconversión industria

EVALUACIÓN B. SAN JOSÉ

11/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 4/9

★★☆ Proximidad

★☆☆ Accesibilidad

★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 4/12

★☆☆ Seguridad

★☆☆ Mobiliario

★☆☆ Atractivo

★☆☆ Inclusión

BIOFILIA — 3/9

★☆☆ Cobertura vegetal

★☆☆ Permeabilidad

★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 34 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Aceras en mal estado **02** Carros mal parqueados **03** Poca iluminación **04** Inseguridad y consumo de drogas **05** Problemas de accesibilidad

BARRIO SAN JOSÉ

POSITIVO

El carácter del barrio se consolida entorno a un gran espacio abierto de 7500 metros cuadrados. Se mantienen vistas a las colinas cercanas desde la plaza de deportes.

Imagen 35 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Gran espacio abierto **02** Salón comunal **03** Vegetación **04** Paisaje vista montañas

NEGATIVO

Falta de iluminación y apropiación nocturna de los espacios púbicos. Problemas de accesibilidad e invasión de aceras. Incertidumbre con respecto al proyecto viales y a formalización de títulos de propiedad.

Imagen 36 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Mejoras salón comunal **02** Mejoras área deportiva **03** Nuevas plazas y recorridos **04** Mejoras viales

LA LÍA

POSITIVO

El sector cuenta con espacios recreativos, calles en buen estado, espacios comunes y áreas verdes con vegetación abundante, lo que contribuye a un entorno urbano activo, seguro y agradable para la comunidad.

NEGATIVO

La Lía tiene espacios verdes y recreativos subutilizados e inseguros, con accesibilidad limitada. La comunidad prioriza recreación, parques y seguridad, proponiéndose mejoras de infraestructura y conexión con el Parque Piedras Villas de Ayarco.

EVALUACIÓN LA LÍA 17/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 6/9 ★

★★★ Proximidad
★★☆ Accesibilidad
★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 7/12 ★

★★☆ Seguridad
★☆☆ Mobiliario
★★☆ Atractivo
★★☆ Inclusión

BIOFILIA 4/9 ★

★☆☆ Cobertura vegetal
★★☆ Permeabilidad
★☆☆ Enlace ecológico

Imagen 37 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Espacios subutilizados **02** Faltan mejoras **03** Basura **04** Inseguro

05 Accesibilidad **06** Ruptura con la pista

Imagen 38 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Espacio recreativo **02** Calle en buen estado **03** Espacios comunes **04** Áreas verdes

05 Vida vegetación



Imagen 39 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Mejoras parques **02** Circuito de movilidad **03** Proyecto inmobiliario **04** Mejoras accesos

05 Parque Lomas del Sol **06** Laguna de retención pluvial **07** Piscina municipaldad **08** Pacificación vial

EVALUACIÓN EL HOGAR

14/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 4/9

★★☆ Proximidad

★☆☆ Accesibilidad

★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 5/12

★★☆ Seguridad

★☆☆ Mobiliario

★☆☆ Atractivo

★☆☆ Inclusión

BIOFILIA — 5/9

★★☆ Cobertura vegetal

★★☆ Permeabilidad

★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 40 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Aceras en mal estado **02** Área subutilizada **03** Escorrentías de agua **04** Falta de hidrantes

POSITIVO

Los vecinos desean una pequeña cancha infantil para recreación segura y saludable, y la construcción de una rampa y un muro de contención que proteja las viviendas del sur.

Imagen 41 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Espacios recreativos **02** Calles adoquinadas **03** Calles en buen estado **04** Salón comunal

NEGATIVO

La comunidad reporta mal estado en las alamedas y accesos difíciles para personas adultas. Se identifican cuatro focos de consumo de droga y, al sur hacia el río Tiribí, áreas con desechos no tradicionales.

Imagen 42 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Zonas de encuentro **02** Mejoras en calles **03** Mejoras en calles **04** Mejoras parque-puente **05** Mejoras parque escuela

LA PONDEROSA

POSITIVO

La Ponderosa se caracteriza por nuevos proyectos comunitarios en desarrollo, espacios comunales activos y una relación directa con la vegetación y la montaña, elementos que fortalecen la cohesión barrial, el sentido de identidad y la calidad del entorno urbano–ambiental.

Imagen 43 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Estado de calles y aceras
02 Ventas callejeras
03 Invasión espacio público
04 Invasión montaña

NEGATIVO

La Ponderosa presenta deterioro en calles y aceras, invasión del espacio público por ventas callejeras y ocupación hacia zonas de montaña, generando conflictos urbano-ambientales. Se requieren mejoras viales y ordenamiento territorial.

Imagen 44 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Nuevos proyectos
02 Espacios comunales
03 Vegetación / montaña

EVALUACIÓN LA PONDEROSA 10/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 3/9

- ★☆☆ Proximidad
- ★☆☆ Accesibilidad
- ★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 4/12

- ★☆☆ Seguridad
- ★☆☆ Mobiliario
- ★☆☆ Atractivo
- ★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 3/9

- ★☆☆ Cobertura vegetal
- ★☆☆ Permeabilidad
- ★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 45 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Mejoras en vías y aceras
02 Mejoras en alamedas
03 Salón comunal
04 Zonas de encuentro y nuevas plazas
05 Tratamiento de aguas

EVALUACIÓN VALLE DEL SOL

14/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 4/9

★★☆ Proximidad

★☆☆ Accesibilidad

★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 5/12

★★☆ Seguridad

★☆☆ Mobiliario

★☆☆ Atractivo

★☆☆ Inclusión

BIOFILIA — 5/9

★★☆ Cobertura vegetal

★★☆ Permeabilidad

★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 46 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Alamedas mal estado **02** Falta iluminación **03** Faltan mejoras **04** Árboles enfermos **05** Contaminación e inseguridad

VALLE DEL SOL

POSITIVO

Cuenta con salón comunal y vegetación relevante, elementos que fortalecen el sentido de pertenencia. La comunidad proyecta iniciativas y proyectos futuros para mejorar y activar el barrio.

Imagen 47 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Salón comuncal **02** Vegetación **03** Sentido de pertenencia **04** Proyectos futuros

NEGATIVO

Valle del Sol tiene alamedas deterioradas, mala iluminación, árboles enfermos y contaminación, factores que aumentan la inseguridad y degradan el entorno urbano. Se requieren mejoras viales y ambientales.

Imagen 48 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



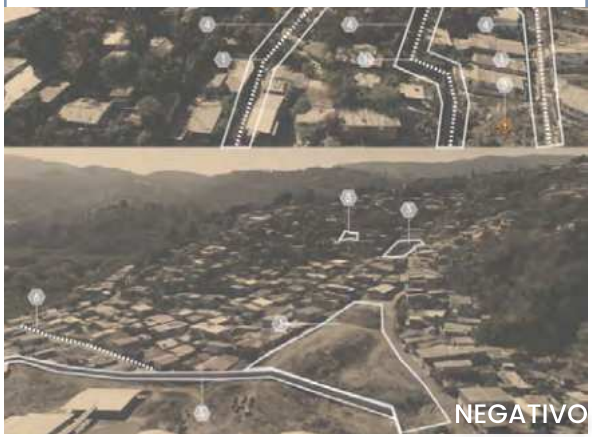
01 Pavimento **02** Salón comunal **03** Iluminación **04** Mobiliario **05** Mobiliario

MIRAVALLES

POSITIVO

Miravalles cuenta con montaña y vegetación, así como equipamientos comunitarios como salón comunal, CECUDI y colegio, que fortalecen la cohesión social y la identidad del barrio, además de ofrecer espacios educativos y recreativos para la comunidad.

Imagen 49 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



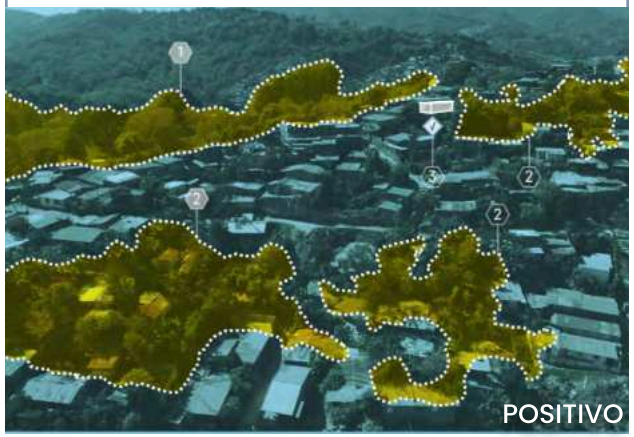
01 Infraestructura mal estado **02** Accesibilidad **03** Basura **04** Escorrentía

05 Muro ciego **06** Caño cielo abierto

NEGATIVO

Miravalles presenta infraestructura deteriorada, problemas de escorrentía y drenaje por caños a cielo abierto, accesibilidad limitada y basura en el espacio público. Se requieren mejoras integrales de infraestructura y movilidad peatonal.

Imagen 50 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Montaña **02** Vegetación **03** Salón comunal **04** Colegio

05 CECUDI

EVALUACIÓN MIRAVALLES 10/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 3/9 ★

★☆☆ Proximidad

★☆☆ Accesibilidad

★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 4/12 ★

★☆☆ Seguridad

★☆☆ Mobiliario

★☆☆ Atractivo

★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 3/9 ★

★☆☆ Cobertura vegetal

★☆☆ Permeabilidad

★☆☆ Enlace ecológico

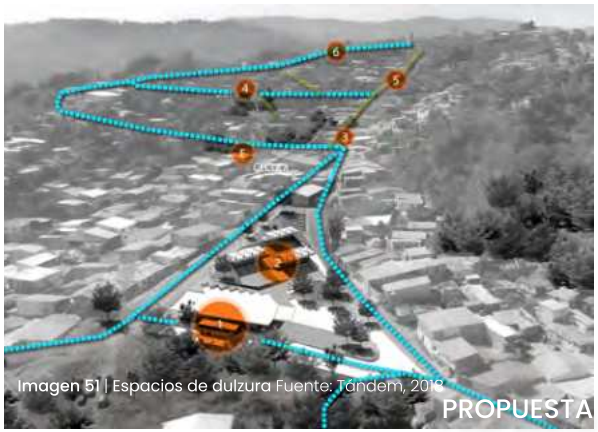


Imagen 51 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Terminal autobuses **02** Campo ferial **03** Nuevo parque y tanque de agua **04** Acoplo y mirador

05 Escaleras y aceras

EVALUACIÓN EL CENTRO

16/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 6/9

- ★★★ Proximidad
- ★★☆ Accesibilidad
- ★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 7/12

- ★★☆ Seguridad
- ★★☆ Mobiliario
- ★★☆ Atractivo
- ★☆☆ Inclusión

BIOFILIA — 3/9

- ★☆☆ Cobertura vegetal
- ★☆☆ Permeabilidad
- ★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 52 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Poca vegetación **02** Falta iluminación **03** Inseguridad **04** Cruces peligrosos **05** Alcantarillado interviene con el tránsito peatonal

POSITIVO

el Centro presenta uso mixto del suelo, que integra actividades residenciales, comerciales y servicios, favoreciendo la dinámica cotidiana; además, cuenta con puntos de encuentro que promueven la convivencia y la identidad del lugar, lo que facilita la movilidad, la permanencia y el desarrollo de actividades diarias para residentes y visitantes.

Imagen 53 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

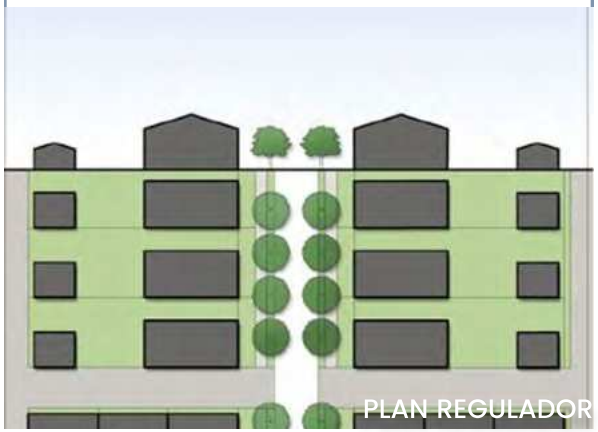


01 Uso mixto **02** Puntos de encuentro **03** Acceso a servicios

NEGATIVO

El Centro presenta problemas como poca vegetación, falta de iluminación, sensación de inseguridad, cruces peatonales peligrosos y un alcantarillado que interfiere con la movilidad peatonal, afectando la seguridad y la calidad del espacio urbano.

Imagen 54 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Usos mixtos **02** Calles interconectadas **03** Altura típica: 1-2 niveles **04** Espacios públicos **05** Frentes libres **06** Accesibilidad peatonal

EL DORADO

POSITIVO

El sector combina uso mixto, acceso a servicios y vegetación, generando un entorno urbano funcional y agradable.

NEGATIVO

El Dorado presenta rupturas viales, inundaciones, tráfico intenso y cruces peligrosos, lo que afecta la movilidad y seguridad del sector. Se requieren mejoras en infraestructura y seguridad vial.

Imagen 55 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Rupturas vidles **02** Inundaciones **03** Tráfico **04** Cruces peligrosos

Imagen 56 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Uso mixto **02** Acceso a servicios **03** Vegetación

EVALUACIÓN EL DORADO 17/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 4/9

★★☆ Proximidad

★☆☆ Accesibilidad

★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 7/12

★★☆ Seguridad

★☆☆ Mobiliario

★★★ Atractivo

★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 6/9

★☆☆ Cobertura vegetal

★☆☆ Permeabilidad

★☆☆ Enlace ecológico

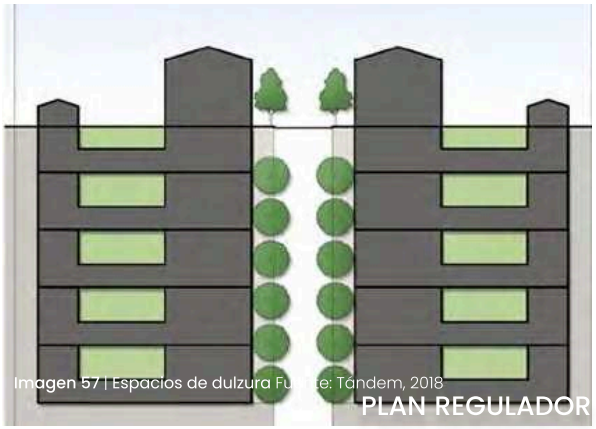


Imagen 57 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Usos mixtos **02** Calles interconectadas **03** Altura típica: 1-3 niveles **04** Espacios públicos **05** Frentes libres **06** Accesibilidad peatonal

EVALUACIÓN FRESES 16/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 6/9

- ★★★ Proximidad
- ★★☆ Accesibilidad
- ★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 7/12

- ★★☆ Seguridad
- ★☆☆ Mobiliario
- ★★★ Atractivo
- ★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 3/9

- ★☆☆ Cobertura vegetal
- ★☆☆ Permeabilidad
- ★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 58 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Tráfico **02** Ruptura vial **03** Cruces peligrosos **04** Poca vegetación

POSITIVO

El sector destaca por contar con servicios cercanos y una buena infraestructura, lo que facilita su acceso a las viviendas cercanas.

Imagen 59 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

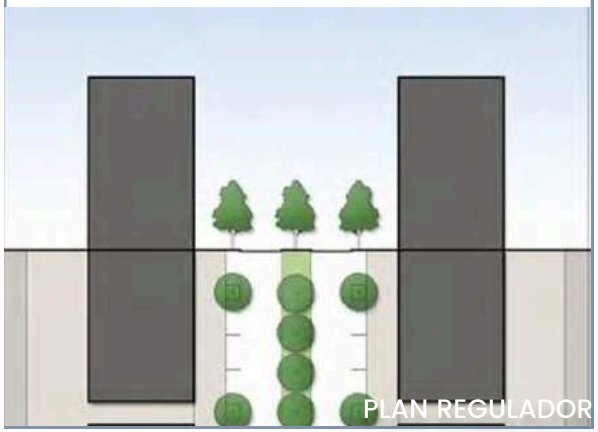


01 Servicios **02** Buena infraestructura

NEGATIVO

Freses presenta tráfico elevado y rupturas en la red vial que afectan la continuidad del desplazamiento, además de cruces peligrosos que incrementan el riesgo para peatones. La baja presencia de vegetación reduce la calidad ambiental y el confort urbano del sector.

Imagen 60 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Densidad y altura **02** Uso mixto **03** Espacio público **04** Actividad urbana

EL PRADO

POSITIVO

La zona combina uso mixto, buena oferta de servicios y múltiples modos de transporte, reforzados por su cercanía a varia universidades.

Imagen 61 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Rupturas vidles **02** Cruces peligrosos **03** Tráfico **04** Vegetación

NEGATIVO

El Prado enfrenta rupturas viales, cruces peligrosos y alto tráfico, además de poca vegetación que reduce el confort y la calidad del entorno.

Imagen 62| Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Uso mixto **02** Acceso a servicios **03** Modos de transporte

EVALUACIÓN EL PRADO 15/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 6/9 ★

★★★ Proximidad
★☆☆ Accesibilidad
★★☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 6/12 ★

★★☆ Seguridad
★☆☆ Mobiliario
★★☆ Atractivo
★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 3/9 ★

★☆☆ Cobertura vegetal
★☆☆ Permeabilidad
★☆☆ Enlace ecológico

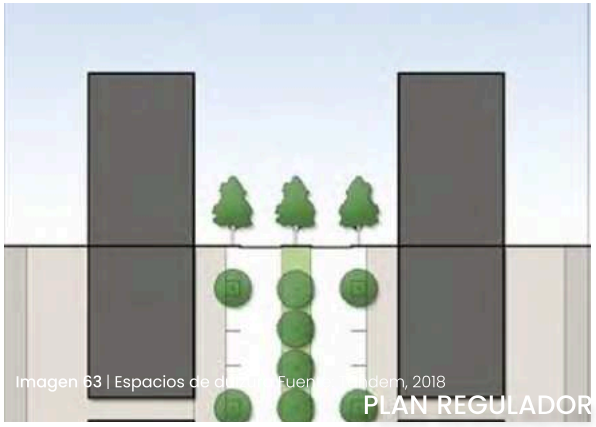


Imagen 63 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Densidad y altura **02** Uso mixto **03** Espacio público **04** Actividad urbana

EVALUACIÓN EL HOGAR 15/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 6/9

★★★ Proximidad
★★☆ Accesibilidad
★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 6/12

★★☆ Seguridad
★☆☆ Mobiliario
★★☆ Atractivo
★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 3/9

★☆☆ Cobertura vegetal
★☆☆ Permeabilidad
★☆☆ Enlace ecológico



Imagen 64 | Espacios de dulzura Fuente:

01 Tráfico **02** Ruptura vial **03** Vivienda informa **04** Poca vegetación **05** Inseguridad

POSITIVO

El Hogar destaca positivamente por la presencia de servicios importantes como Multiplaza y El Registro Civil. Su buena infraestructura comercial y el uso mixto del suelo (vivienda y comercio) impulsa la actividad económica y facilita el acceso a comercio y servicios.

Imagen 65 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

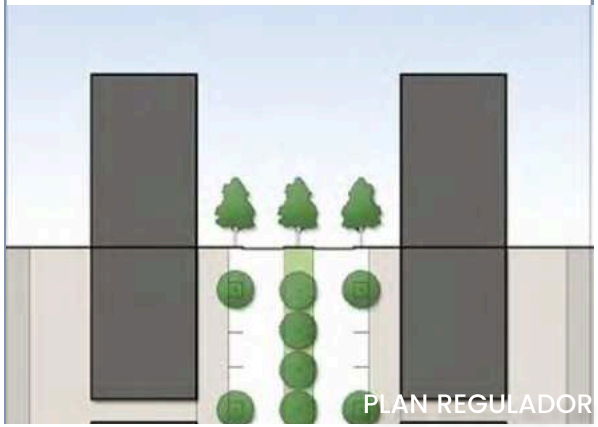


01 Servicios **02** Buena infraestructura **03** Uso mixto

NEGATIVO

El Hogar presenta como principales problemas el alto tráfico vehicular, la ruptura vial generada por la vía 215 que fragmenta el sector, la presencia de vivienda informal, la escasa vegetación y condiciones de inseguridad, factores que afectan la movilidad, la integración urbana y la calidad del espacio público.

Imagen 66 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Densidad y altura **02** Uso mixto **03** Espacio público **04** Actividad urbana

NOPALERA

POSITIVO

La Nopalera combina uso mixto, acceso a servicios, espacios de recreación y diversos modos de transporte, creando un entorno urbano funcional y agradable.

Imagen 67 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Rupturas vidles **02** Cruces peligrosos **03** Tráfico **04** Poca vegetación

NEGATIVO

La Nopalera enfrenta rupturas viales, cruces peligrosos y un tráfico constante que afecta la movilidad cotidiana. Además, la escasa vegetación reduce la calidad ambiental y limita las oportunidades de sombra y confort en el espacio público.

Imagen 68 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018



01 Uso mixto **02** Acceso a servicios **03** Vegetación **04** Recreación **05** Modos de transporte

EVALUACIÓN NOPALERA 17/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN 6/9

★★★ Proximidad

★☆☆ Accesibilidad

★★☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT 7/12

★★☆ Seguridad

★★☆ Mobiliario

★★☆ Atractivo

★☆☆ Inclusión

BIOFILIA 4/9

★★☆ Cobertura vegetal

★☆☆ Permeabilidad

★☆☆ Enlace ecológico

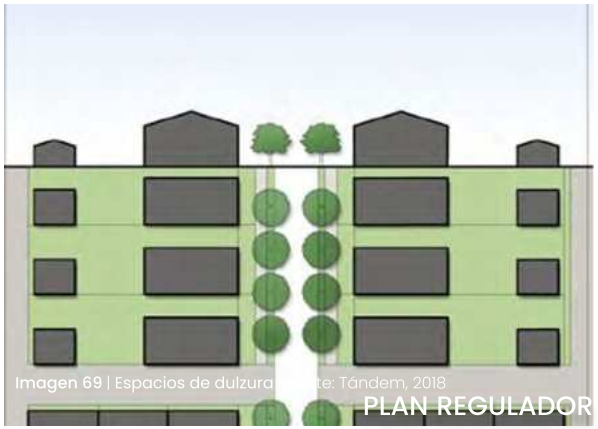


Imagen 69 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

01 Usos mixtos **02** Calles interconectadas **03** Altura típica: 1-3 niveles **04** Espacios públicos **05** Frentes libres **06** Accesibilidad peatonal



Figura 22 |Proceso participativo, Espacios de Dulzara
Fuente: YUSO, Diseño en Colectivo

RUPTURAS EN EL TEJIDO

Cómo se ha mencionado anteriormente, el proceso de urbanización acelerada de Curridabat ha generado diversas rupturas urbanas que dificultan la continuidad de espacios y la movilidad en el cantón.

Estas fracturas surgen principalmente por la priorización histórica de la infraestructura vial para el transporte privado, que introduce grandes barreras físicas en el territorio. Un ejemplo claro es la Autopista Florencio del Castillo, cuyo trazado actúa como un límite rígido que separa distritos y restringe la movilidad inter-distrital.

Como resultado, se configuran islas urbanas desconectadas entre sí, donde los diferentes sectores del cantón funcionan de manera fragmentada, con accesibilidad desigual y dificultades para integrar redes de movilidad y cohesión comunitaria.

- VIAL
- AFLUENTE
- TOPOGRAFÍA

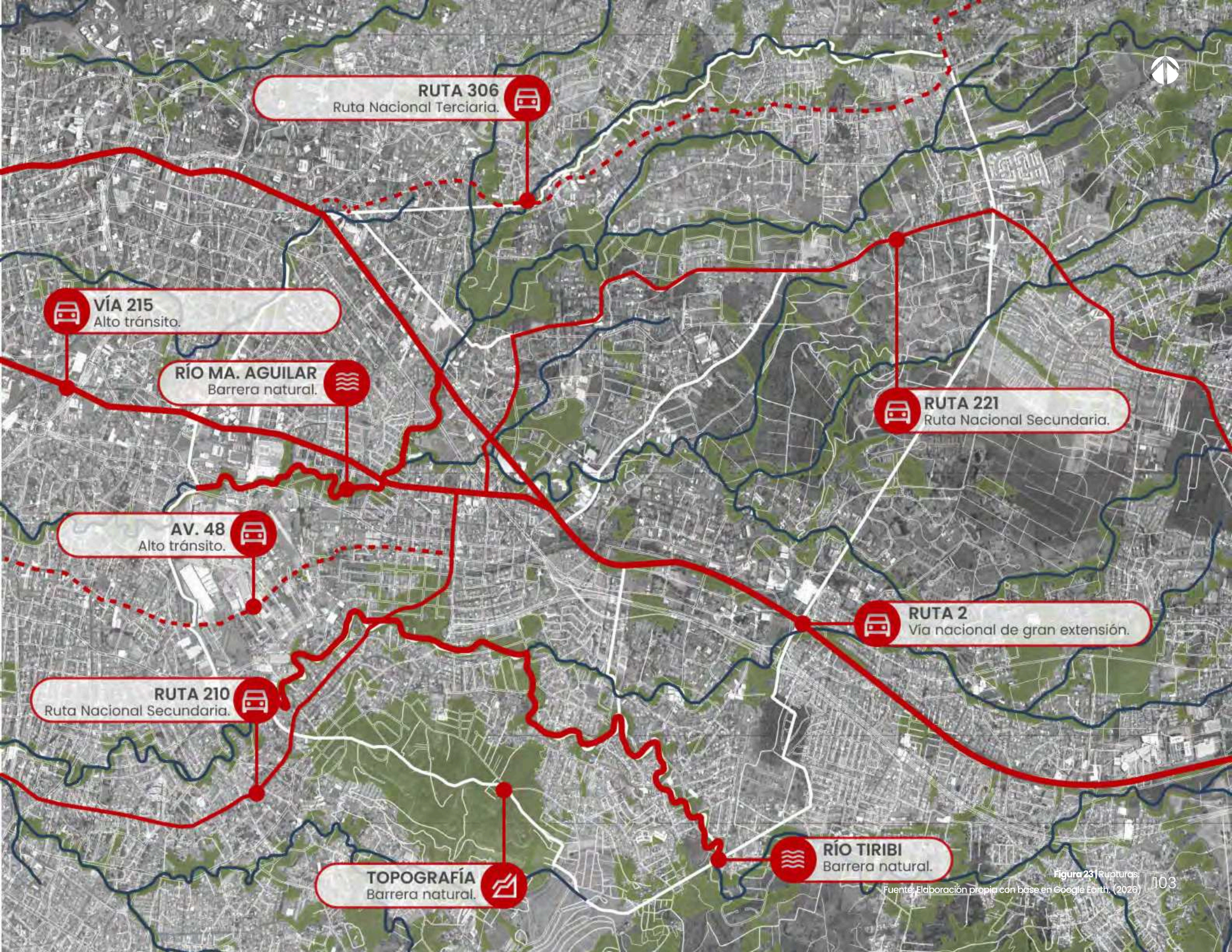


Figura 23 Rupturas.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

3.4 CARACTERIZACIÓN ZONAS



Figura 24 | Diagrama burbuja zonas.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

PAISAJE URBANO

COMERCIO

VIVIENDA Y BARRIO PRIVADO

VIVIENDA

ZONA INDUSTRIAL

USO MIXTO

La consolidación de estas rupturas urbanas no solo afecta la continuidad espacial y la movilidad, sino que también moldea la morfología interna de Curridabat, generando zonas con funciones específicas que permanecen desconectadas entre sí.

Las zonas de vivienda densa forman islas urbanas que, pese a su alta población, funcionan como enclaves cerrados sin buena conexión con el entorno, debido a la falta de espacios públicos y su débil vínculo con el comercio y el transporte. Incluso el casco histórico opera como una isla cívica: concentra servicios, pero la saturación vial y la fragmentación lo mantienen desconectado de los barrios vecinos.

Finalmente, sectores como Abedules funcionan como islas residenciales cerradas, con acceso limitado y poca integración al tejido urbano.

01 Se caracteriza por su **antigua infraestructura industrial** convertida a **comercio de gran escala.**

02 **Zona industrial actual**, infraestructura de bodegas con tapias ciegas.

03 **Vivienda densa** de baja escala.

04 Centro histórico de Curridabat, destaca por su **comercio de escala local.**

05 Vivienda de clase media desarrollada en **tipología de urbanización.**

06 **Viviendas de clase media y alta.** Escala de edificaciones baja y media.

07 **Condominios cerrados** con escala media.

08 Zona de mayor **uso mixto**, eje comercial fuerte que da lugar a **residencias de escala alta** (10+ niveles).

09 Desarrollo de **condominios de clase alta**, poca presencia de comercio.

3.5 DELIMITACIÓN

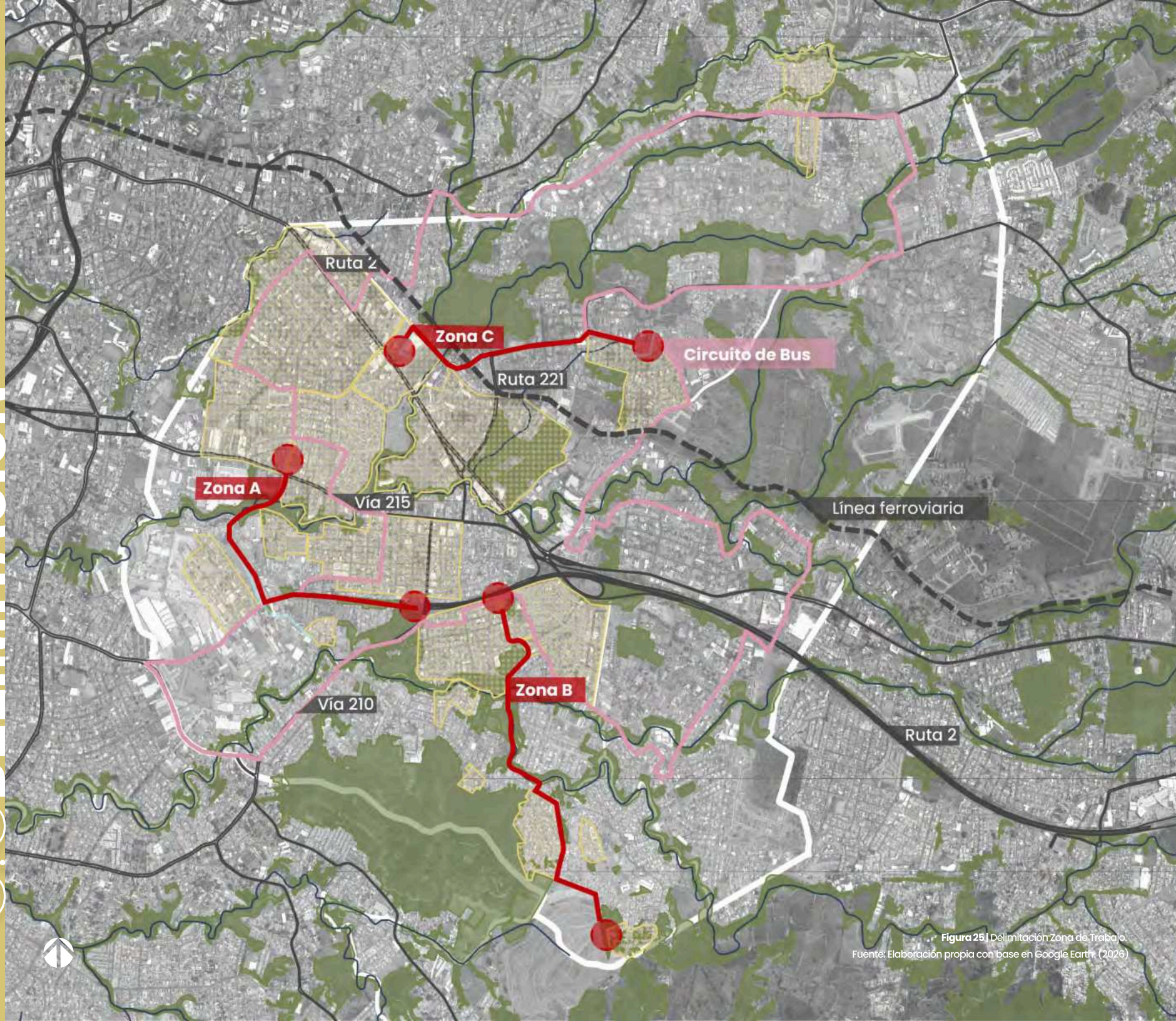


Figura 25 | Delimitación Zona de Trabajo.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth, (2026)

DELIMITACIÓN DE ZONA DE TRABAJO



ESPACIOS ANALIZADOS

RUTA DE ZONA A DESARROLLAR

RUTA CIRCUITO DE BUS

Frente a este escenario de ruptura urbana, se vuelve imprescindible definir zonas de trabajo específicas que permitan intervenir de manera estratégica en los puntos donde las desconexiones son más críticas. La delimitación que se presenta a continuación responde precisamente a esta necesidad: identificar dónde intervenir y por qué, con el fin de recomponer el tejido urbano y fortalecer la movilidad y cohesión del cantón.

En primer lugar, se plantea unir la zona comercial y el centro histórico con los sectores de vivienda densa en Tirrases, integrando estos núcleos aislados a través de corredores peatonales, mejoras en transporte público, espacios públicos intermedios y redes de movilidad activa. Esta estrategia permitirá que los habitantes de Tirrases accedan de forma más equitativa a servicios, empleo y comercio, mientras se fortalece la continuidad urbana del distrito.

En segundo lugar, se propone unificar y articular los distintos proyectos urbanos existentes y futuros en Tirrases, hoy dispersos y poco coordinados, para consolidar un tejido coherente que responda a las necesidades de movilidad, espacio público y habitabilidad del distrito.

Finalmente, se plantea conectar el área comercial de Freses con las zonas residenciales de Granadilla, actualmente separadas por rupturas funcionales y viales. Crear enlaces peatonales seguros, mejorar la intermodalidad y activar los bordes entre ambos sectores permitirá que Freses deje de funcionar como un enclave comercial aislado y se relacione de manera fluida con las comunidades residenciales que lo rodean.

04 PLAN DE ACCIÓN

Contenidos del cápitulo

4.1 Referencias
4.2 Pautas generales
4.3 Definición de zonas
4.4 Diagnóstico del paisaje
4.5 Propuestas pertinentes
4.6 Catálogo de estrategias
4.7 Paleta vegetal
4.8 Escala micro
4.9 Programa urbano
4.10 Plan maestro

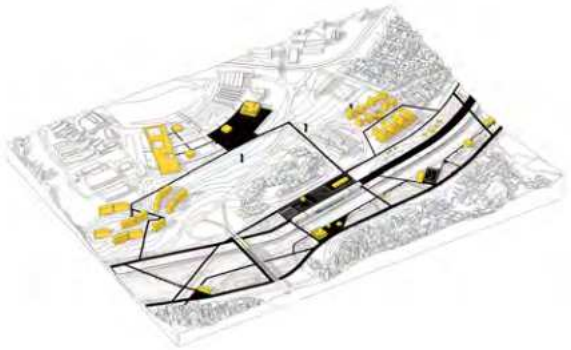
LATITUD, PARQUE DEL RÍO EN MEDELLÍN

Año:
Firma: Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad
Ubicación: Medellín, Colombia
Área: 427.600 m²

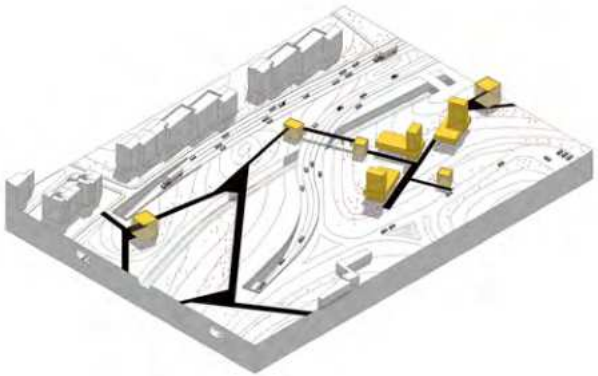
El proyecto "Parques del Río" en Medellín, desarrollado por Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad, propone una reconexión integral entre la ciudad y su río a través de la conformación de un corredor biótico metropolitano. Este enfoque surge como respuesta a la fragmentación histórica del sistema natural del Valle de Aburrá, donde la vegetación y los espacios verdes han permanecido aislados del uso cotidiano debido a la presencia de grandes infraestructuras viales y barreras urbanas. La propuesta entiende el río Medellín no solo como un elemento paisajístico, sino como un eje estructurante capaz de articular dinámicas ambientales, sociales, culturales y de movilidad sostenible.

CONSIDERACIONES FINALES

- Sistema ambiental de conectividad para la ciudad.
- Río como eje estructurante
- Repotenciación de los vacíos verdes urbanos y su vinculación al sistema ambiental.
- Cohesión social







Figuras 26,27,28,29 |Latitud, Parque del Río en Medellín. Fuente: ArchDaily

PARQUE LINEAL FERROCARRIL DE CUERNAVACA

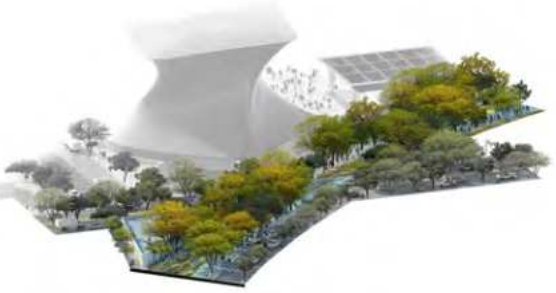
Año: 2017
Firma: Gaeta-Springall arquitectos
Ubicación: Ciudad de México
Área: 17500m²

El Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca surge a partir de un Concurso Internacional de Ideas (2016) convocado por SEDUVI, la delegación Miguel Hidalgo y el Colegio de Arquitectos de México. El proyecto plantea la transformación de una antigua franja ferroviaria en un bosque urbano lineal de 4.5 km, capaz de conectar 22 colonias y generar un sistema continuo de espacio público. En 2017 se construyó y abrió al público el primer tramo de 1.4 km, desarrollado mediante proyecto ejecutivo, gestión interinstitucional y un proceso intenso de socialización con vecinos altamente involucrados en el territorio.

El concepto central consiste en crear un bosque urbano democrático, incluyente, sostenible y conector, que integre programas culturales, recreativos y ambientales, fortaleciendo el sentido de comunidad y apropiación ciudadana. El proyecto busca equilibrar usos de suelo mixtos, el desarrollo económico y la preservación del patrimonio, construyendo ciudad a partir de un espacio lineal con identidad propia.

CONSIDERACIONES FINALES

- Continuidad espacial.
- Identidad y elementos simbólicos.
- Modelo replicable.
- Visión multiescalar







Figuras 30,31,32 |Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca.
Fuente: ArchDaily



BIOESTRUCTURAS

Solución de diseño basada en la naturaleza que permite implementar vegetación en distintos elementos que pueden ser incluidos en el espacio urbano.

El Parque Central de Curridabat cuenta con un **jardín colgante a 7 metros de altura como solución a las islas de calor**, esta se integra en una zona de paso y además cuenta con áreas de estancia bajo su protección.

En la malla se colocaron 23 especies tropicales nativas de enredaderas con flores de distintos colores que no requieren riego, según Cañas Arquitectos.

Figura 33 | Jardín Colgante. Fuente: Proyecto Biodiver, (s.f).



RECORRIDOS LÚDICOS

La construcción de recorridos lúdicos en el espacio público se orienta a generar **experiencias dinámicas y multisensoriales** que promuevan la exploración, la interacción social y el juego.

Según Guppy (2024) **las ciudades necesitan espacios que inciten a la alegría** para lograr tener comunidades más resilientes. Los entornos lúdicos fomentan la interacción de redes comunitarias cruciales.

El dinamismo se puede evocar por medio de mobiliario que permita interacción, el uso de colores y texturas que promuevan la curiosidad.

Figura 34 | Patio de recreo urbano. Fuente: Landscape Architects Network (2024)

NEUROARQUITECTURA



Uso de **colores** e implementación de **geometrías orgánicas** para generar mayor interés en el uso de los espacios. Fomentar el uso de **luz cálida** ya que es más amigable con la fauna.

SENSIBILIDAD AL AGUA



Implementar en el diseño urbano elementos que incorporen el agua y la pongan en valor y que además logren gestionar el exceso de la misma en la temporada lluviosa como son las biomaceteras o sistemas de drenaje sostenibles. En conjunto, propiciar que se mantengan los ejes verdes y se amplíen los corredores biológicos.

4.3 DEFINICIÓN DE ZONAS

Esta sección consiste en la delimitación de zonas considerando su afectación por las rupturas viales y topográficas determinadas en esta investigación. Las zonas seleccionadas **buscan tejer nuevos recorridos que permitan conectar los espacios verdes, las esmeraldas todavía existentes, y los espacios de dulzura planteados por la municipalidad** siguiendo la ruta del nuevo circuito de transporte público para proponer soluciones en función de la misma.

Se pretende generar un estudio más detallado de cada zona seleccionada que permita evaluar el estado actual y determinar con certeza los potenciales y necesidades de cada zona.

zona a

↔ EXTENSIÓN

El recorrido de la zona A cuenta de **1650 m lineales** con considerables diferencias de nivel a lo largo de este.

CONEXIONES

Esta zona conectaría la actividad de la Ruta 215 con el centro histórico y la zona residencial de Barrio San José.

✱ GENERALIDADES

Esta zona cuenta con una dinámica muy heterogénea por la variedad de usos y su cercanía a distintas rutas nacionales.

zona b

↔ EXTENSIÓN

El recorrido de la zona B cuenta de **2300 m lineales** que se desarrollan principalmente a lo largo del río.

CONEXIONES

Conexión alterna desde la rotonda de hacienda vieja a través del corredor verde que cruza transversalmente el distrito de Tirrases.

✱ GENERALIDADES

La zona b se encuentra muy dividida del resto del cantón por la actuación de la autopista Florencio del Castillo y su topografía elevada.

zona c

↔ EXTENSIÓN

El recorrido de la zona A cuenta de **1500 m lineales** que atraviesan una de las esmeraldas principales hasta llegar a Freses.

CONEXIONES

Busca conectar la zona comercial de la Ruta 2 con el corredor biológico hasta el Boulevard de Freses existente.

✱ GENERALIDADES

Zona de alto tránsito y actividad por su cercanía a los comercios principales del cantón como Multiplaza Curridabat.

SIMBOLOGÍA

- ZONA A
- ZONA B
- ZONA C
- ESPACIOS DE DULZURA
- ESMERALDAS
- CIRCUITO CONEXIÓN CURRIDABAT

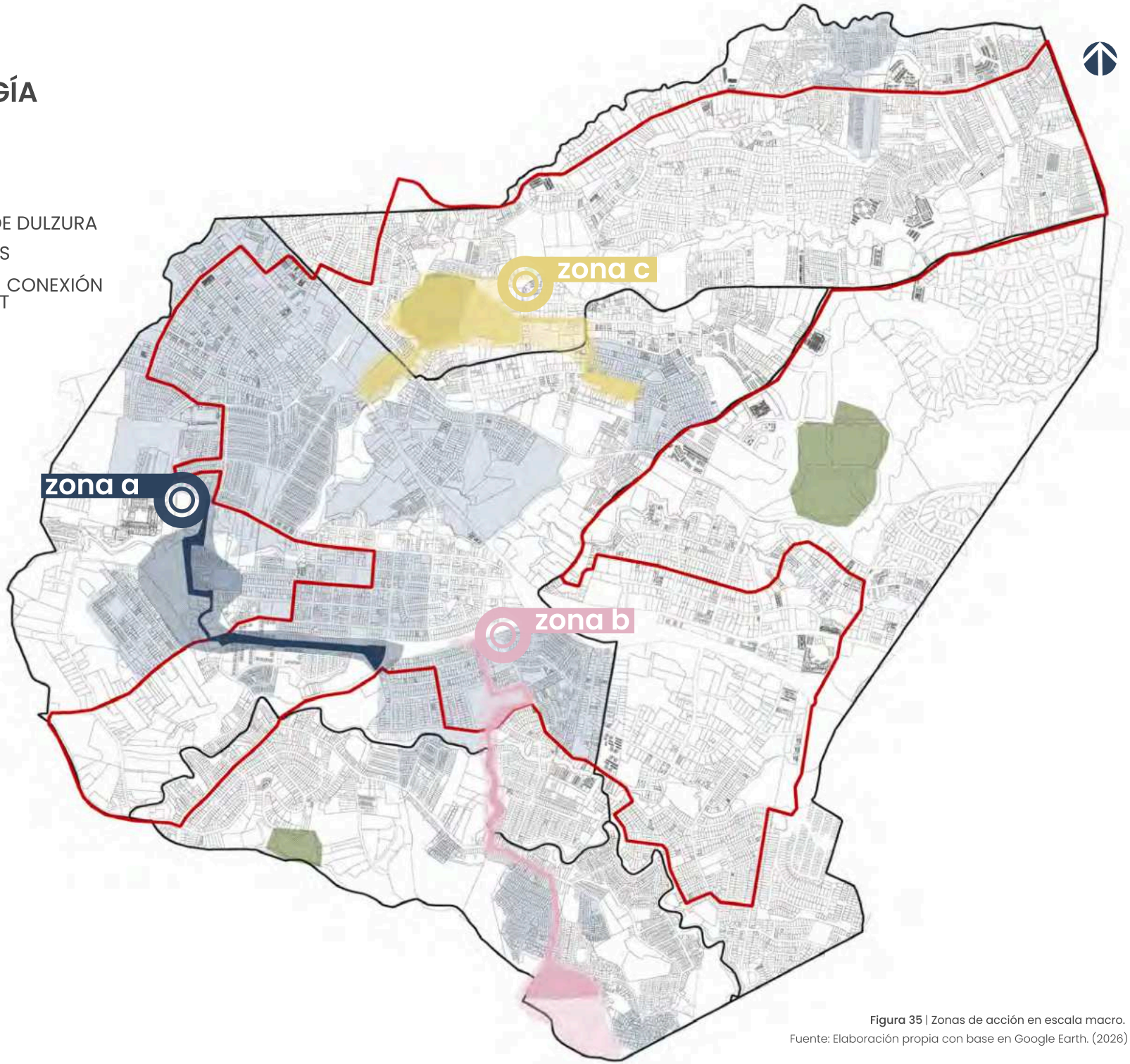


Figura 35 | Zonas de acción en escala macro.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

4.4 DIAGNÓSTICO DEL PAISAJE

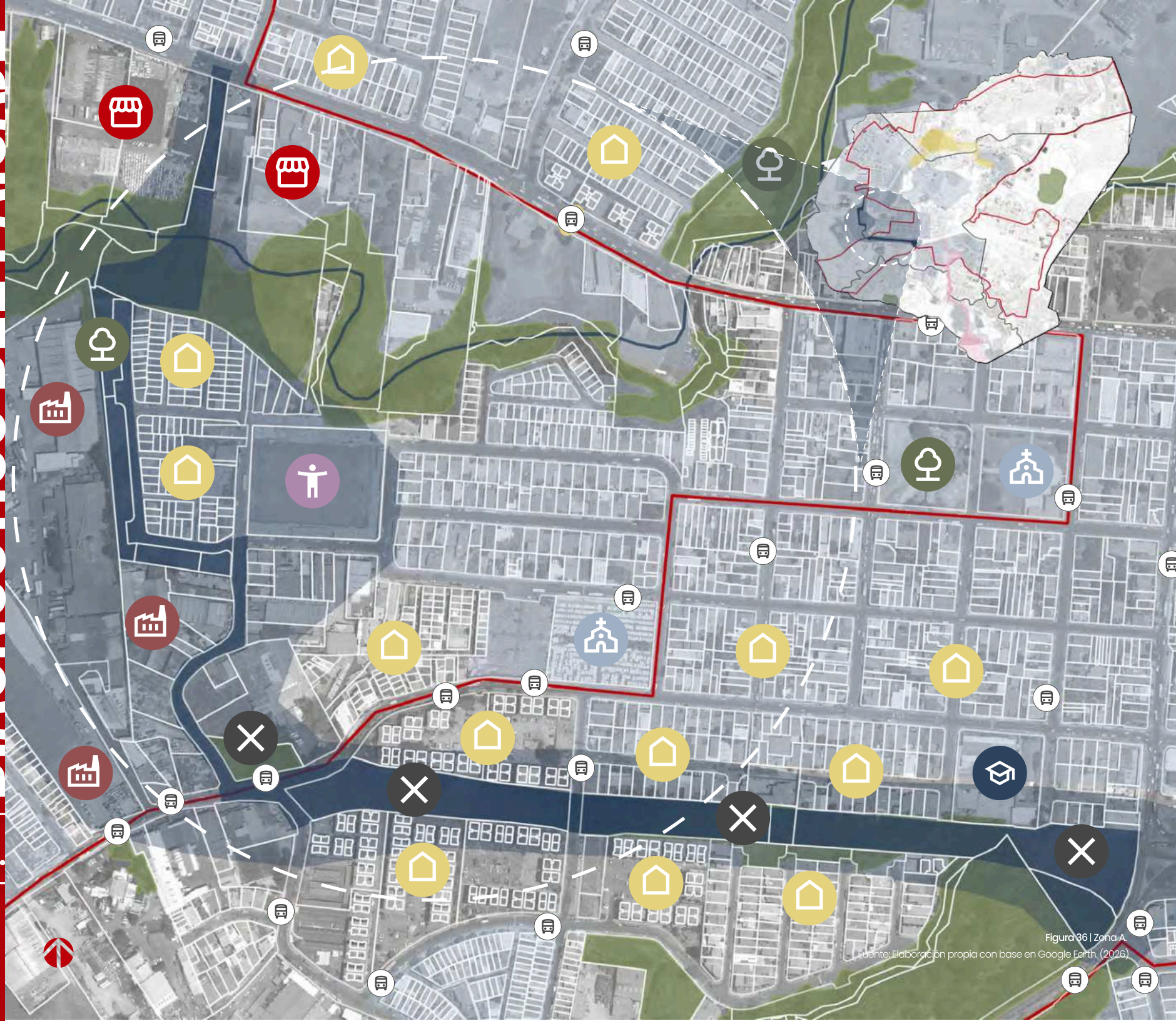


Figura 36 | Zona A.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

zona a

14/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 5/9

- ★★☆ Proximidad
- ★☆☆ Accesibilidad
- ★★☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 4/12

- ★☆☆ Seguridad
- ★☆☆ Mobiliario
- ★☆☆ Atractivo
- ★☆☆ Inclusión

BIOFILIA — 5/9

- ★★☆ Cobertura vegetal
- ★★☆ Permeabilidad
- ★☆☆ Enlace ecológico

- Comercial
- Residencial
- Religioso
- Parque
- Educativo
- Industria
- Desuso
- Cultural y deportivo
- Parada de bus

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

Espacio con mucha diversidad de usos y tipologías constructivas con gran potencial de conexión al río y al corredor biológico, potenciales conexiones peatonales que permitan una mejor circulación.

TEXTURAS Y COLORES: Principalmente concreto.

VEGETACIÓN: Árboles de pequeña y mediana escala en la zona urbana. Bosque más denso en linderos del río.

EMOTIVA

IDENTIDAD: Zona más heterogénea del cantón por la relación entre su uso industrial original y la transformación de esta zona a residencial.

INSEGURIDAD: Los lotes con uso industrial cuentan con muchas zonas ciegas sin actividad.

POBLACIÓN

USUARIOS

RESIDENTE: La mayoría de los usuarios de esta zona son locales que residen en ella.

OCASIONAL: Usuarios que trabajen en la zona industrial o en el centro histórico.

EN TRÁNSITO: Zona con mayor tránsito de líneas de transporte público.

IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Edificaciones mayormente residenciales de 1-2 niveles máximo, proyectos de vivienda de escala media concentrados en condominios cercanos a una zona industrial con lotes amplios rodeados por tapias.

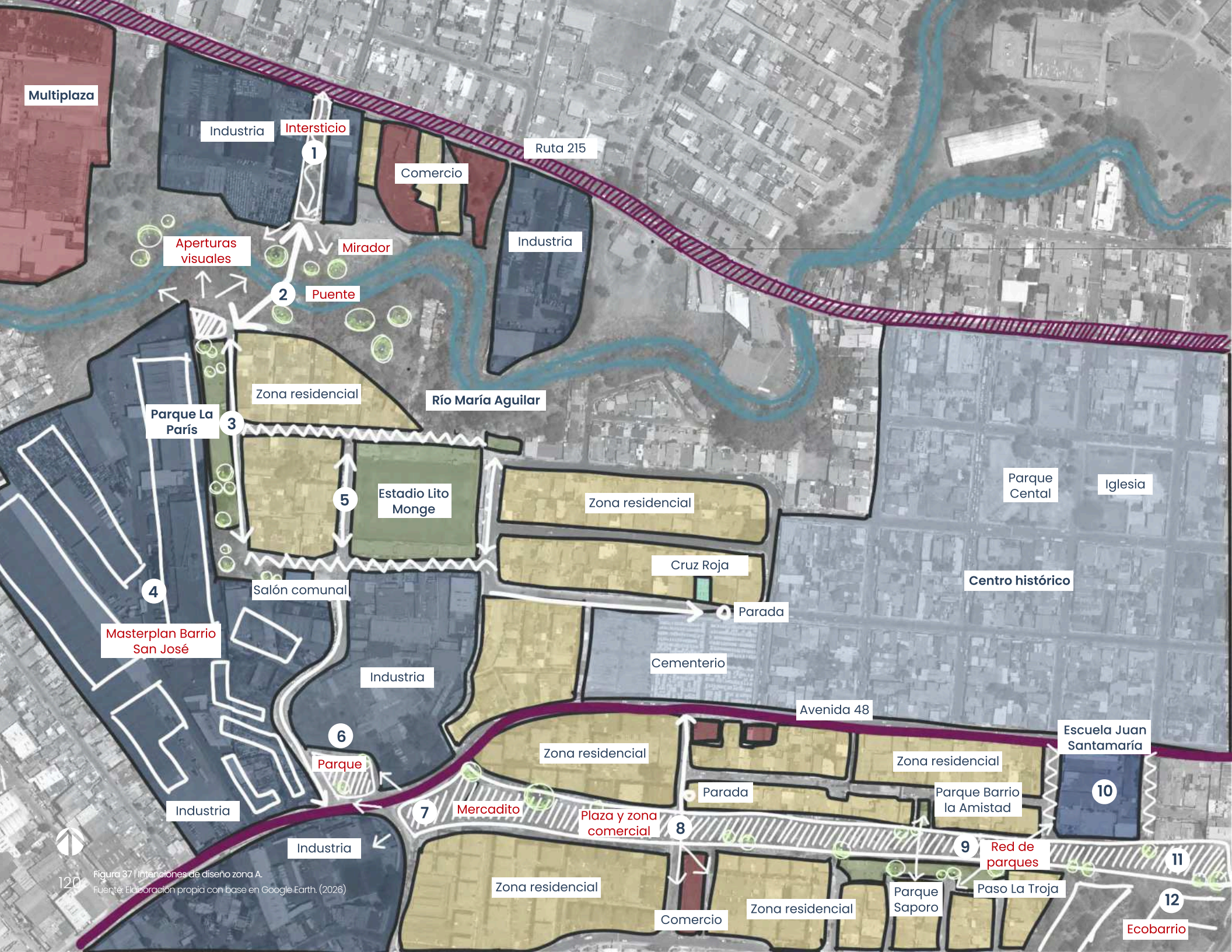


Figura 37 | Intenciones de diseño zona A.
Fuente: Elaboracion propia con base en Google Earth. (2026)

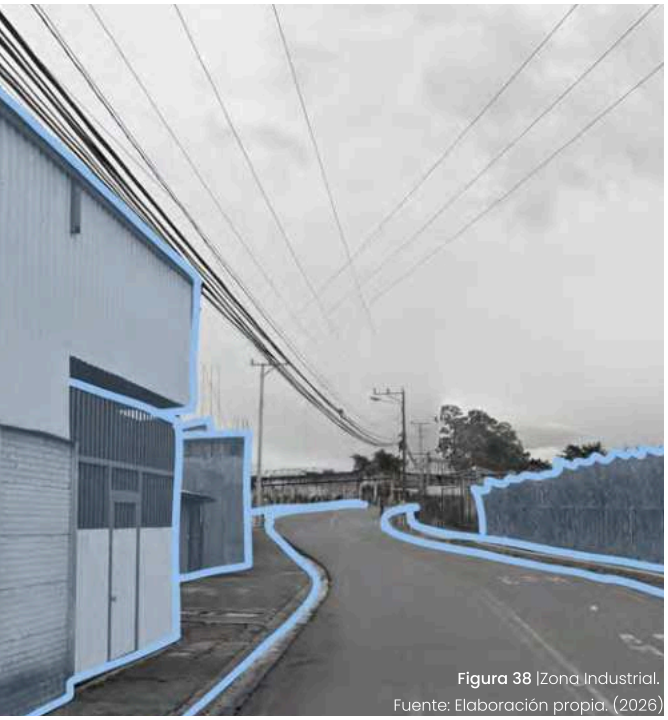


Figura 38 |Zona Industrial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 39 |Barrio San José.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 40 |Parque La París.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

CONSIDERACIONES DEL SECTOR

1. Creación de un intersticio que permita una conexión peatonal con la ruta Nacional 215.
2. Generar un puente peatonal que funcione como conector entre el Intersticio y el Barrio La París.
3. Intervención en el Parque La Paris, aprovechando la infraestructura existente para mejorar el espacio y propiciar su estadia.
4. Integración del MP de la Zona industrial, dónde se replantea su uso e infraestructura para edificos de uso mixto.
5. Intervención de las calles inmediatas al estadio como una extensión del mismo con prioridad peatonal.
6. Parque y plaza como complemento al uso mixto del MP de la Zona Industrial.
7. Desarrollo de una zona comercial para activar la zona industrial.
8. Extensión de la zona comercial generando una plaza y espacios de estadia.
9. Crear una red de parques con los espacios existentes interviniendo su infraestructura actual.
10. Intervención de las calles inmediatas a la escuela como una extensión de la misma con prioridad peatonal.
11. Parque lineal y calle compartida para integrar los espacios y actividades existentes sobre proyecto “Tunel SJ-Cartago”.
12. Proyectos finca Gurdián: Policlínico Geriátrico, Viviendas Colectivas y Proyecto Cultural, según MP Hacienda Vieja.

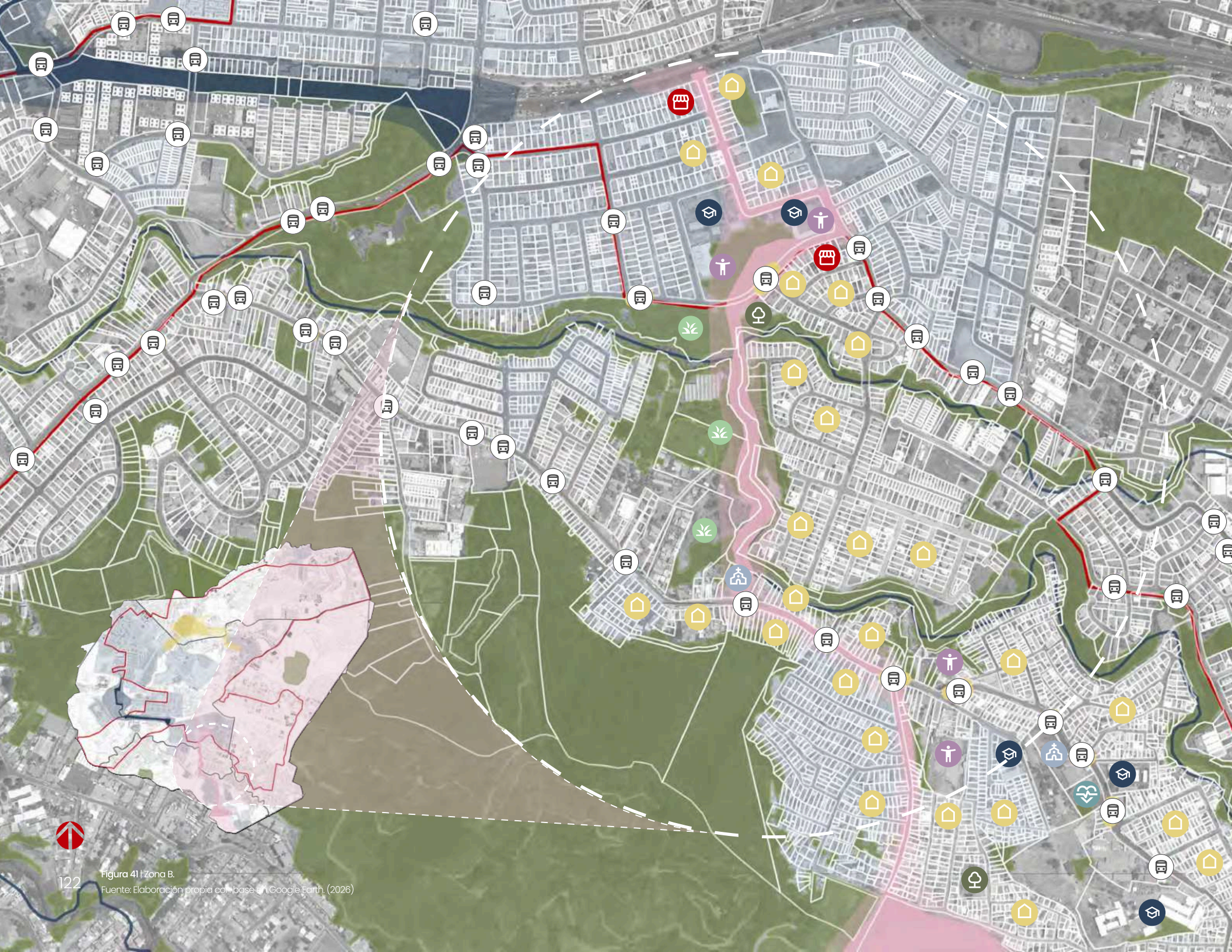


Figura 41 | Zona B.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

zona b

15/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 5/9

- ★★☆ Proximidad
- ★★☆ Accesibilidad
- ★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 5/12

- ★☆☆ Seguridad
- ★★☆ Mobiliario
- ★☆☆ Atractivo
- ★☆☆ Inclusión

BIOFILIA — 5/9

- ★★☆ Cobertura vegetal
- ★☆☆ Permeabilidad
- ★★☆ Enlace ecológico

- Comercial
- Cafetal
- Residencial
- Salud
- Religioso
- Parque
- Educativo
- Industria
- Desuso
- Cultural y deportivo
- Parada de bus

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

Espacio con homogeneidad de usos y tipologías constructivas con una conexión cercana al río que no se aprovecha actualmente. Hay una desconexión muy fuerte con el resto del cantón por su planteamiento vial.

TEXTURAS Y COLORES: Principalmente concreto y madera.

VEGETACIÓN: Poca presencia de vegetación y cuando se encuentra son árboles de pequeña y mediana escala.

EMOTIVA

IDENTIDAD: Se identifica por ser una zona muy descuidada del cantón, su población es principalmente de clase baja-media y esto influye en la intervención municipal que se le da.

INSEGURIDAD: Por su uso casi exclusivamente residencial la zona tiene una sensación de inseguridad en los horarios laborales ya que se encuentra vacía.

POBLACIÓN

USUARIOS

RESIDENTE: La mayoría de los usuarios de esta zona son locales.

OCASIONAL: No hay presencia considerable de usuario ocasional.

EN TRÁNSITO: No hay presencia considerable de usuario ocasional.

IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Residencias de 1-2 niveles, comercio de escala local de 1 nivel que se concentran en la calle principal. Implementación de rejas y tapias en la mayor parte de edificaciones.

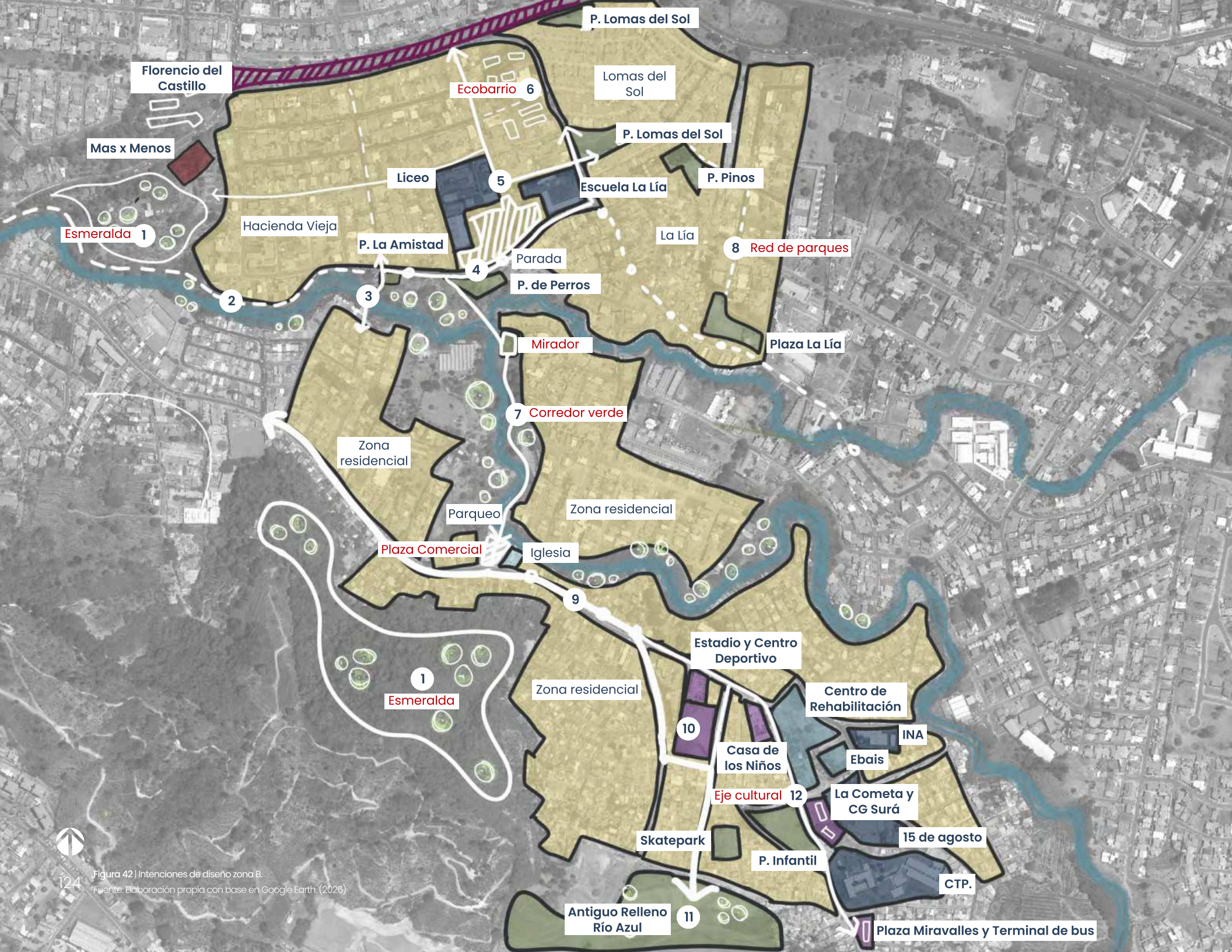


Figura 42 | Intenciones de diseño zona B.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)



Figura 43 |Tráfico vehicular.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 44 |Tirrases.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 45 |Liceo de Curridabat.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

CONSIDERACIONES DEL SECTOR

1. Regeneración de área verde como Esmeralda.
2. Parque lineal al margen del Río.
3. Puente Parque La Amistad e intervención del parque La Amistad.
4. Conservación de área verde integrada a la parada de auto bus conectado al parque lineal del Río.
5. Pacificación vial nuevo centro de barrio en cercanía con la escuela y el Liceo, carácter peatonal.
6. Proyecto Ecobarrio del MP de Hacienda Vieja
7. Corredor verde que integra el Parque de Perros con un nuevo puente peatonal, un mirador y una plaza comercial.
8. Circuito de Movilidad y Conexión de Parques.
9. Ensanchamiento de aceras y arborización. Mejoras Vía Principal.
10. Intervención de las calles inmediatas al estadio con prioridad peatonal y espacios de estadia .
11. Conexión vial a Parque Río Azul.
12. Intervención de las calles inmediatas al eje cultural con prioridad peatonal.

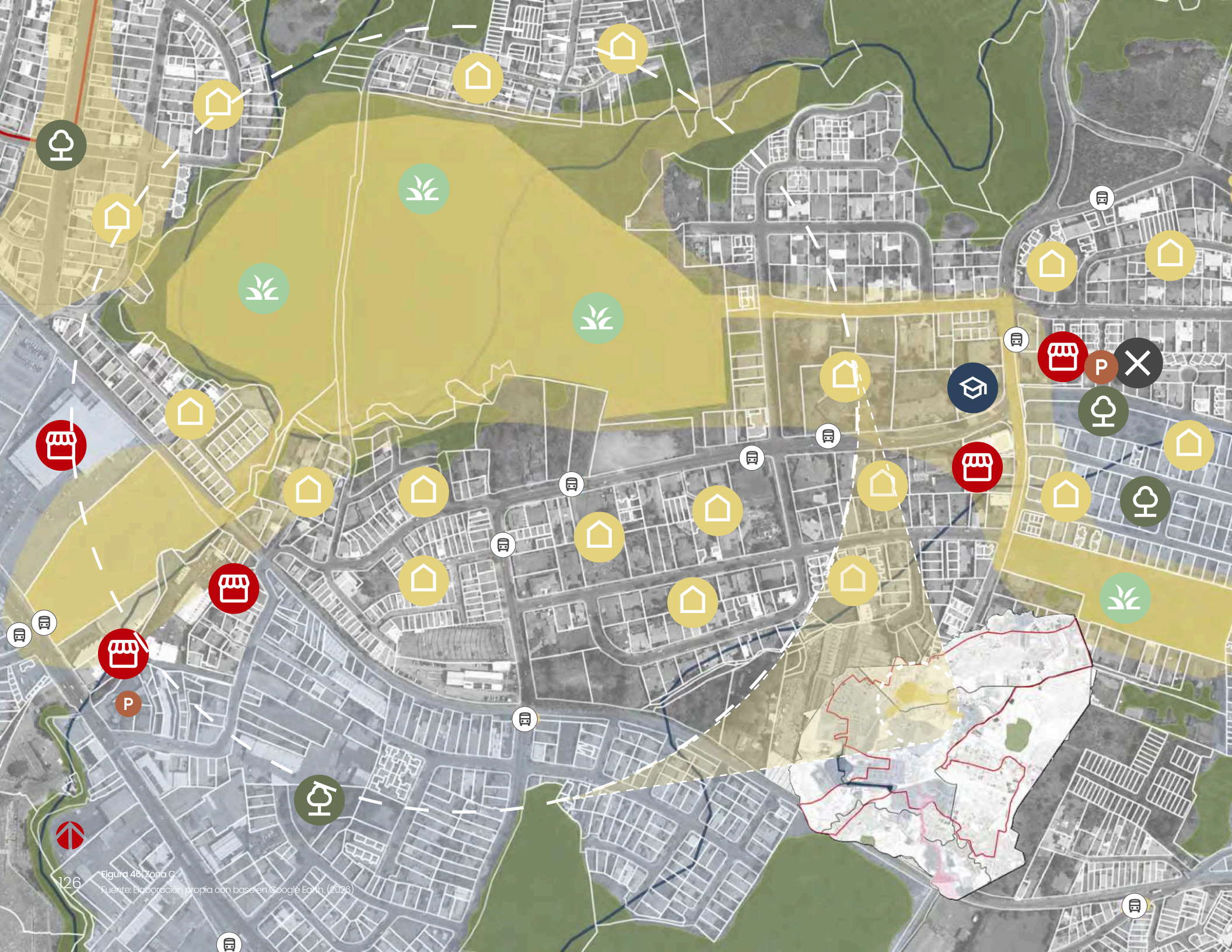


Figura 48| Zona C.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

zona c

16/30

ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN — 4/9

- ★★☆ Proximidad
- ★☆☆ Accesibilidad
- ★☆☆ Intermodalidad

ESPACIO Y CONFORT — 7/12

- ★★☆ Seguridad
- ★★☆ Mobiliario
- ★★☆ Atractivo
- ★☆☆ Inclusión

BIOFILIA — 5/9

- ★★☆ Cobertura vegetal
- ★★☆ Permeabilidad
- ★☆☆ Enlace ecológico

- Comercial
- Residencial
- Religioso
- Parque
- Educativo
- Industria
- Desuso
- Cultural y deportivo
- Parada de bus
- Cafetal
- Salud
- Parqueo

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

Se percibe como una zona ordenada y agradable por su sensación de seguridad, los condominios privados crean barreras físicas que fomentan su desconexión peatonal.

TEXTURAS Y COLORES: Principalmente concreto.

VEGETACIÓN: Árboles de pequeña y mediana escala en la zona urbana. Bosque más denso en el área cubierta por cafetales (Esmeralda).

EMOTIVA

IDENTIDAD: Zona muy transitada por su conexión con la Ruta 210 con una alta cobertura vegetal. Su zona residencial es principalmente ocupada por clase media-alta.

INSEGURIDAD: En su mayoría se percibe como una zona segura. En el centro se concentran exclusivamente residencias y esto puede ocasionar poca actividad en horarios laborales.

POBLACIÓN

USUARIOS

RESIDENTE: Alta presencia de usuarios locales.

OCASIONAL: Usuarios que frecuentan la zona comercial del cantón (Plaza del Sol / EPA)

EN TRÁNSITO: Zona con alto tránsito de líneas de transporte público.

IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Edificaciones de escala media-alta en la zona comercial que provienen de la transformación industrial. Residencias de 1-2 niveles que en su mayoría se encuentran expuestas a la calle. Calles con aceras amplias.

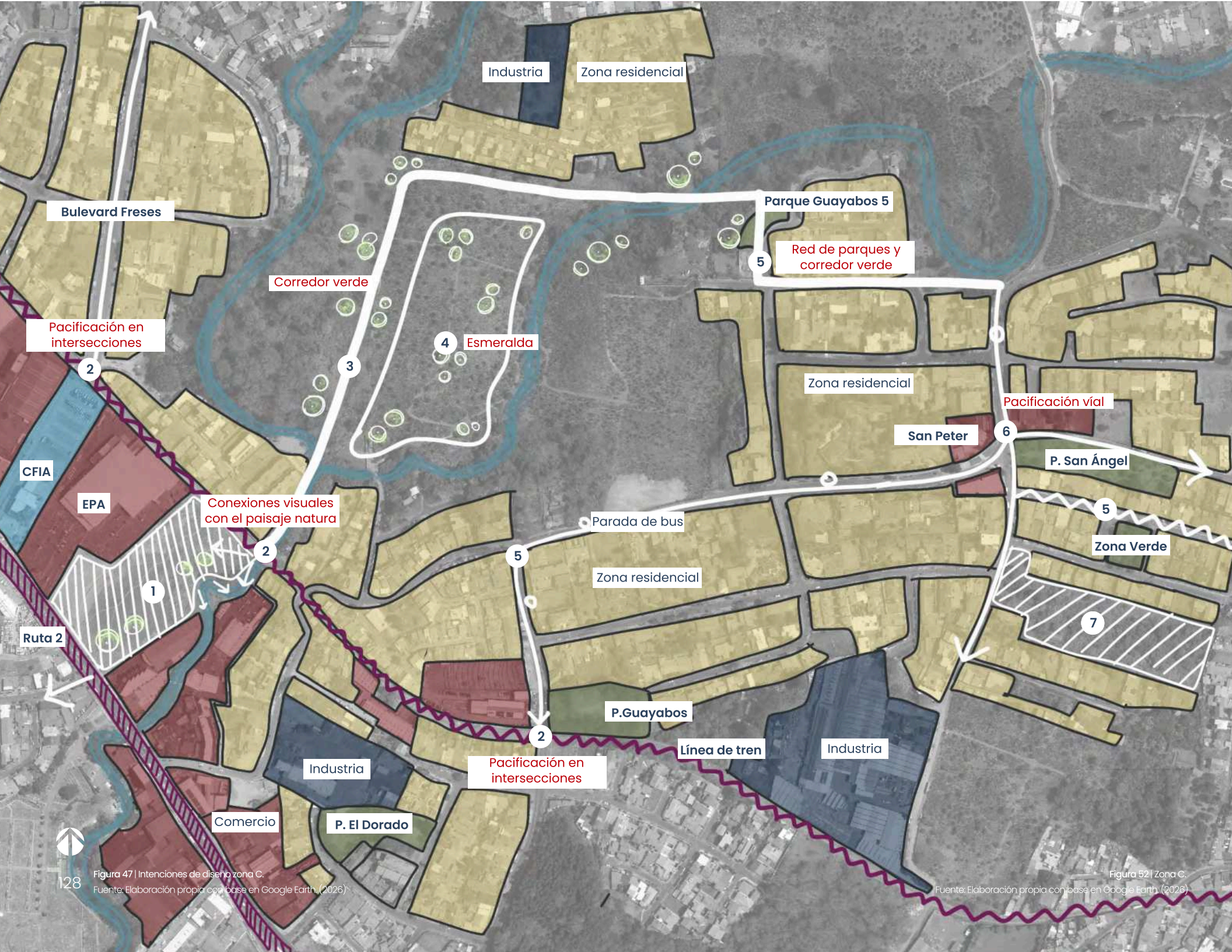


Figura 47 | Intenciones de diseño zona C.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 52 | Zona C.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)



Figura 48 |Línea del tren.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

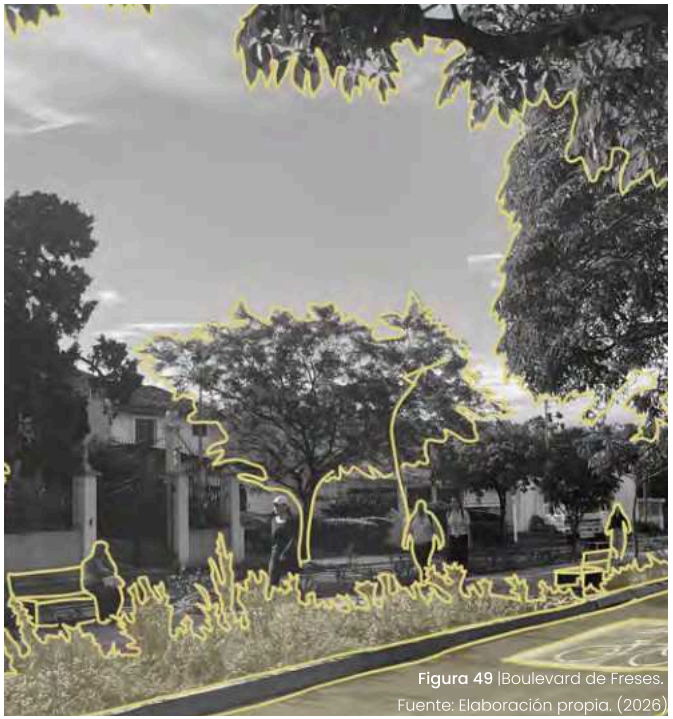


Figura 49 |Boulevard de Freses.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 50 |Aceras Parque María Auxiliadora.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

CONSIDERACIONES DEL SECTOR

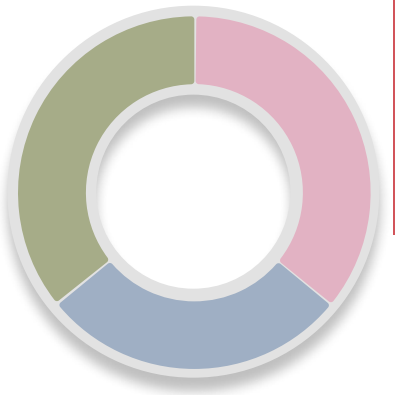
1. Nodo intermodal y plaza pública como punto acceso para conectar la Ruta 2 con el corredor verde del barrio.
2. Línea del tren: Pacificación, arborización y señalización de intersecciónes con línea del tren.
3. Nuevo conexión peatonal como corredor verde.
4. Regeneración de área verde como Esmeralda.
5. Red de parques por medio de arborización y pacificación vial.
6. Intervención de las calles inmediatas a la escuela para darles prioridad peatonal.
7. Proyecto de uso mixto: vivienda y comercio en planta baja.
8. Circuito de Movilidad y Conexión de Parques.

CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS FÍSICO ESPACIAL: **ESCALA MEDIA**

accesibilidad y circulación | espacio y confort | biofilia

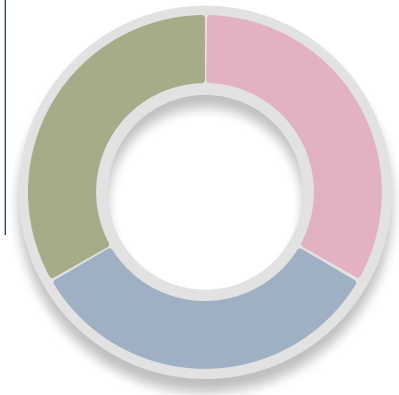
zona a

Enfoque en crear conexiones peatonales y vehiculares nuevas que apoyen el circuito de bus.



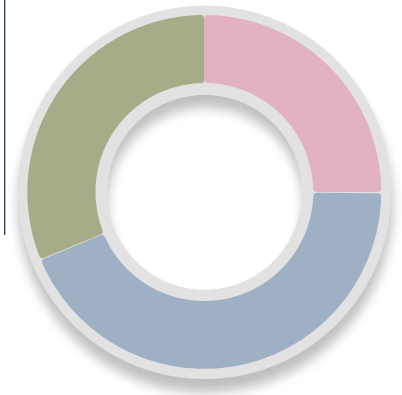
zona b

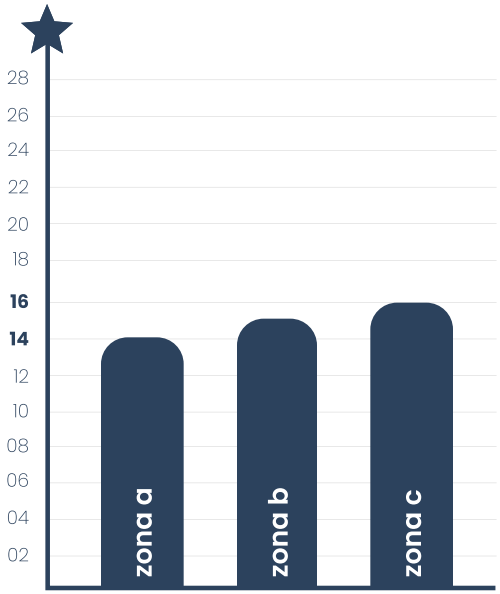
Mayor enfoque en mejorar las conexiones peatonales entre los espacios de dulzura.



zona c

Mayor enfoque en la creación de espacio público relacionado con la vegetación.





Tras analizar cada zona por medio de una escala tipo Likert y conocer el enfoque y potencial de cada una en los tres ámbitos planteados **se selecciona la Zona A para ser desarrollada**, manteniendo las otras zonas como parte del plan maestro.

La selección de esta zona como área de intervención responde a que concentra la **mayor circulación de los tipos de usuario identificados** en el proyecto, convirtiéndose en un punto estratégico dentro de las dinámicas urbanas del cantón.

Asimismo, esta zona **presenta la dinámica de usos de suelo más heterogénea del sector**, evidenciada en la convivencia entre áreas residenciales, industriales y de servicios. Su localización representa una **oportunidad clave para plantear intervenciones orientadas a la movilidad peatonal**, la conexión urbana y la recuperación del espacio público como elemento articulador de la vida cotidiana.

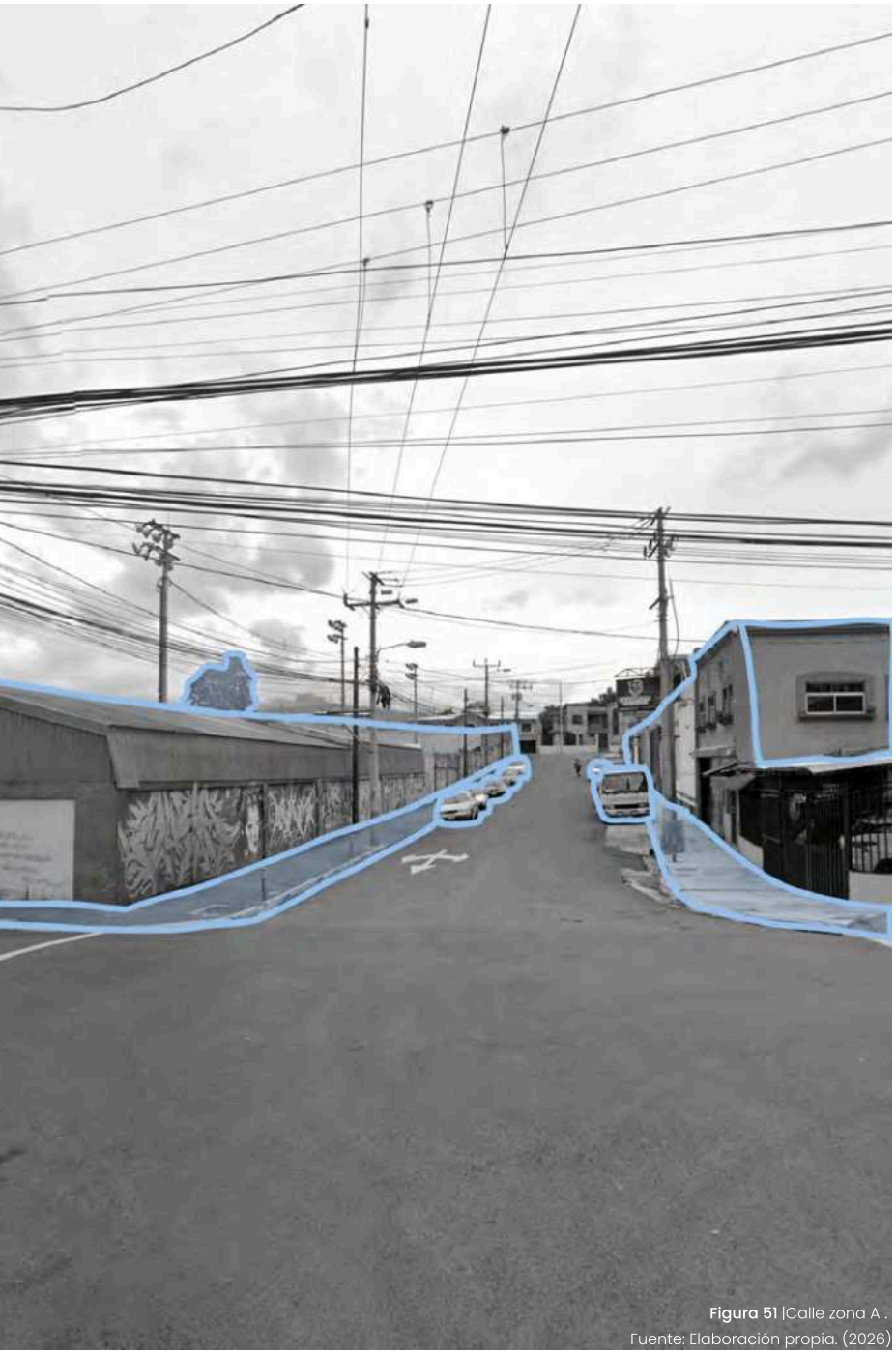


Figura 51 |Calle zona A .
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 52 |Ruta 215.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



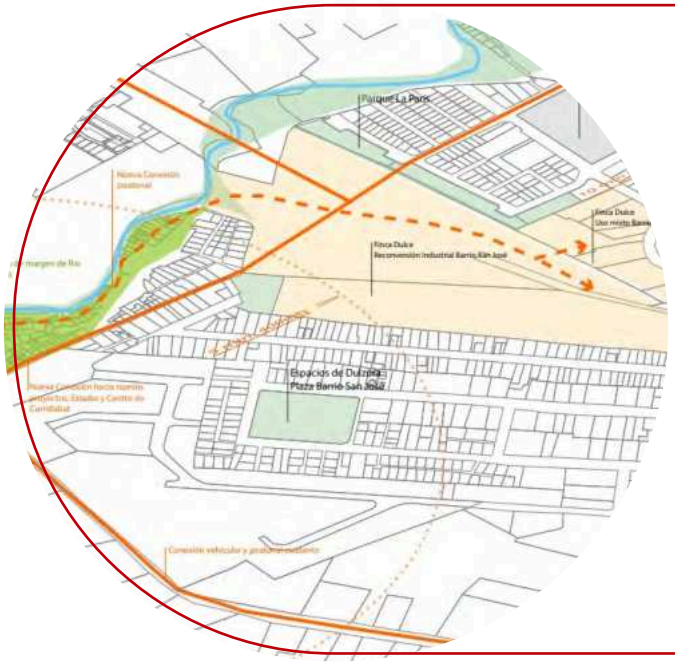
MASTEPLAN HACIENDA VIEJA

El plan maestro para el barrio Hacienda Vieja enmarcado en la visión "Ciudad Dulce", busca transformar el sector en un modelo de ciudad compacta mediante fases de ejecución escalonadas. La estrategia se articula en cuatro ejes fundamentales: promover una movilidad integral que priorice a peatones y ciclistas mediante rutas diversificadas; revitalizar el paisaje natural, los parques locales y los márgenes del Río Tiribí; densificar el área aprovechando vacíos urbanos con proyectos de uso mixto para albergar a más de 11,000 nuevos habitantes; y desarrollar nuevo equipamiento comunitario, educativo y cultural que fortalezca el tejido social local.

PERTINENCIA

- Aprovechamiento de vacíos urbanos.
- Diversificación y uso mixto del suelo.

Figura 53 | Visualización. Fuente: Tándem Arquitectura, (2018).



MASTERPLAN ZONA INDUSTRIAL

El proyecto propone la rehabilitación de una propiedad de 2268m2 de uso industrial actual ubicada en el Barrio San José. El proyecto se basa en un modelo de vivienda compacto y de uso mixto que integra dos torres de siete niveles, sumando un total de 6104 m² de área construida. Esta reconversión destina las plantas superiores a diversas tipologías residenciales, con apartamentos de 50, 60 y 72 m² , mientras que el primer nivel fomenta la actividad económica a pequeña escala y el equipamiento comunitario mediante la incorporación de una guardería, locales comerciales, residencias de formato compartido y plazas públicas.

PERTINENCIA

- Colindancia inmediata con la zona A en el Parque La París.
- Reconversión y densificación inteligente.
- Integración y cesión de espacio público.

Figura 54 | Plan Maestro Zona Industrial. Fuente: Tándem Arquitectura (s.f)

MASTEPLAN BARRIO SAN JOSÉ

Es un proyecto de regeneración urbana que busca transformar un sector de bodegas industriales en un entorno mixto mediante la re-conversión industrial y el aprovechamiento de estructuras existentes. El programa integra vivienda de alta densidad y social , oficentros, comercio de proximidad y centros de fabricación digital , complementados con un fuerte eje cultural y deportivo que incluye un centro cultural, una sala de espectáculos y una plaza multiuso. La propuesta se articula a través de un sistema integrado de transporte y un parque lineal que aprovecha la hidrografía del Río María Aguilar , planteando dos escenarios de ejecución



PERTINENCIA

- Colindancia inmediata con la zona A en el Parque La París.
- Movilidad sostenible.

Figura 55 | Plan Maestro Barrio San José. Fuente: Tándem Arquitectura, (s.f).

AMPLIACIÓN FLORENCIO DEL CASTILLO

El proyecto de ampliación de la carretera San José-Cartago, propuesto bajo el mecanismo de concesión por iniciativa privada por la empresa MECO, contempla la intervención de 16 kilómetros con un costo estimado de $614 millones. La iniciativa pretende ejecutarse en dos etapas constructivas: un primer tramo que implica la edificación de un viaducto elevado de 3,18 kilómetros desde la rotonda de las Garantías Sociales hasta Hacienda Vieja , y un segundo tramo de 13,52 kilómetros que consiste en ampliar la vía existente a tres carriles por sentido hasta la intersección de Taras.

RECOMENDACIÓN

Se plantea que la intervención sea sensible a la trama, la escala y la tipología urbana de la zona manteniendo ese tramo del proyecto subterráneo para no generar una nueva ruptura vial. De esta manera, se garantiza que la nueva infraestructura no irrumpa de forma desproporcionada ni rompa con la identidad del lugar, sino que se adapte de manera armónica al contexto físico y social existente.

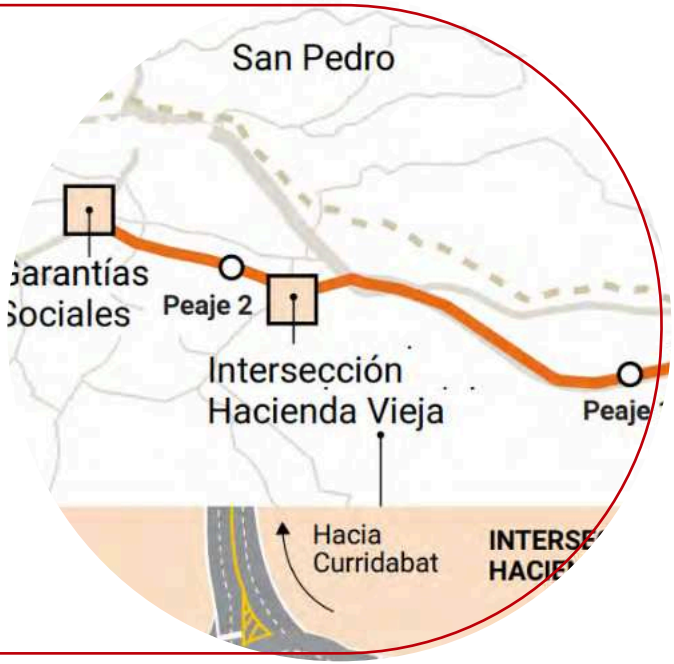


Figura 56 | Etapas ampliación Autopista Florencio del Castillo. Fuente: La Nación (2026)

EJES DE ACCIÓN

La definición de lineamientos urbanos requiere partir de una visión clara sobre el tipo de ciudades que aspiramos a construir, entendidas como espacios hechos a la medida de quienes los habitan y capaces de responder a sus necesidades, deseos y derechos. Esta perspectiva orienta el desarrollo de ciudades seguras, sanas, sustentables, solidarias y vitales, donde el espacio público funciona como motor de cohesión social y escenario de la vida cotidiana. Una ciudad segura promueve entornos activos y habitados que previenen la violencia y reequilibran la relación entre personas y vehículos; una ciudad sana garantiza aire limpio y estilos de vida activos a través de la caminabilidad, la movilidad en bicicleta y el transporte público; y una ciudad sustentable disminuye su huella ecológica mediante densidad equilibrada, infraestructuras eficientes y una movilidad moderna. Asimismo, la ciudad solidaria se construye desde la inclusión, el encuentro y el reconocimiento mutuo, mientras que la ciudad vital se expresa en calles animadas y espacios públicos llenos de actividad. Para avanzar hacia este modelo, los lineamientos urbanos deben articularse en cinco áreas fundamentales: preservación del patrimonio natural y construido, movilidad sustentable, equidad y diversidad, diseño a escala humana y fomento económico-cultural. Este marco conceptual se convierte así en la base para orientar intervenciones urbanas integrales que permitan transformar la ciudad en un territorio más justo, resiliente y habitable para todas las personas. (La Dimensión Humana en el Espacio Público" (2017))

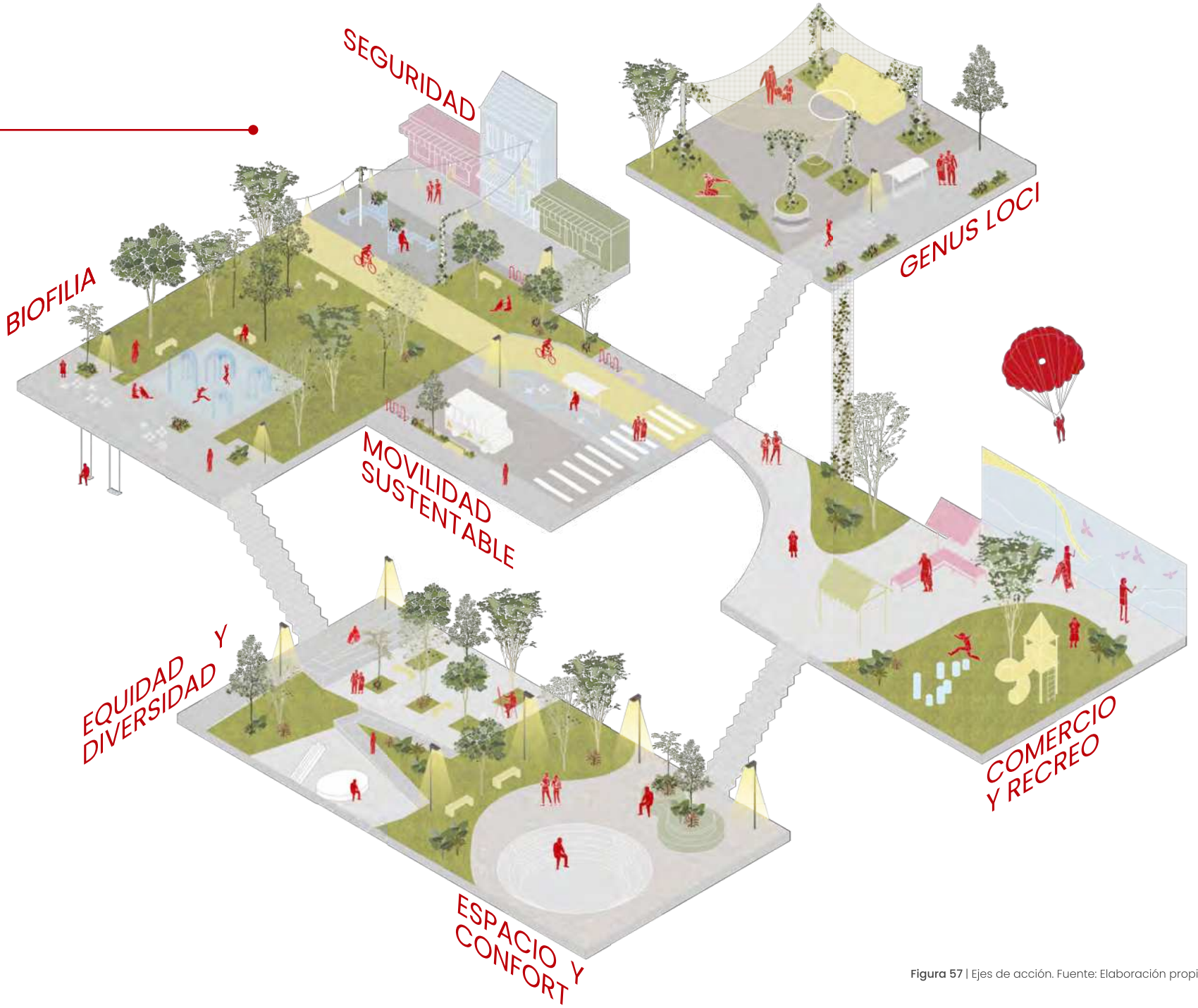
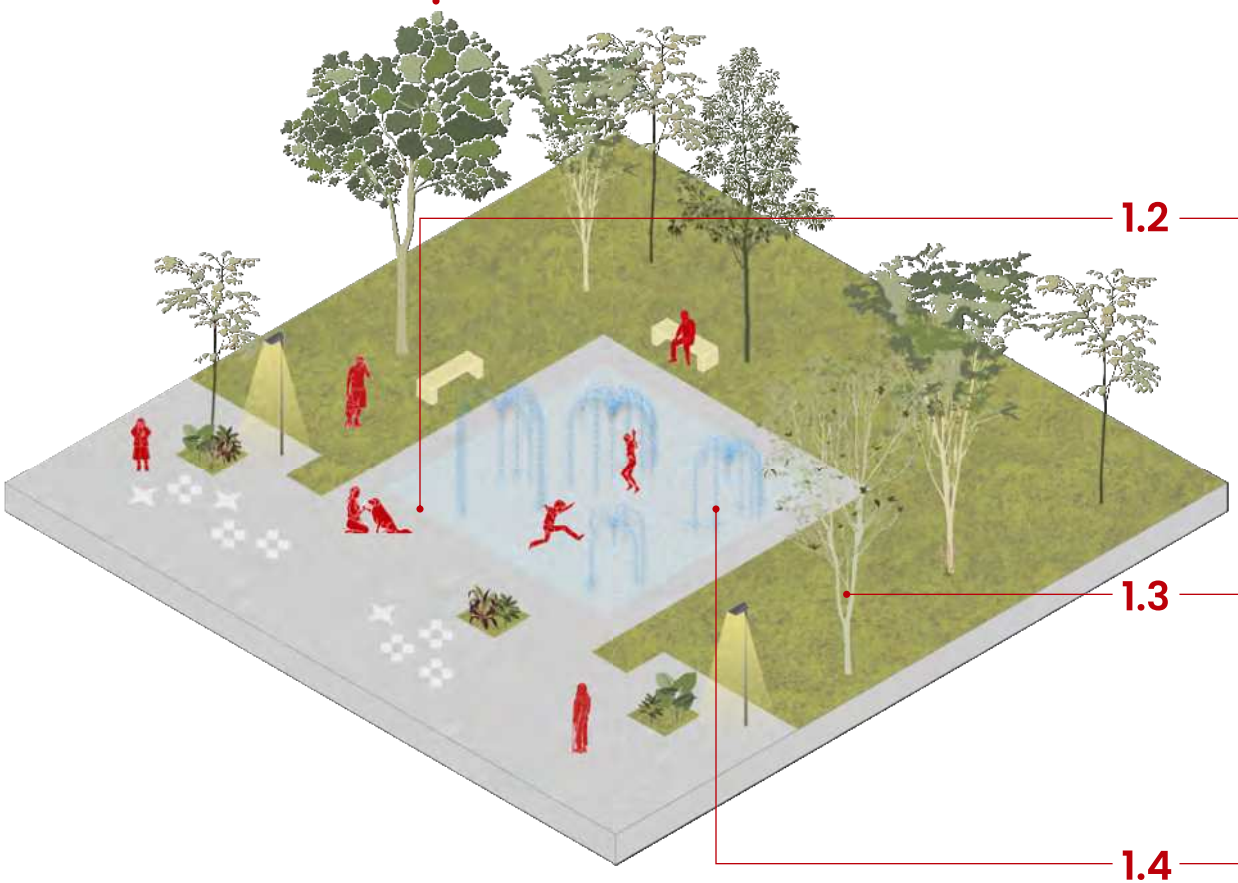


Figura 57 | Ejes de acción. Fuente: Elaboración propia (2026)

01 BIOFILIA



1.1

VEGETACIÓN AUTÓCTONA

Uso de vegetación de bajo mantenimiento que evoque una historia al lugar.

1.2

DISEÑAR PARA LA FAUNA

Considerar las implicaciones que el diseño y la vegetación tendrán en la fauna, atrayendo especies diversas.

1.3

CONEXIÓN CON LOS SISTEMAS NATURALES

Establecer corredores ecológicos que conecten con los espacios públicos.

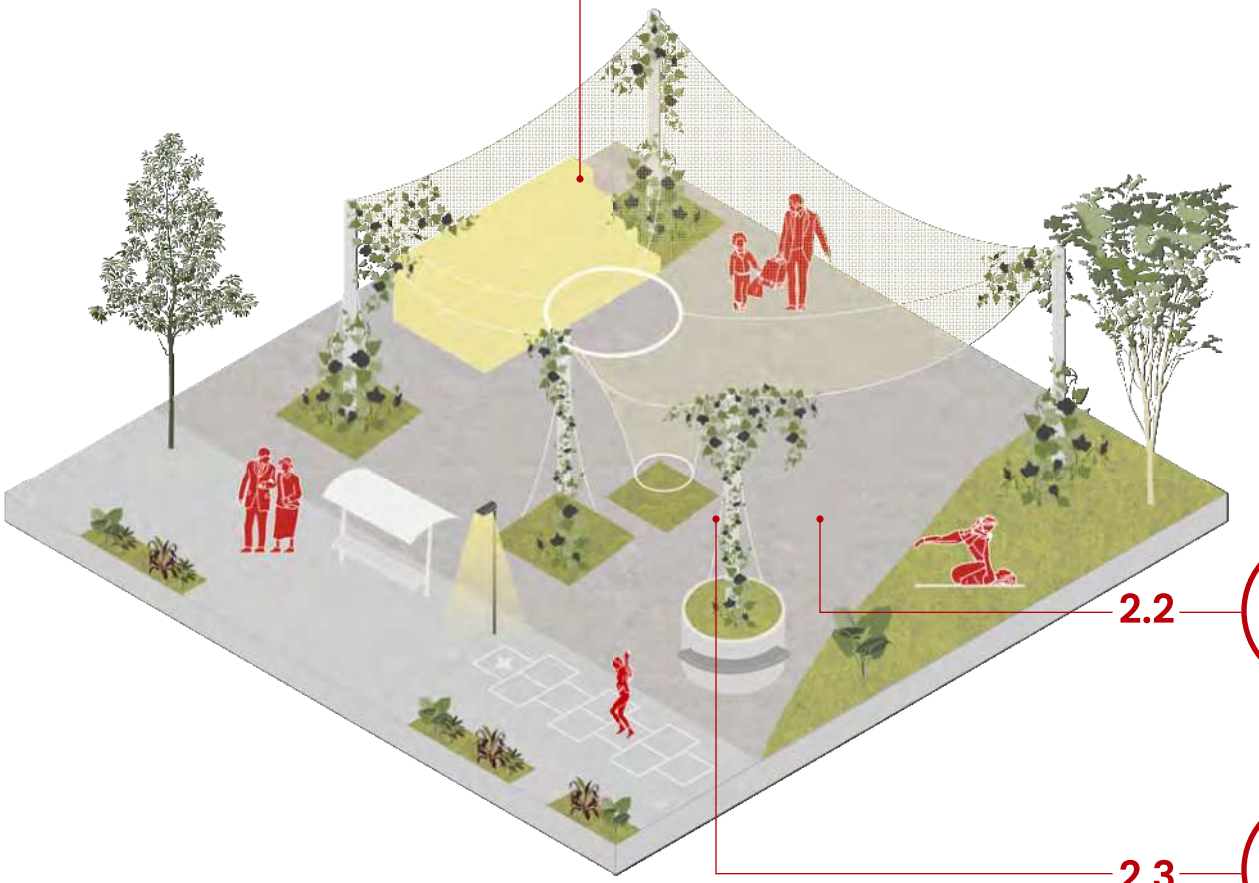
1.4

DISEÑAR CON EL AGUA

Uso del agua como una herramienta para la mejora de condiciones climáticas, favorecer el juego y la convivencia.

 Figura 58 | Biofilia. Fuente: Elaboración propia (2026)

02 GENUS LOCI



EVOCAR LA MEMORIA

Uso de los elementos intangibles que generan identidad en un sitio, comprender la identidad de las personas que han habitado.

APRECIACIÓN LOCAL

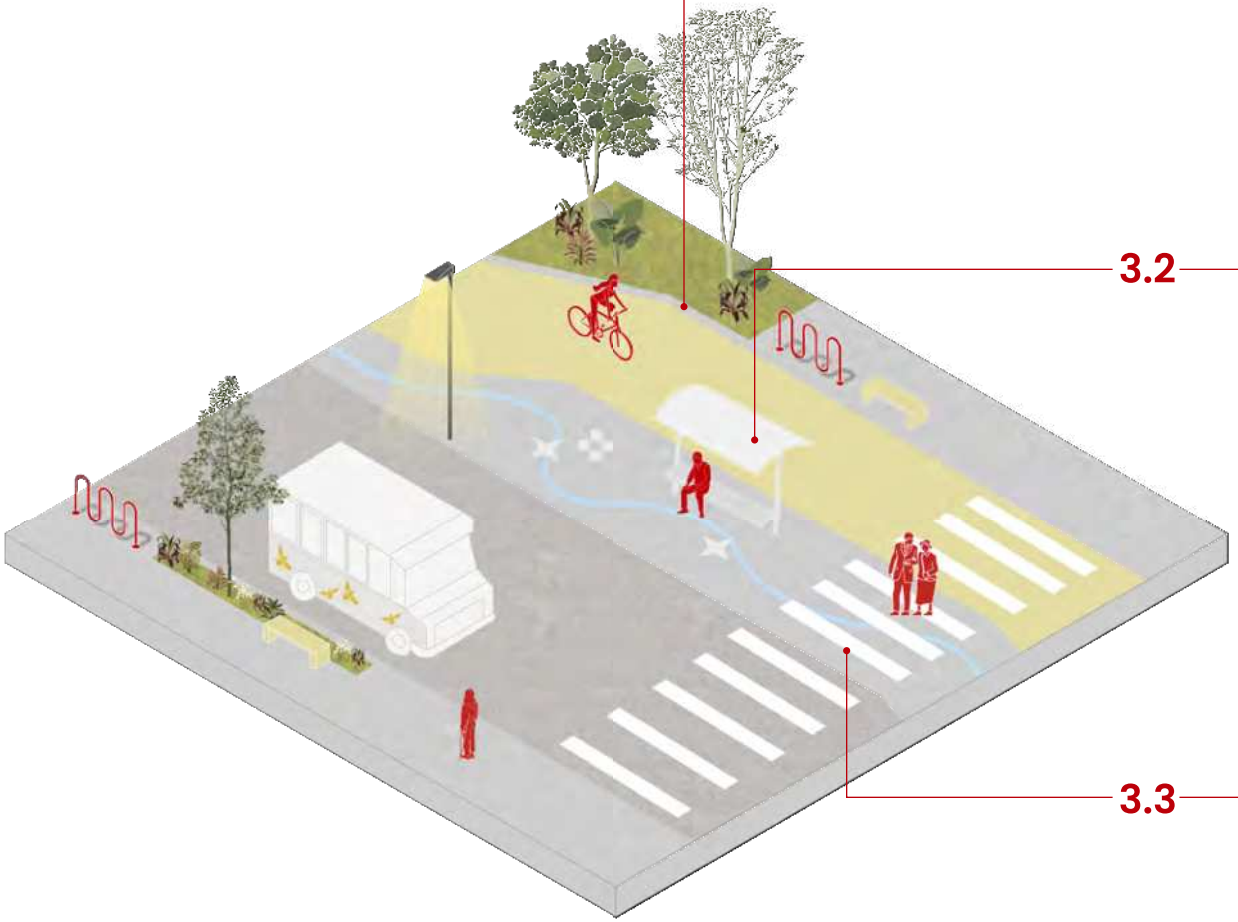
Favorecer las condiciones para que los usuarios puedan establecer una conexión con el lugar.

MATERIALIDAD

Elección de materiales vinculados al contexto y apropiados para sus funciones.

Figura 59 | Genus Loci. Fuente: Elaboración propia (2026)

03 MOVILIDAD SUSTENTABLE



3.1 SENDAS URBANAS

Aprovechar las trayectorias por las cuales los usuarios prefieren desplazarse definiendo patrones de circulación.

3.2 MULTIMODALIDAD

Prioridad a modos de transporte activo y sustentable. Devolver el uso del automóvil a un papel compatible con otros medios de transporte.

3.3 CRUCES SEGUROS

Cruces distintivos que mejoren la visibilidad de los peatones y prevengan a los conductores.

 Figura 60 | Movilidad Sustentable. Fuente: Elaboración propia (2026)

04 SEGURIDAD



4.1 OJOS EN LA CALLE

Espacios que fomenten la presencia de usuarios y faciliten la regulación social del espacio.

4.2 ÓSMOSIS DE ACTIVIDAD

Favorecer la actividad en las calles evitando muros continuos sin aberturas ni barreras.

4.3 ESPACIO CUIDADOS

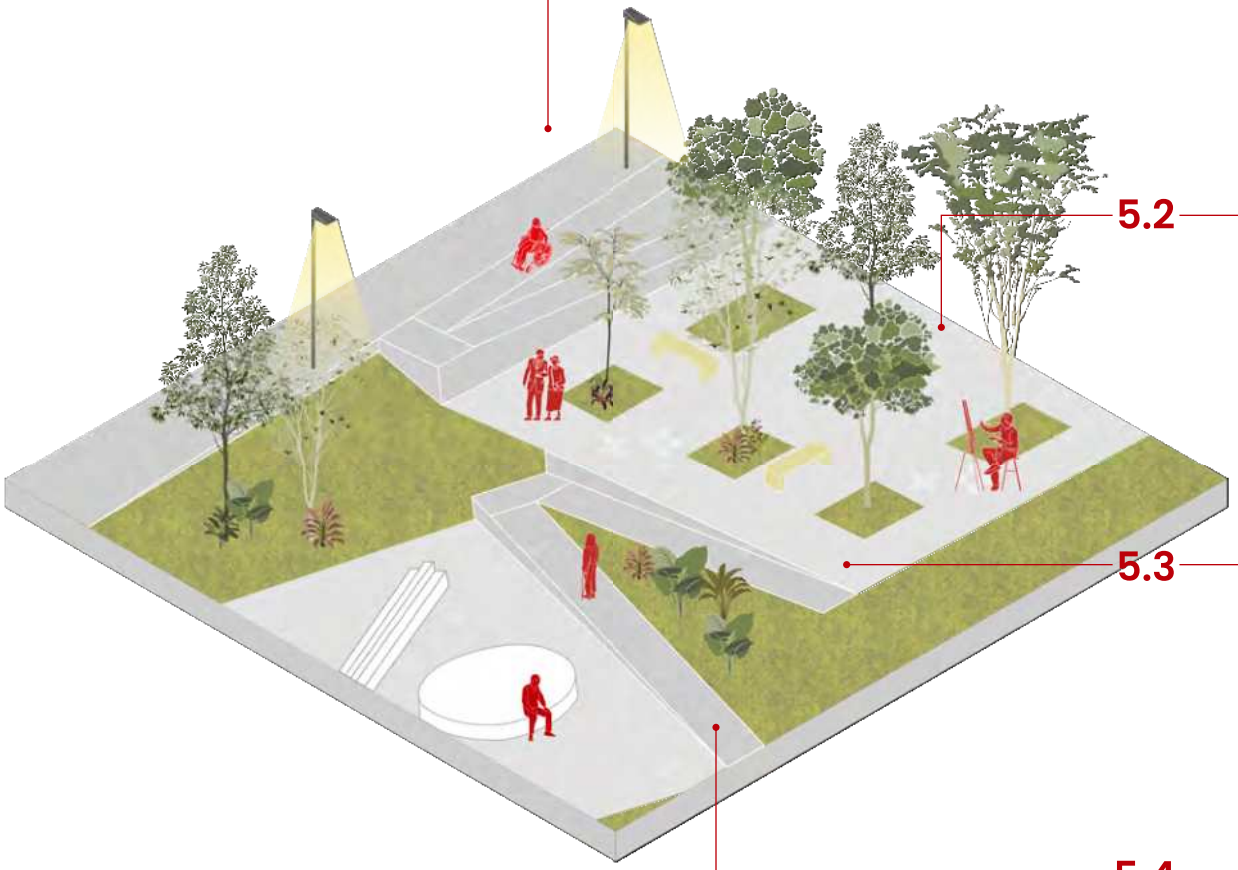
Promover espacios públicos de calidad con un claro plan de mantenimiento.

4.4 ILUMINACIÓN A ESCALA

Utilizar estrategias de iluminación balanceadas con la calidad del espacio (variedad de tonos y valores).

Figura 61| Seguridad. Fuente: Elaboración propia (2026)

05 EQUIDAD Y DIVERSIDAD



5.1

BISAGRA SOCIAL

Crear espacios que favorezcan el encuentro de miembros que habitan distintas partes de las ciudades.

5.2

SERVICIOS BÁSICOS

Contemplar todos los servicios básicos (asientos, iluminación, basureros y señalética).

5.3

DISEÑAR PARA TODOS

Generar espacios que sean funcionales y favorezcan una dinámica social para todas las edades, identidades de género y grupos sociales.

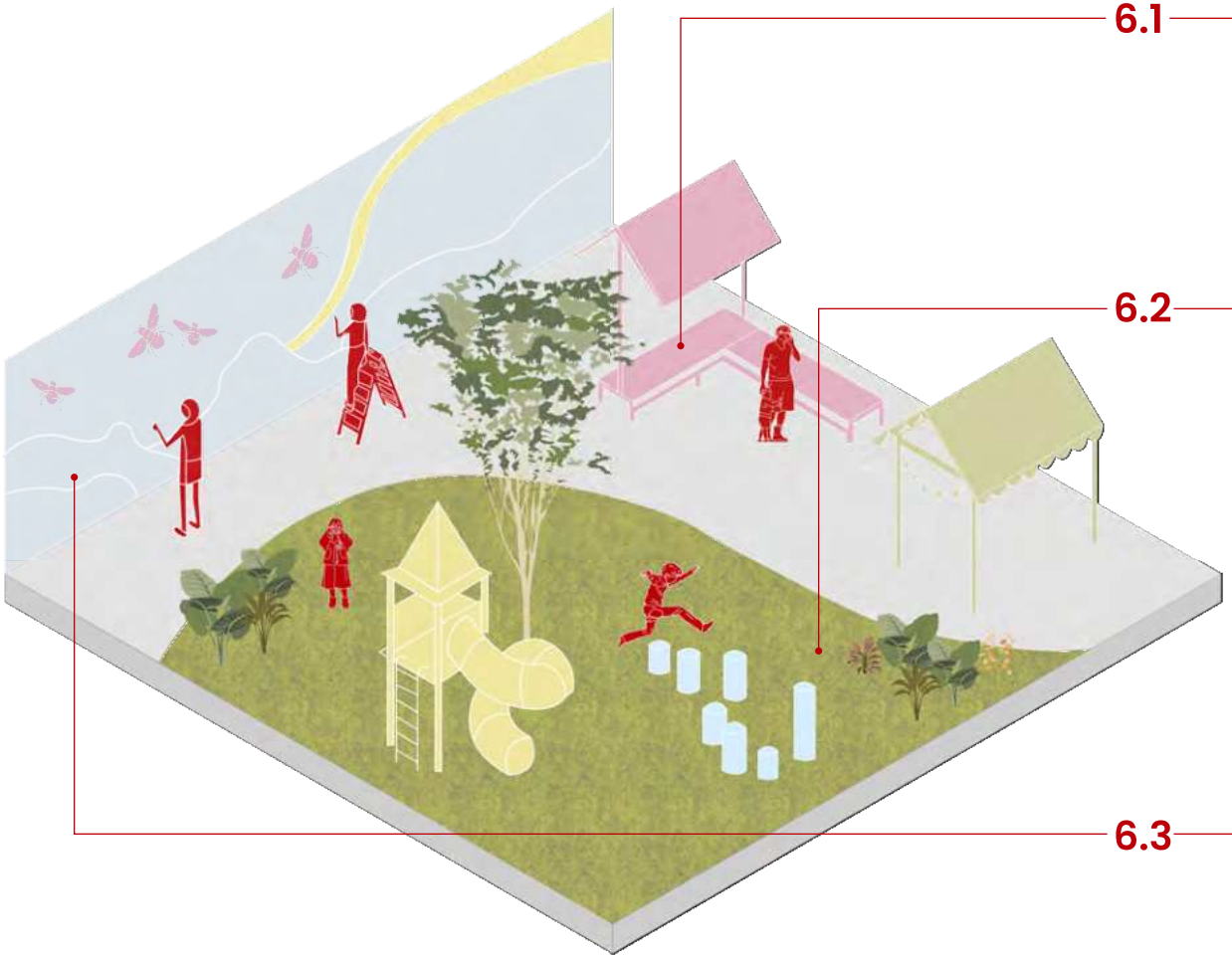
5.4

BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

Espacios de accesibilidad universal que permiten el libre tránsito y visibilidad total del espacio.

 Figura 62 | Equidad y diversidad. Fuente: Elaboración propia (2026)

06 COMERCIO Y RECREO



6.1 MERCADOS Y FERIAS

Proveen la actividad de espacios públicos de manera rápida en lugares que no tienen bordes blandos y activos.

6.2 ESPACIOS PARA EL JUEGO

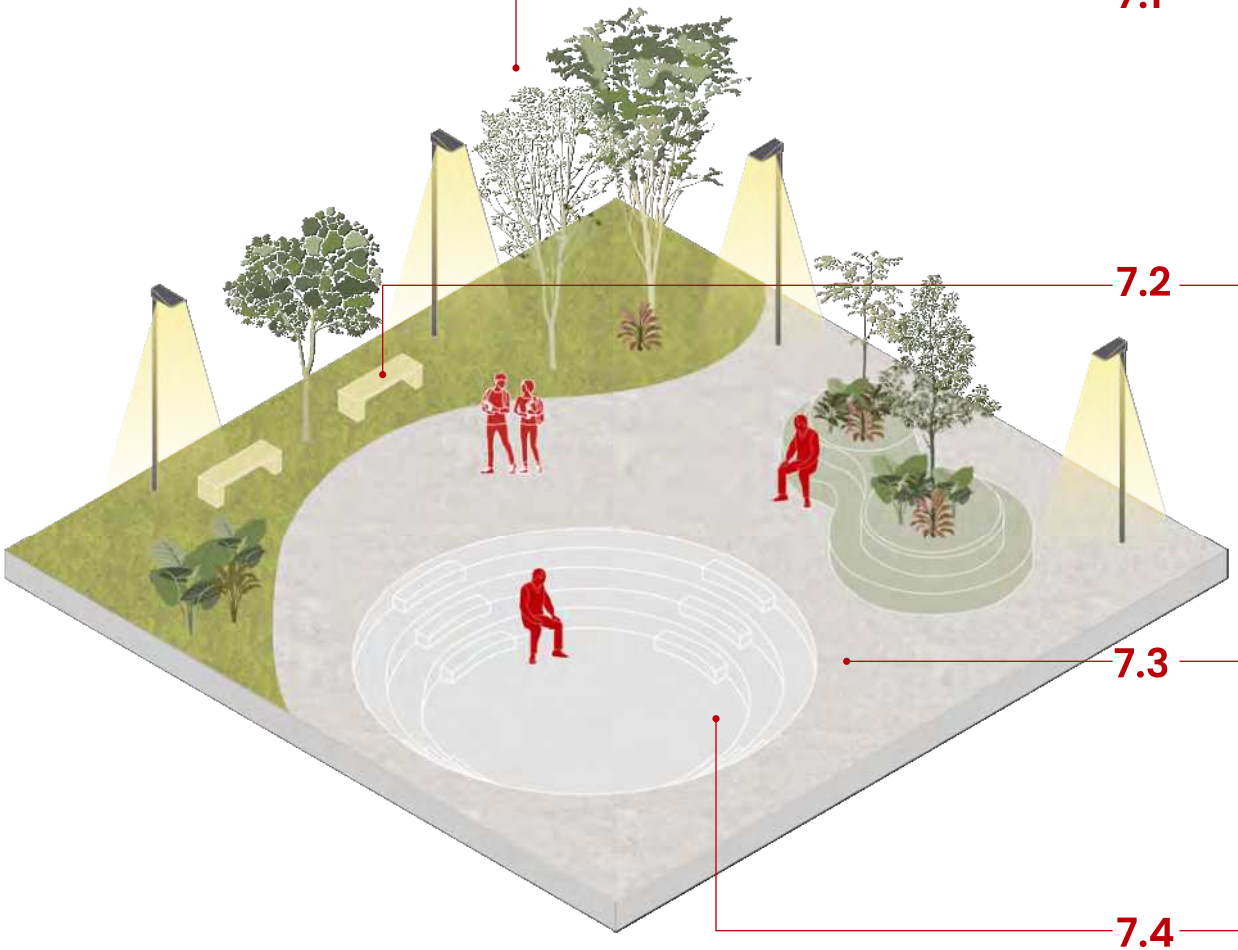
Espacios o elementos que inciten al juego y deporte tanto en niños como en adultos.

6.3 ESPACIOS DE CONTEMPLACIÓN

Crear espacios de refugio que inviten a la expresión y reflexión.

Figura 63 | Comercio y recreo. Fuente: Elaboración propia (2026)

07 ESPACIO Y CONFORT



7.1

ESTIMULAR LOS SENTIDOS

Enfocar el diseño urbano en la experiencia de espacio considerando la vista, el oído, el olfato y el tacto.

7.2

ESPACIOS PARA DESCANSO

Considerar microclimas, sensación de protección, vistas y ergonomía de los asientos al proponer mobiliario urbano.

7.3

BORDES BLANDOS

Crear espacios con umbrales, articulados por nichos o pérgolas para favorecer el flujo de actividades.

7.4

SUBDIVISIÓN DE ESPACIOS

Al diseñar espacios de gran extensión subdividir los mismos para caracterizarlos por funciones y establecer escala humana.

 Figura 64 | Espacio y confort. Fuente: Elaboración propia (2026)

CONECTORES URBANOS

Tras el análisis realizado a nivel de escala macro y medio se define la zona a desarrollar. Dentro de la misma se establecen 3 propuestas generales que pretenden unir los diferentes proyectos y crear vínculos entre las rupturas de Curridabat. **Se definen tres categorías de intervención:**

CONECTORES VERDES

Se plantean conexiones de vegetación dentro de la ciudad y en los linderos del río buscando **extender los corredores biológicos hacia el espacio público aportando confort término a los peatones y ciclistas**. Además estos conectores aumentan la resiliencia de la ciudad mediante drenajes urbanos y sistemas de sensibilidad al agua. Se propone una paleta vegetal basada en la marca de Ciudad Dulce que priorice la atracción de polinizadores.

SENDAS PEATONALES

Se definen diversos **tipos de sendas de uso exclusivo peatonal a utilizar en el proyecto**, así como los lineamientos para intervención y ensanchamiento de aceras y cruces peatonales. En conjunto **estas intervenciones forman un circuito que permite al peatón transitar la ciudad de forma segura** creando recorridos lúdicos y agradables entre los diversos espacios públicos. Esta sección establece los lineamientos base para la ejecución de todos los tipos de sendas.

CALLES COMPARTIDAS

Se establecen como **ejes urbanos de prioridad peatonal que favorecen la convivencia entre los distintos modos de movilidad** mediante la reducción de velocidades vehiculares y la redistribución equitativa del espacio en la ciudad. Se busca transformar calles dominadas por el automóvil en entornos más accesibles y seguros para caminar, fortaleciendo la conexión entre los espacios de la ciudad.



Figura 65 | Planta general de conectores verdes.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

CONECTORES VERDES



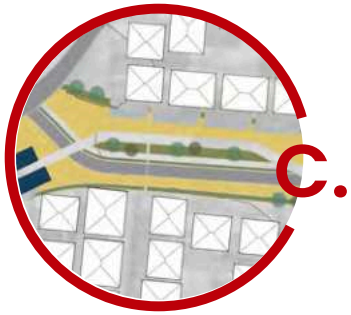
A. LINDEROS DEL RÍO

Para las cercanías del río se emplea **vegetación que evite la erosión** y permita la estabilidad del terreno. Se plantea conservar la existente introduciendo especies de escala alta con colores brillantes que aporten al recorrido.



B. ACERAS EXISTENTES

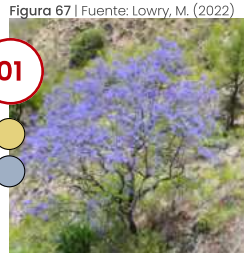
En las aceras y espacios públicos existentes **se plantea arborización de escala baja-media** de especies que no generen rupturas en las aceras seleccionadas de la paleta vegetal, además se deben **incluir arbustos de escala baja** (ver diagrama de siembra basado en el protocolo de aceras dulces).



C. RECORRIDOS PEATONALES

En los recorridos peatonales planteados en el proyecto se dejan pequeñas **maceteras de vegetación floral y que funcione como alimento para fauna** que promuevan un ecosistema urbano más estable. Se implementan también **árboles de escala media** que no obstruyan la visibilidad en el espacio público pero permitan generar sombra.

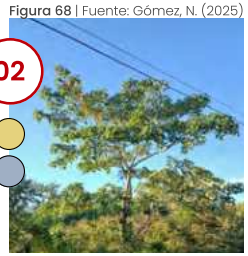
Figura 67 | Fuente: Lowry, M. (2022)



01

Jacaranda
Jacaranda mimosifolia
10 - 15 m
Parques
Floral

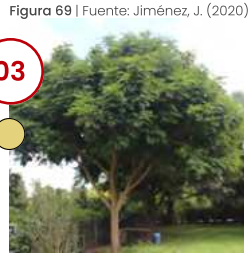
Figura 68 | Fuente: Gómez, N. (2025)



02

Balsa
Ochroma pyramidale
15 - 30 m
Parques
Ríos y laderas

Figura 69 | Fuente: Jiménez, J. (2020)



03

Lorito
Cojoba arborea
20 m
Parques
Ríos y laderas

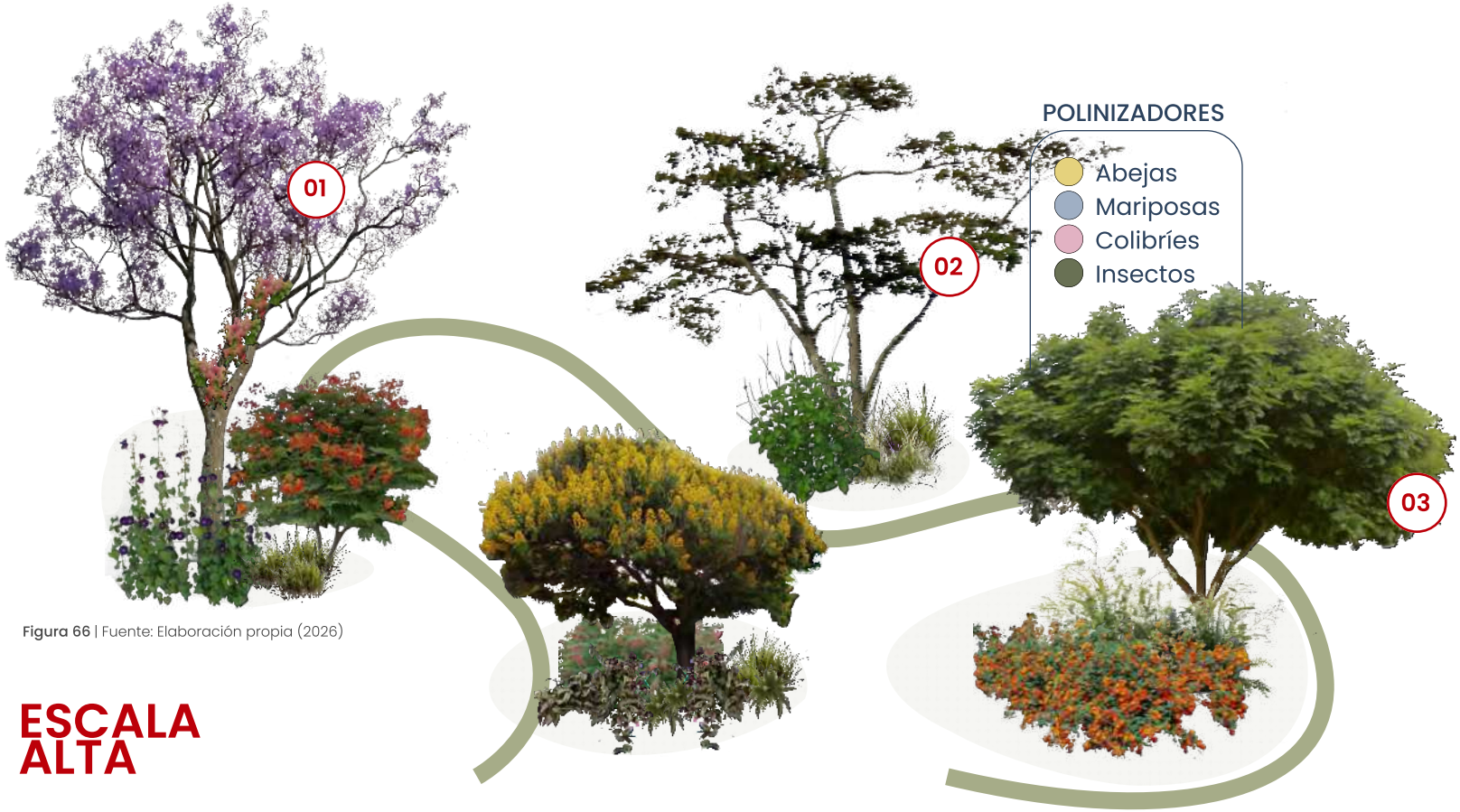


Figura 66 | Fuente: Elaboración propia (2026)

ESCALA ALTA

Figura 70 | Fuente: Jiménez, R. (2026)



04

Muñeco
Cordia eriostigma
35 m
Parques
Alimento para fauna

Figura 71 | Fuente: Saad, M. (2021)



05

Cedro María
Calophyllum brasilliense
50 m
Parques
Ríos y laderas

Figura 72 | Fuente: Sandoval, J. (2022)



06

Guayaba
Psidium guayava
10 m
Parques
Alimento para fauna

Figura 74 | Fuente: Roberts, L. (2018)



07

Candelillo

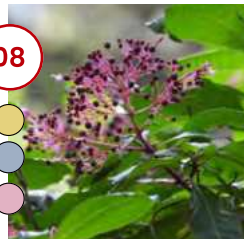
Senna septemtrionalis

1 - 3 m

Parques

Aceras

Figura 75 | Fuente: Pasch, G. (2022)



08

Fusia

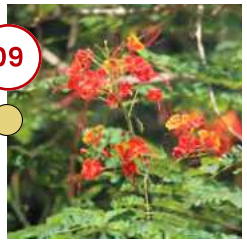
Fuchsia paniculata

2 m

Parques

Floral

Figura 76 | Fuente: Busquets, R. (2022)



09

Hoja de Sen

Caesalpinia pulcherrima

2 - 8 m

Parques

Aceras

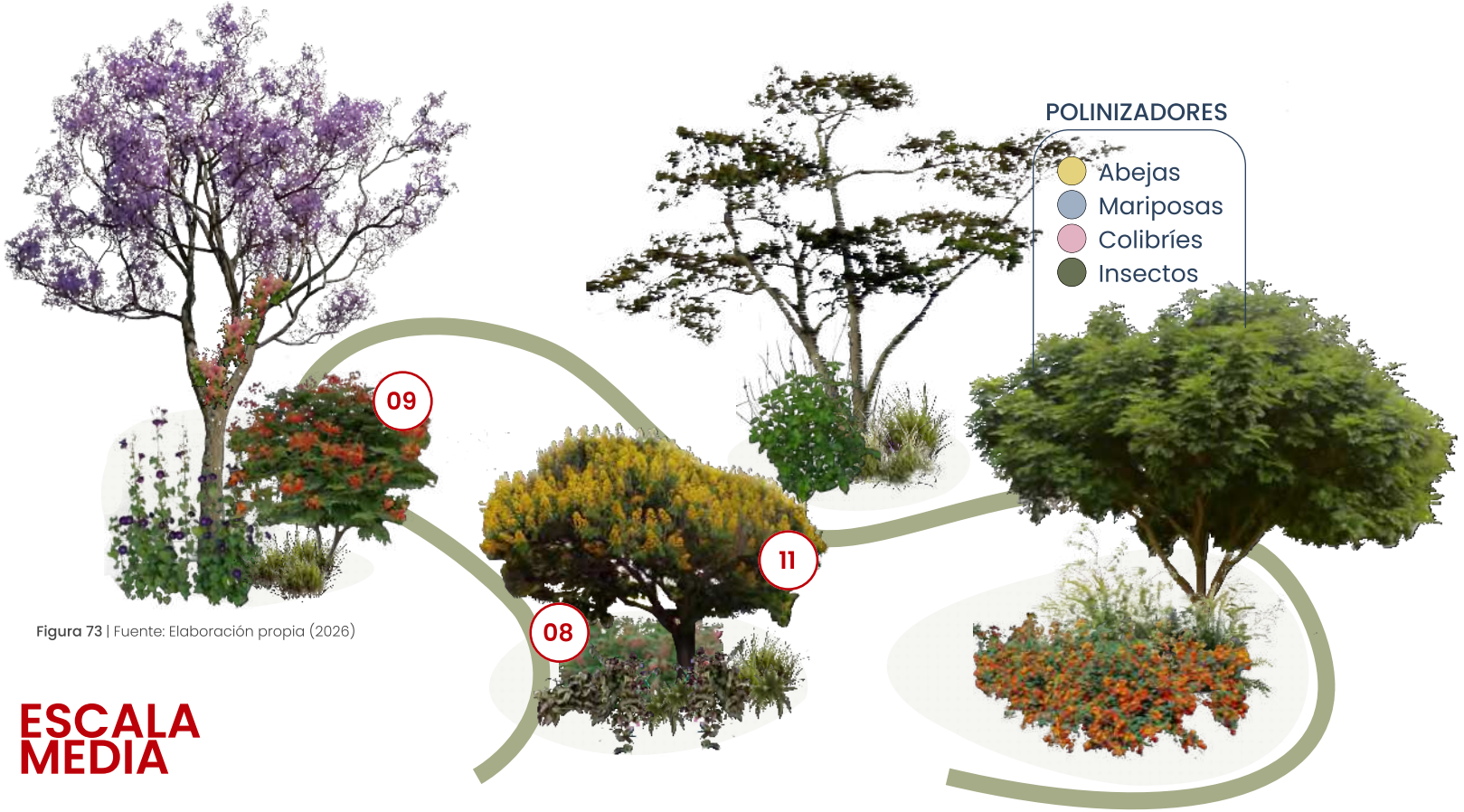


Figura 73 | Fuente: Elaboración propia (2026)

ESCALA MEDIA

Figura 77 | Fuente: Garrigues, D. (2021)



10

Lengua de Vaca

Conostegia macrantha

10 m

Parques

Floral

Figura 78 | Fuente: Prado, H. (2020)



11

Grano de Oro

Duranta erecta

5 m

Parques

Aceras

Figura 79 | Fuente: Días, D. (2023)



12

Juanilama

Lippia alba

1.5 m

Parques

Aceras

Figura 81 | Fuente: Marques, C. (2017)



13

Cinco Negritos

Lantana camara

2 m

Parques

Alimento para fauna

Figura 82 | Fuente: Abou, R. (2018)



14

Cucaracha

Tradescantia zebrina

30 cm

Parques

Ornamental

Figura 83 | Fuente: García, R. (2019)



15

Hisopo / Romerillo

Stachys costaricensis

50 cm

Parques

Floral

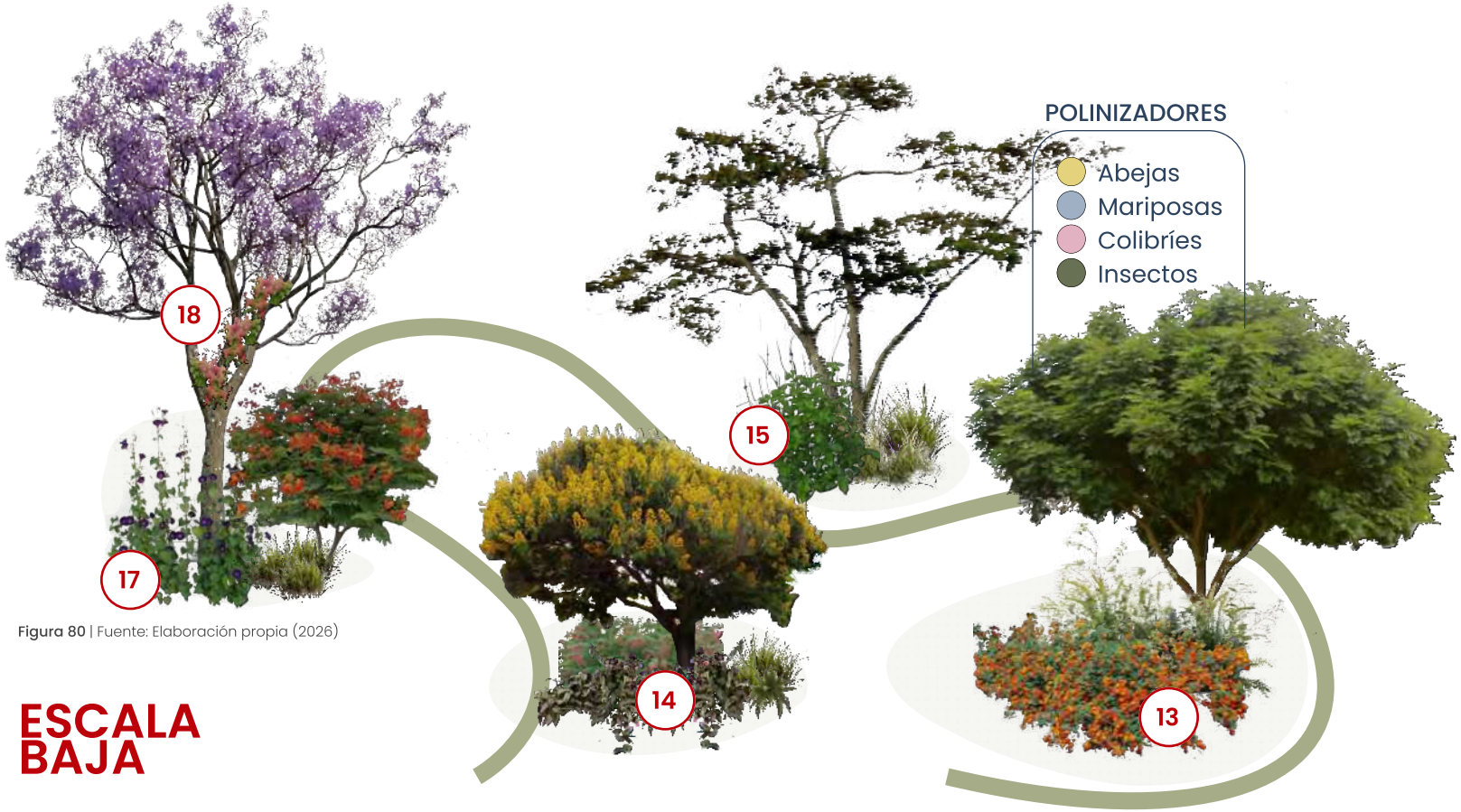


Figura 80 | Fuente: Elaboración propia (2026)

ESCALA BAJA



16

Rabo de Zorro

Stachytarpeta cayennensis

2 m

Parques

Alimento para fauna

Figura 84 | Fuente: Farjalla, V. (2021)



17

Churristate

Ipomoea purpurea

Trepadora

Parques

Ríos y laderas

Figura 85 | Fuente: Vázquez, L. (2014)



18

Bellisima

Antigonon leptopus

Trepadora

Parques

Floral

Figura 86 | Fuente: Galusha, E. (2018)

PLANTAS DULCES

La paleta vegetal seleccionada se basa en la **Guía de Plantas Dulces** creada por la Municipalidad de Curridabat como mecanismo para incentivar los polinizadores. Se compone de **especies nativas o especies exóticas no invasivas que presentan una mejor adaptación a las condiciones climáticas**, lo que reduce los requerimientos de riego y mantenimiento.

Las plantas nativas además mantienen relaciones ecológicas con insectos, aves y otros organismos locales, permitiendo que los ecosistemas urbanos funcionen de manera más estable. De esta manera, la vegetación no solo cumple una función ornamental, sino que también contribuye a fortalecer la biodiversidad y los procesos ecológicos dentro de la ciudad promoviendo espacios verdes más resilientes.

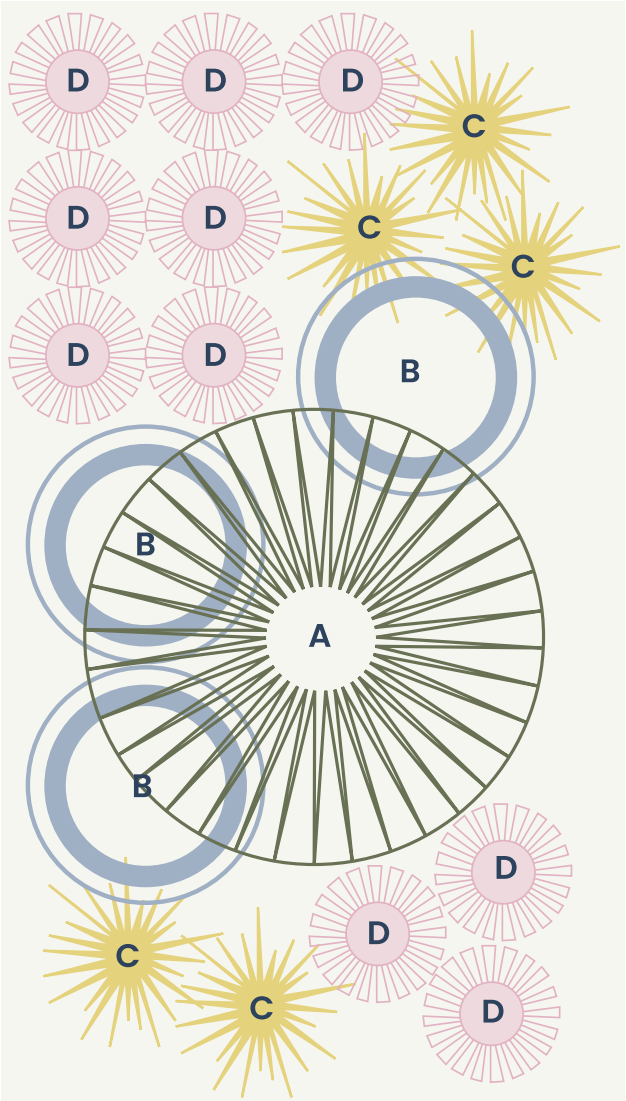
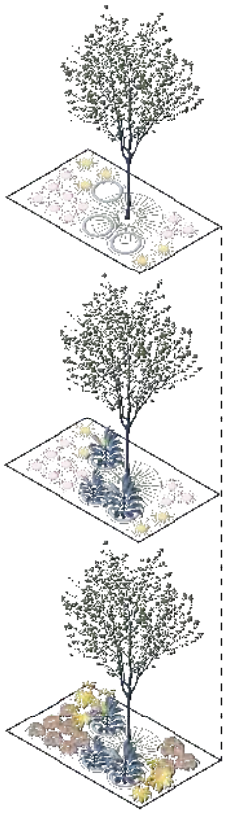


Figura 87 | Fuente: Elaboración propia con base en Protocolo para Aceras Dulces (2026)

DISEÑO DE SIEMBRA

Se desarrollan esquemas de siembra base para las aceras que permiten calcular número de plantas necesarias, ubicaciones según tamaños y selección de plantas según colores tomando la frecuencia de repetición de plantas, densidad con la que se colocan y el uso de plantas dulces de bajo mantenimiento.



PLANTACIÓN EN GRUPOS Y POR CAPAS

ÁRBOLES

1 especie por acera.

Distanciamiento 6 - 10 m.

ARBUSTOS

2-3 especies por acera.

CUBRESUELO

2-3 especies por acera.

Grupos no menores de 3 plantas.

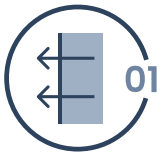
Distanciamiento 20 - 25 cm.

Figura 88 | Fuente: Elaboración propia (2026)



Figura 89 | Planta general de sendas peatonales.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

RECOMENDACIONES DE DISEÑO: **SENDAS PEATONALES**



01. EXTENSIÓN DE ACERA

Extensión que permite acortar las distancias de cruce creando espacios para las personas y calmar la velocidad del tráfico.



02. RAMPAS PARA PEATONES

Construcción de rampas en todos los cruces con cambios de nivel. Pendiente máxima de 5%.



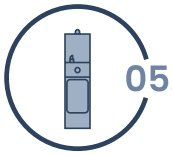
03. ORIENTACIÓN

Implementar baldosas podotáctiles que permitan guiar a los usuarios por las aceras y los espacios públicos.



04. ILUMINACIÓN

Colocar luminarias a escala peatonal como acompañamiento para mejorar la seguridad de los espacios.



05. FUENTES DE AGUA

Proporcionar bebederos para garantizar el acceso al agua en recorridos peatonales largos.



06. MOBILIARIO

Espacios de descanso. Preferiblemente implementar mobiliario con respaldar y protección del clima.



07. VEGETACIÓN

Maceteras e islas arborizadas con especies nativas para mejorar las condiciones bioclimáticas.



Figura 90 | Planta general de calles compartidas.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

RECOMENDACIONES DE DISEÑO: **CALLES COMPARTIDAS**



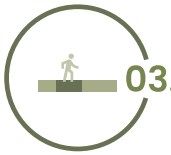
01. PRIORIZAR AL PEATÓN

Diseños de calle que permitan el tránsito continuo del peatón por el espacio.



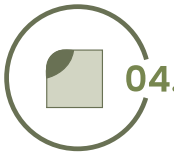
02. ZONAS DE AMORTIGUAMIENTO

Barreras integradas que proporcionen separación física entre los peatones o ciclistas y la vía vehicular.



03. ISLAS DE REFUGIO

Espacios de refugio para peatones en la eventualidad de tener cruces que sean muy prolongados en medio de vía.



04. OREJAS PEATONALES

Espacios en las esquinas de intersecciones con un espacio curvo que proporcionan más espacio a peatones y ciclistas.



05. ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS

Colocar cercanos a ciclovías y espacios públicos protegidos del clima y otros elementos de calle.



06. MATERIALES DIFERENCIADOS

Cambios en textura o color en los materiales para diferenciar las distintas zonas de tránsito peatonal o ciclístico.



07. INCORPORAR ÁREAS DE ESTANCIA

Generar espacios con mobiliario e infraestructura para actividades que inciten la permanencia.

4.8 ESCALA MICRO

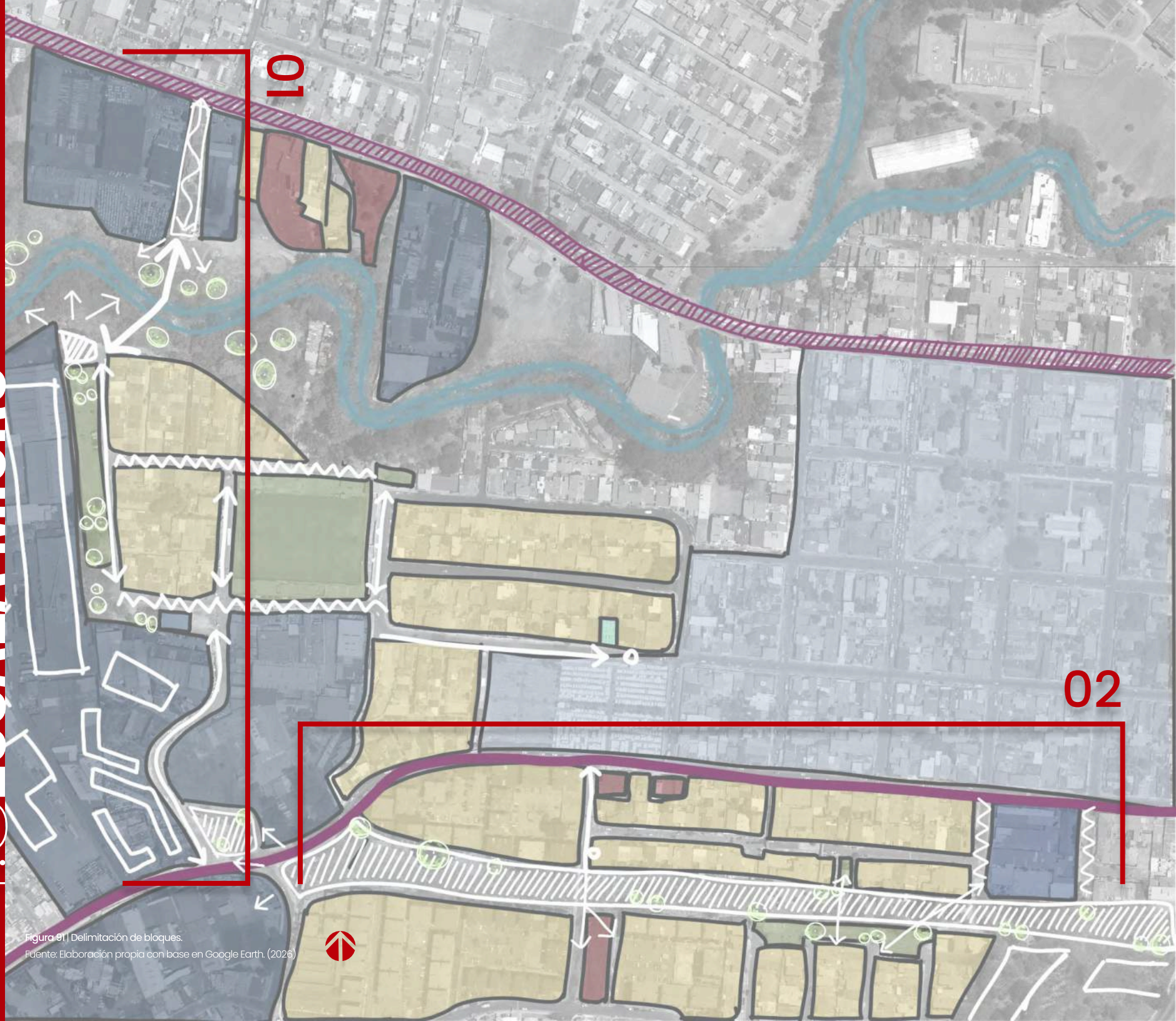


Figura 91 | Delimitación de bloques.
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

A partir de la selección de la zona de intervención **se definen dos bloques principales de actuación**, cada uno conformado por una serie de estrategias urbanas y proyectos específicos orientados a responder a las condiciones particulares de su área. Esta división permite abordar de manera más precisa las necesidades y desafíos presentes en cada sector, garantizando que las propuestas respondan a las dinámicas físicas, sociales, y de movilidad que caracterizan cada área.

En esta sección **se establece el carácter urbano de cada bloque**. A partir de esta caracterización **se definen los lineamientos que orientan el desarrollo de los proyectos concretos**, procurando que las intervenciones dialoguen con las dinámicas propias de cada sector y contribuyan a la construcción de una red urbana más conectada. De esta manera, cada bloque asume un rol específico dentro de la visión integral del proyecto.

BLOQUE 01

Este sector cuenta con una **dinámica mixta** por sus usos. Los remanentes de la zona industrial generan grandes áreas inseguras en **cercanía a una escala barrial que demuestra un gran sentido de comunidad** y apropiación del espacio representados en el mantenimiento de sus espacios públicos.

- Espacios que potencien el sentido de comunidad ya existente.
- Lugares de estadía y permanencia.

BLOQUE 02

Esta zona mayormente residencial **se percibe dividida por su trama urbana**, cuenta con **múltiples espacios públicos que no se conectan entre ellos** creando barreras entre su comunidad. Adicionalmente se encuentran espacios de poca actividad que se sienten inseguros.

- Aprovechamiento de las zonas de reunión pública actuales para crear nuevos espacios públicos.
- Conexión barrial mediante una red de espacios públicos.

- Activación del espacio público.
- Conectividad urbana y barrial.
- Seguridad a través del diseño urbano.
- Continuidad ecológica y urbana.

BLOQUE 01

COMERCIAL
- Puntos de comercio informal
- Espacios para ferias y ventas
- Mobiliario urbano que permita estadía

MOVILIDAD
- Puente peatonal
- Rampas
- Punto intermodal

RECREO Y CULTURA
- Espacios de juego
- Espacios para exponer arte urbano
- Mirador al río

SERVICIOS
- Iluminación
- Clasificación de desechos
- Señalética peatonal

ÁREAS VERDES
- Zona de amortiguamiento
- Corredores verdes
- Arborización que genere sombra

PASEOS PEATONALES
- Ensanchamiento de aceras
- Cruces seguros
- Plazas

BLOQUE 02

COMERCIAL

- Puntos de comercio informal
- Infraestructura de mercado
- Mobiliario urbano que permita estadía

MOVILIDAD

- Recorrido peatonal
- Ciclovía
- Paradas de bus

RECREO Y CULTURA

- Espacios de juego
- Murales urbanos
- Escalinata para actividades

SERVICIOS

- Iluminación
- Clasificación de desechos
- Señalética peatonal

ÁREAS VERDES

- Zona de amortiguamiento
- Corredores verdes
- Vegetación de protección a sendas

PASEOS PEATONALES

- Ensanchamiento de aceras
- Cruces seguros
- Plazas

4.1 PLAN MAESTRO



Figura 92 | Proyectos.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

COMPONENTES DEL PLAN MAESTRO

01

EJE INICIAL

01 Espacios de estadía / comercio

02 Plaza de exhibición de arte

03 Plaza de juegos

04 Mirador

CONECTOR

05 Puente peatonal

INTERVENCIÓN PARQUE

06 Mirador / mobiliario de descanso

07 Huerta urbana

08 Pacificación vehicular

09 Arborización en calles

10 Vinculación al masterplan de Barrio San José

11 Aprovechamiento de vacíos para unificar conectores verdes

02

EJE MERCADO

12 Estructura para mercado

13 Escalinatas de descanso

14 Recorrido peatonal

15 Vía vehicular con carril exclusivo para transporte público

EJE NATURAL - COMERCIAL

16 Plaza comercial

17 Mariposario

18 Eje verde

EJE REHABILITACIÓN URBANA

19 Rehabilitación e integración del Parque Saporo

20 Rehabilitación e integración del Parque La Amistad

21 Rehabilitación e integración del Parque La Troja

22 Ciclovía

23 Integración con proyecto de Ecobarrio

05

DESARROLLO DE PROPUESTA

Contenidos del cápitulo

5.1 Cartera de proyectos

5.2 Conexión norte

- 5.2.1 Eje inicial
- 5.2.2 Puente peatonal
- 5.2.3 Intervención Parque La París

5.3 Parque lineal

- 5.2.1 Mercado municipal
- 5.2.2 Eje natural comercial
- 5.2.3 Rehabilitación urbana

5.4 Modelo de gestión

5.5 Estimación de costos

5.6 Etapas de desarrollo

5.1 CARTERA DE PROYECTOS

01 conexión norte

3 236.7 m²

- 01 EJE INICIAL
- 02 PUENTE PEATONAL
- 03 INTERVENCIÓN PARQUE LA PARÍS

02 parque lineal

36 790.6 m²

- 04 EJE MERCADO
- 05 EJE NATURAL - COMERCIAL
- 06 REHABILITACIÓN URBANA

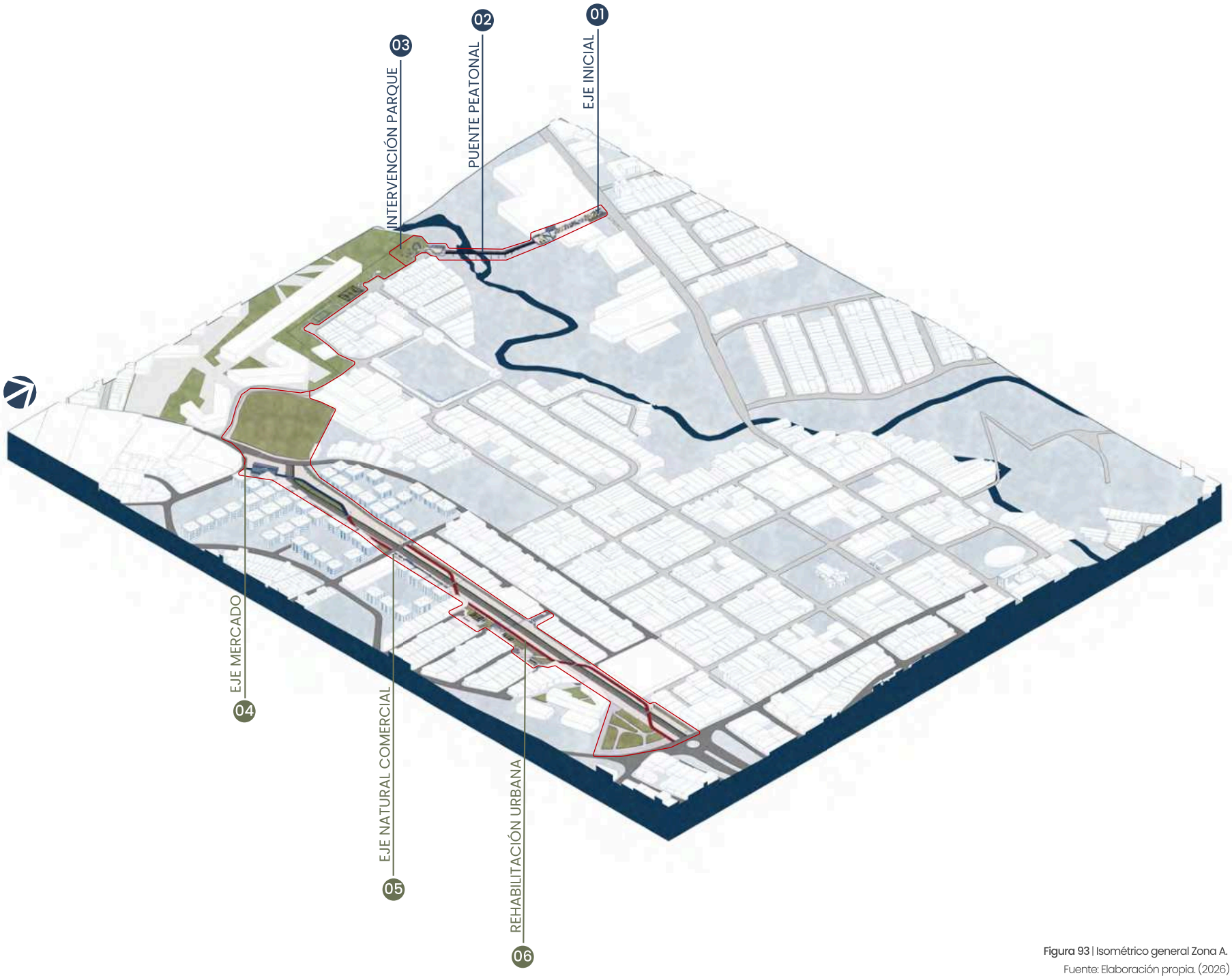


Figura 93 | Isométrico general Zona A.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

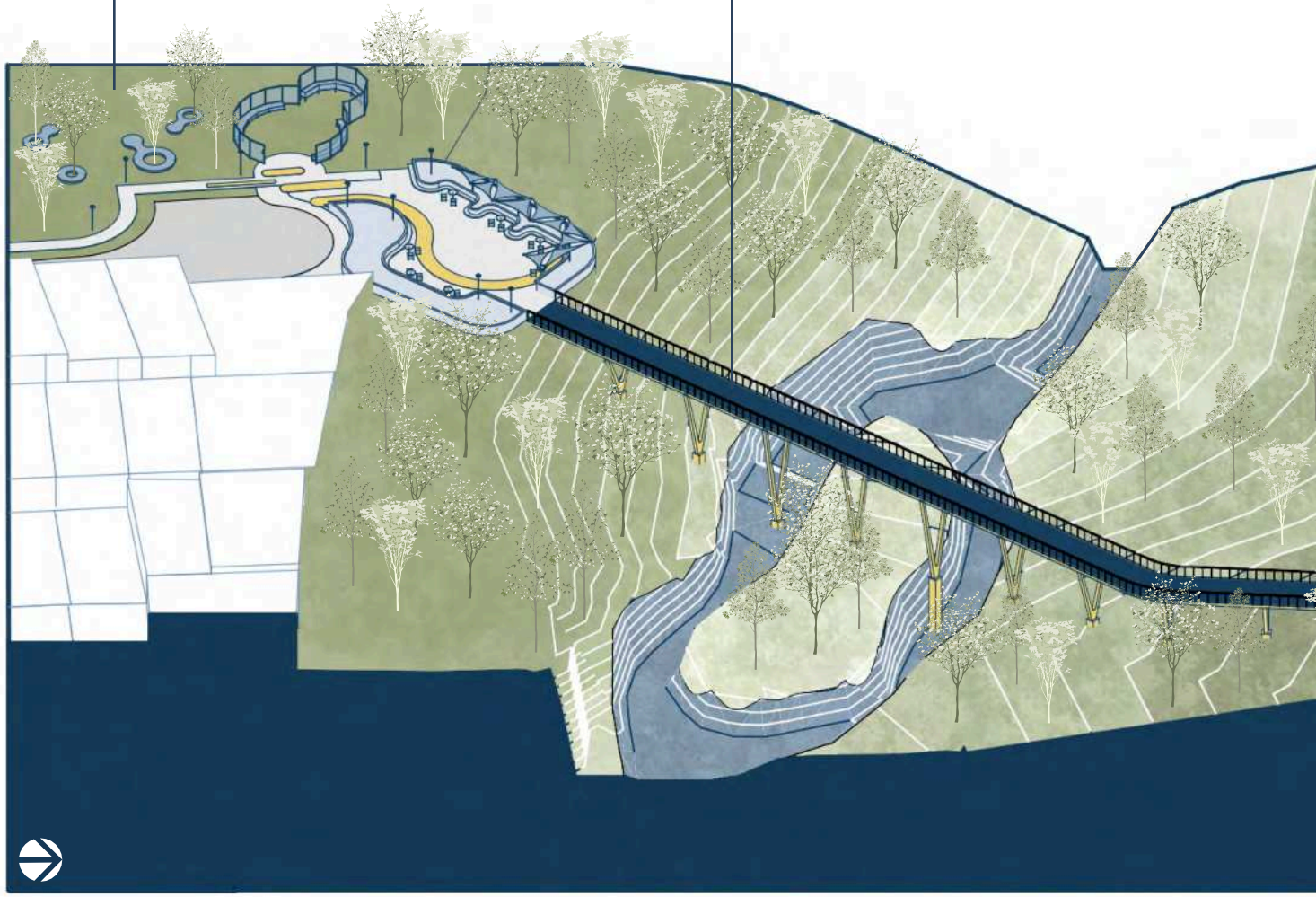
5.2 CONEXIÓN NORTE

03 INTERVENCIÓN PARQUE LA PARÍS

Intervenir el espacio remanente del parque que permita mayor dinámica social poniendo en valor la infraestructura ya existente y creando espacios para nuevas actividades.

02 PUENTE PEATONAL

Crear una nueva conexión para peatones y ciclistas aprovechando la visual del río y la vegetación. El puente funciona como una extensión de los espacios públicos que conecta.



01 EJE INICIAL

Marcar el ingreso al nuevo eje conector a través de una serie de plazas que reactiven la zona e inviten al disfrute y recorrido de la ciudad.

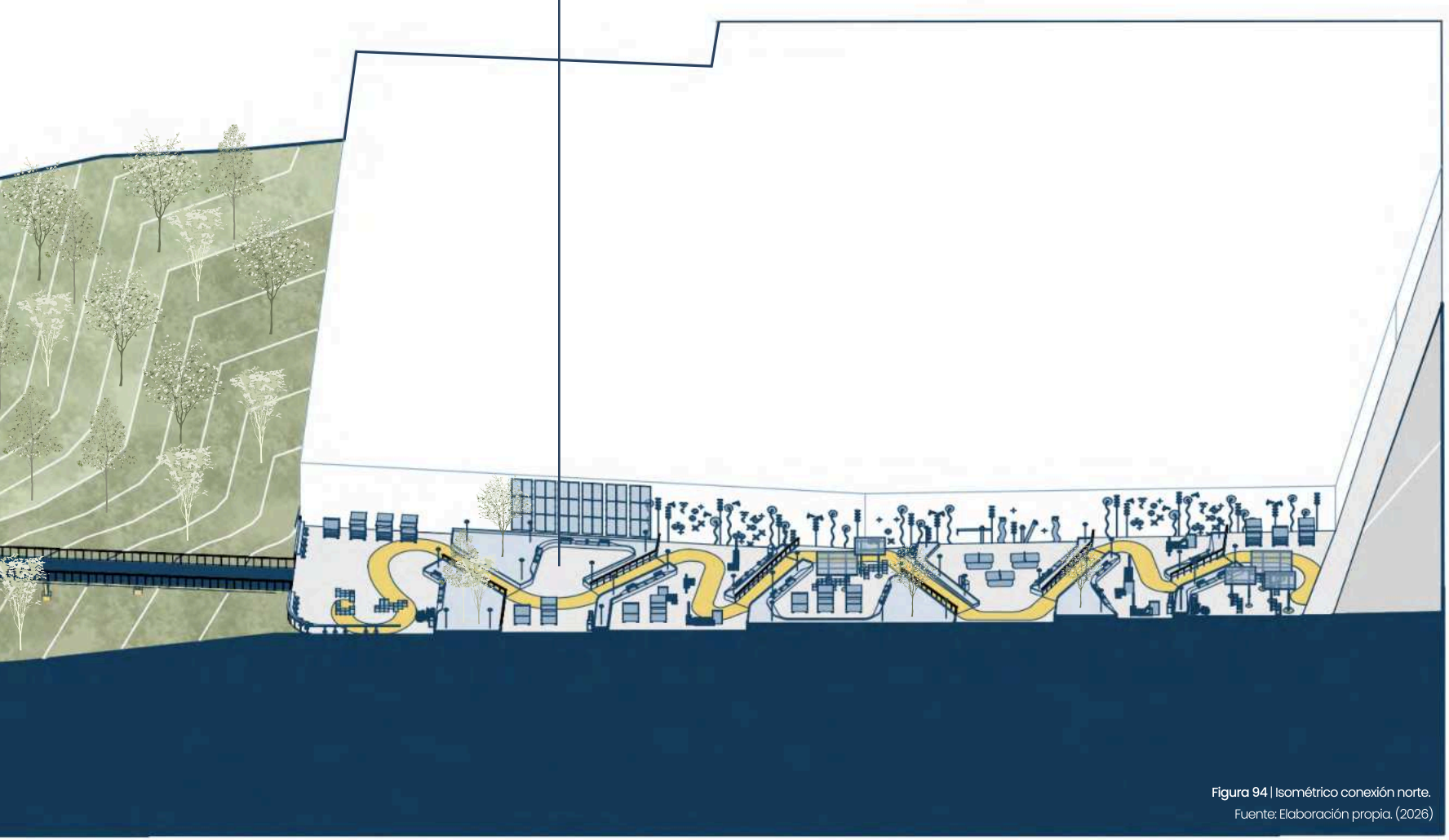


Figura 94 | Isométrico conexión norte.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

01 EJE INICIAL

01 Paseo peatonal 1 536 m²

Conjunto de terrazas y rampas que permiten que el usuario transite por el intersticio utilizado. Las rampas tienen un ancho mínimo de 2m con una pendiente máxima de 5%.

02 Pérgolas 58.4 m²

Estructuras metálicas de 3-4 de ancho con una altura variable de máximo 2.5m. Su cubierta se plantea de malla con espacios verdes en sus columnas para permitir que la vegetación escale por ellas.

03 Puestos comerciales 20 m²

Módulo metálico con anclajes al pavimento. Su diseño le permite tener una cubierta que lo resguarda de los elementos temporalmente, también cuenta con una repisa frontal para exhibición de productos.

04 Maceteras 372.2 m²

Maceteras de concreto de altura de 0.4m con espacio para bancas y sistemas de drenaje integrados en su construcción.

05 Mobiliario para juegos y exhibición de arte 20 m²

Mesas de juegos metálicas ancladas al concreto y estructuras de madera semi temporales y modulares para colocarse en el espacio como se considere con paneles de liviano para colocar el arte.

06 Mobiliario 15 m²

Mobiliario modular de estructura metálica con madera. Su diseño incluye módulos de silla sin respaldar, con respaldar, mesa y macetera.

área total 2 021.6 m²



0 5 10 PLANTA CONJUNTO

Figura 95 | Planta de conjunto eje inicial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

estrategias generales

Espacios lúdicos con infraestructura y elementos que inciten al juego a poblaciones de todas las edades.

Recorrido marcado con pintura que permita una trayectoria clara del espacio permitiendo la interacción con las distintas actividades.

Subdivisión del intersticio en una serie de terrazas con distinto carácter colocando espacios de descanso y contemplación a lo largo de todo el recorrido.

Aprovechar el flujo peatonal existente para crear un nuevo paseo con constante actividad que mantenga el eje seguro.

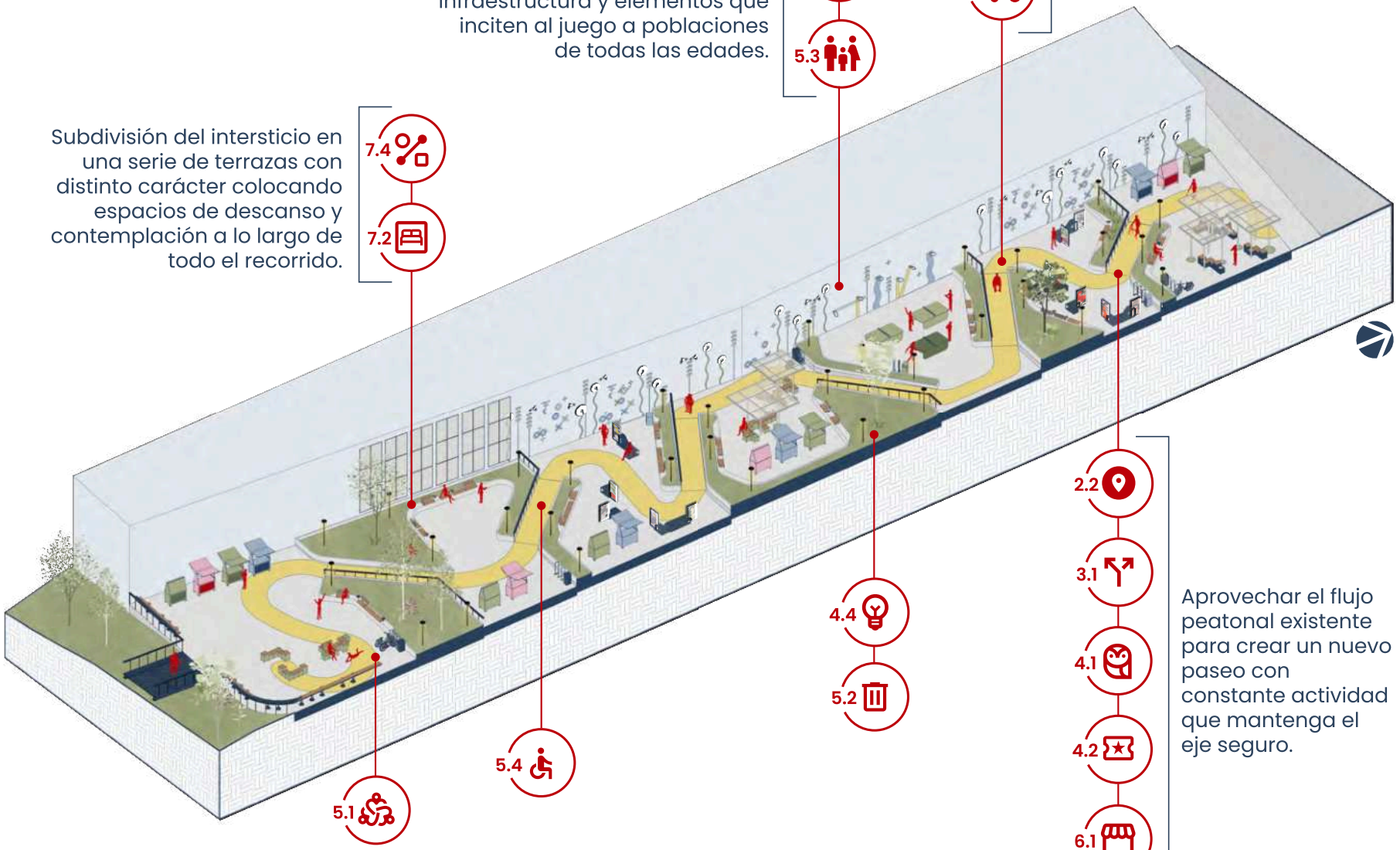


Figura 96 | Isométrico eje inicial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 97 | Visualización.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

corte diagramático

eje inicial



Figura 98 | Corte diagramático terrazas eje inicial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 99 | Visualización.
Fuente: Elaboración propia. (2026)





0 5 10 20 PLANTA CONJUNTO

Figura 100 | Planta de puente peatonal.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

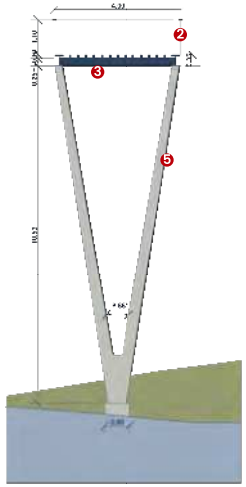
estructura

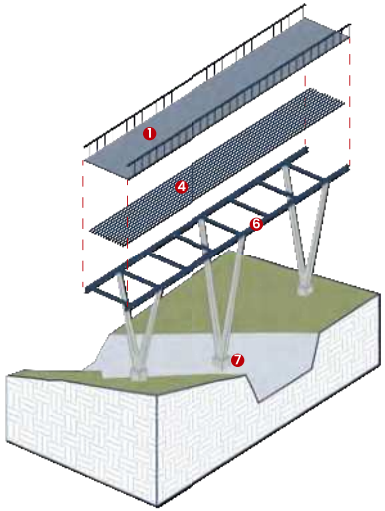
1. Malla jordomex pintada de color azul
2. Baranda de acero inoxidable con recubrimiento de pintura electrostática
3. Viga secundaria de 25x20 cm
4. Viguetas de 10x5 cm
5. Pilares estructurales de concreto colado
6. Viga principal H de 35x30 cm
7. Base de concreto colado

01 Puente 452.5 m²

Estructura metálica con columnas de concreto de 4m de ancho para permitir la circulación de peatones y ciclistas. Su piso se plantea de malla jordomex para mantener una estructura ligera.

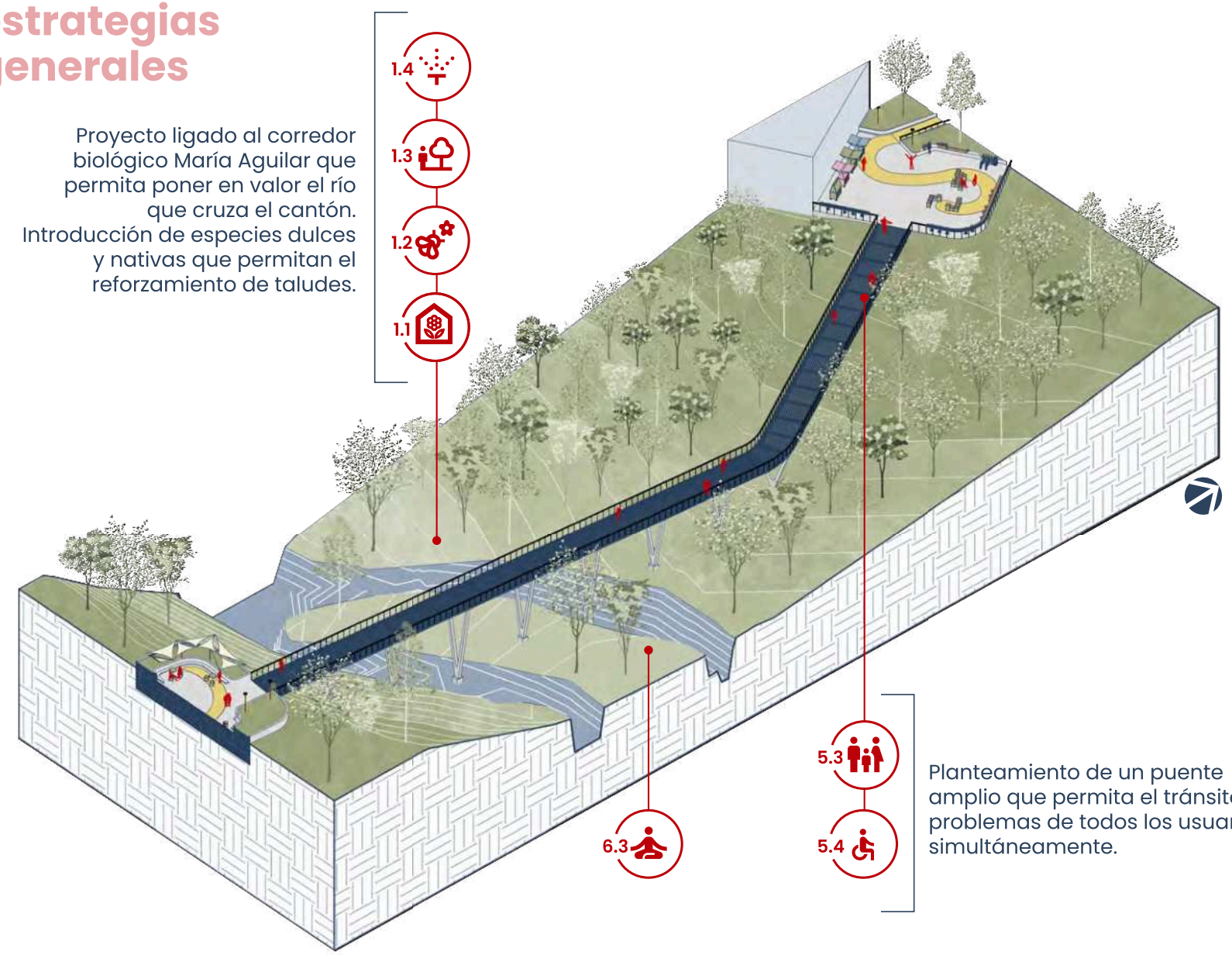
área total 452.5 m²





estrategias generales

Proyecto ligado al corredor biológico María Aguilar que permita poner en valor el río que cruza el cantón. Introducción de especies dulces y nativas que permitan el reforzamiento de taludes.



Planteamiento de un puente amplio que permita el tránsito sin problemas de todos los usuarios simultáneamente.

Figura 101 | Isométrico puente peatonal.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

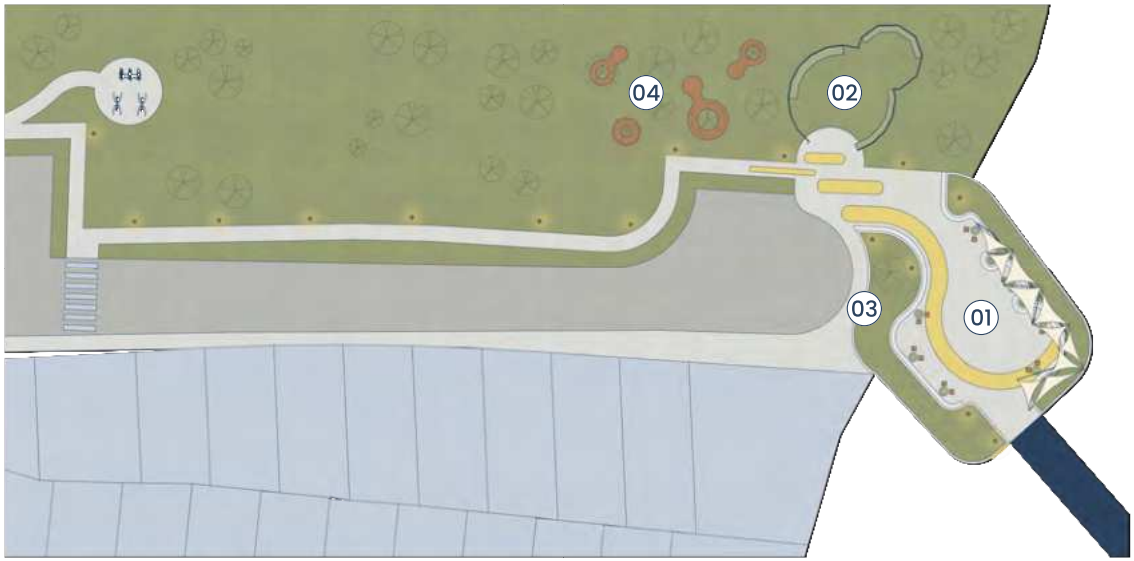
estado actual





Figura 103 | Visualización intervención La París.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 104 | Planta intervención Parque La París
Fuente: Elaboración propia. (2026)



01 Plaza de conexión **424 m²**

Terraza que conecta el lado norte del Parque La París con el puente peatonal, se plantea como un recorrido lineal que permite el tránsito libre con asientos en su perímetro.

02 Huerta urbana **102.8 m²**

Estructura metálica con pintura de 3m de altura con variedad de medidas de maceteras para ajustarse a distintos usuarios.

03 Maceteras **175.8 m²**

Maceteras de concreto de altura de 0.4m con espacio para bancas y sistemas de drenaje integrados en su construcción.

04 Mobiliario picnic **60 m²**

Maceteras de concreto de altura de 0.4m con espacio para bancas y sistemas de drenaje integrados en su construcción.

área total **762.6 m²**

estrategias generales

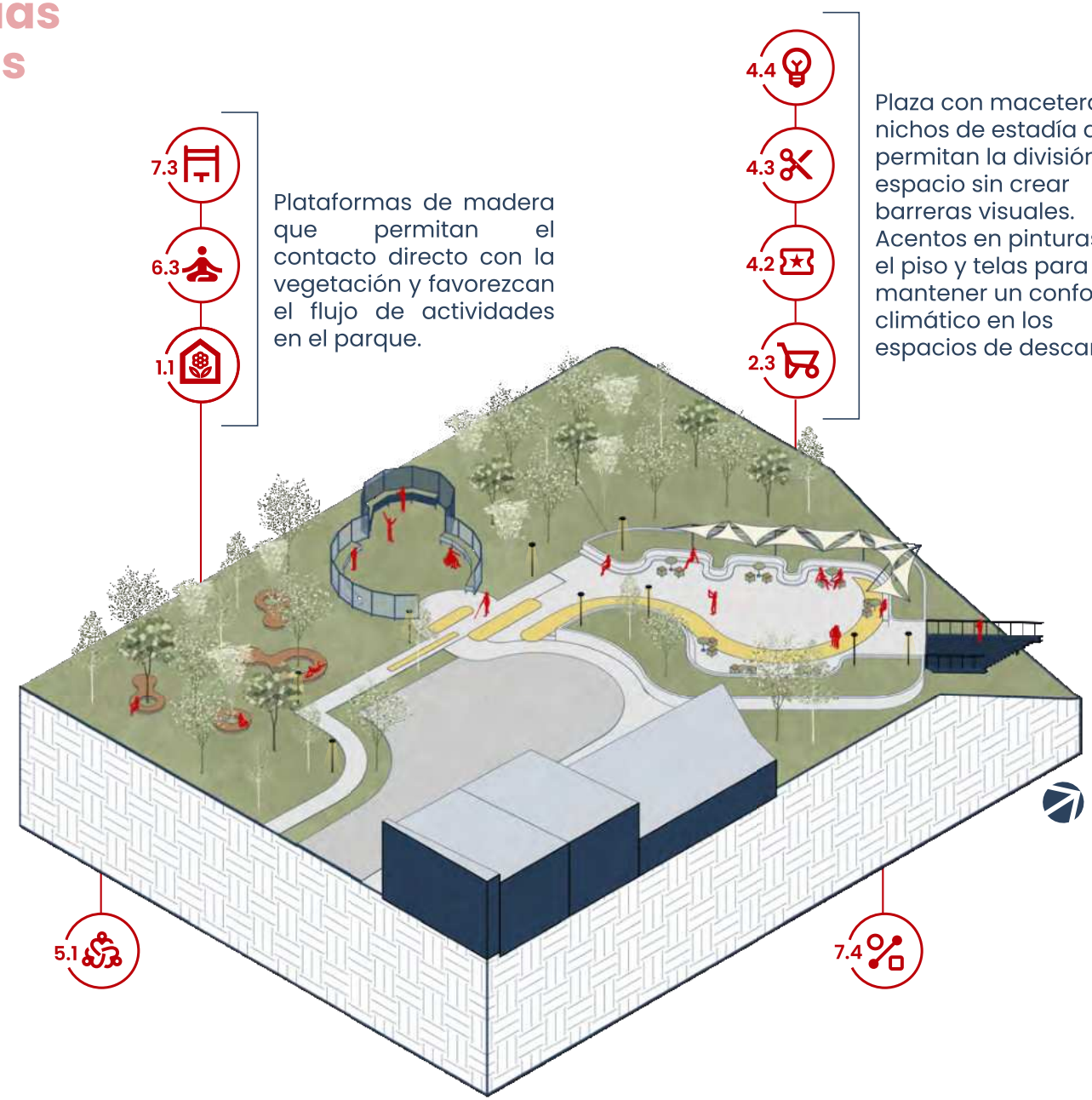


Figura 105 | Isométrico intervención Parque la París.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 106 | Visualización.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

elevación

intervención parque la parís

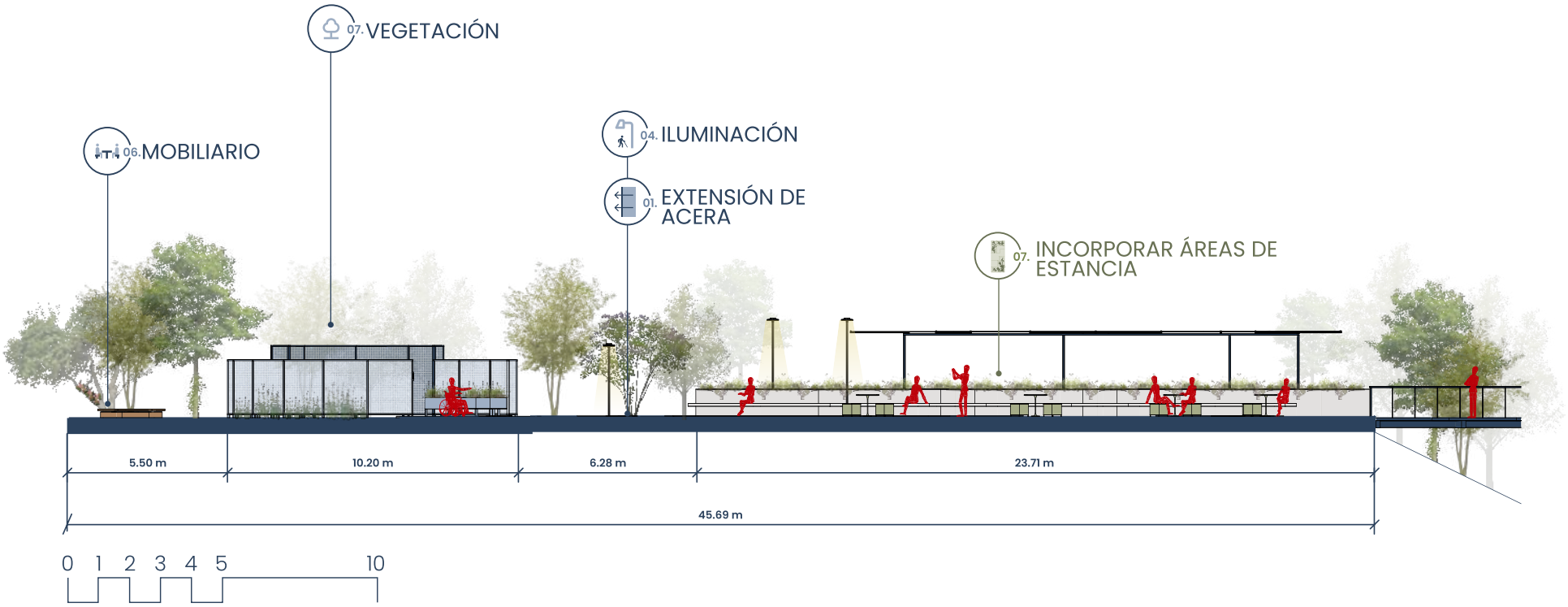


Figura 107 | Elevación intervención Parque la París.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

estado actual



Figura 108 | Foto estado actual.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

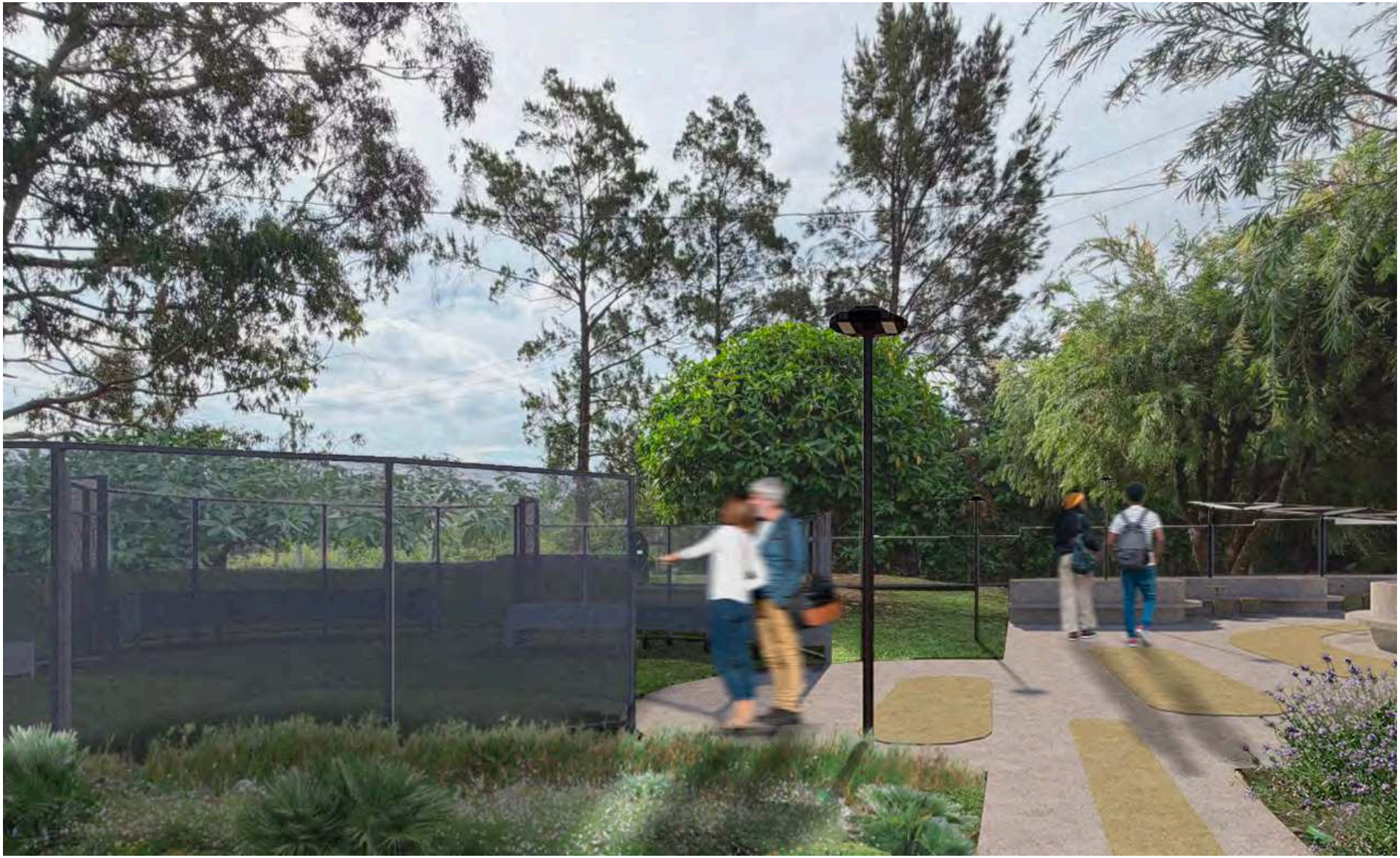
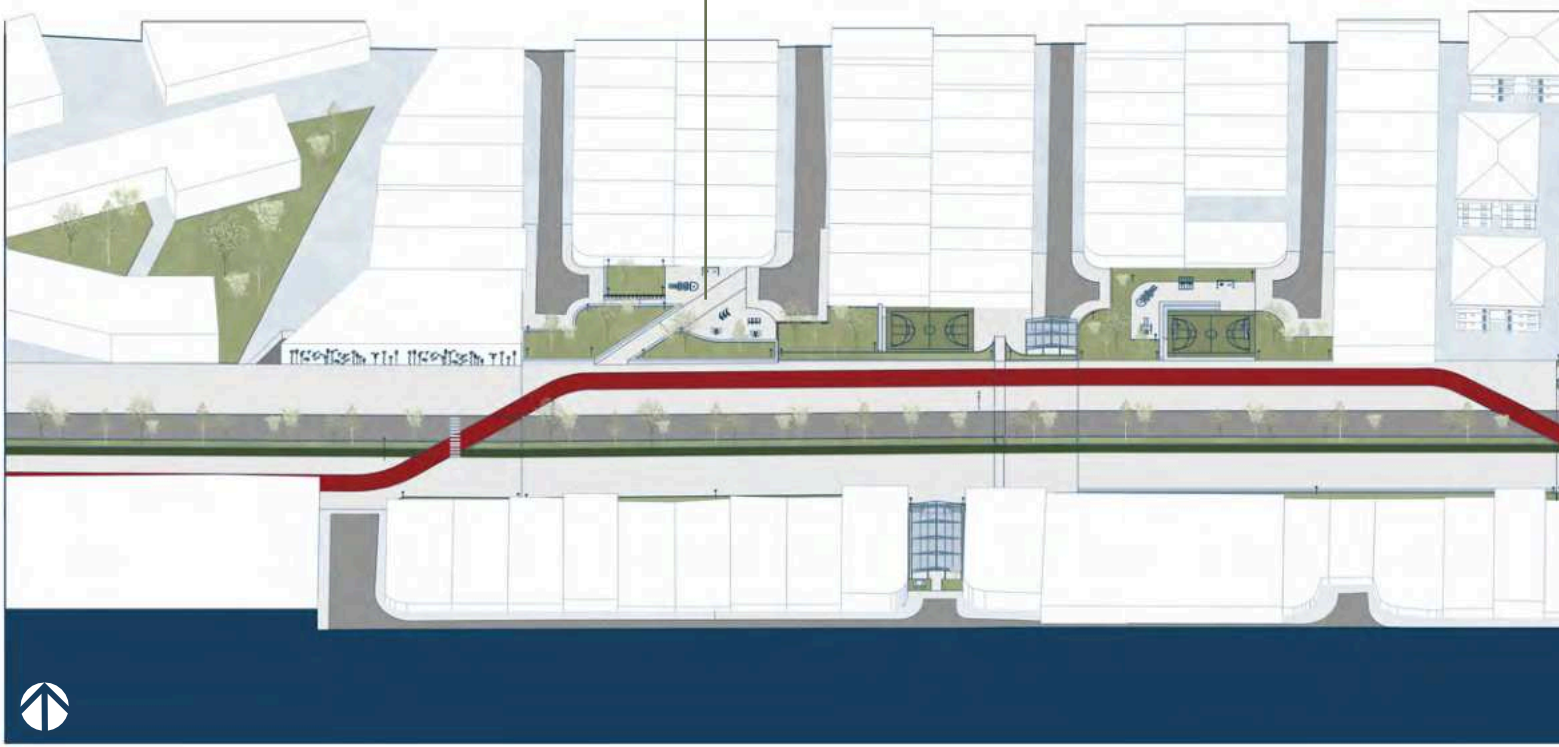


Figura 109 | Fotomontaje Parque La París.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

5.3 PARQUE LINEAL

06 REHABILITACIÓN URBANA

En este sector se propone utilizar los parques existente como parte de los nodos del parque lineal.



05 EJE NATURAL COMERCIAL

El eje comercial nace de la actividad que ya existe en la zona, se colocan puestos comerciales, bancas y mesas con sombra para el confort térmico. Además se vincula respetando la naturales vinculándolo con un mariposario y parque polinizador.

04 EJE MERCADO

Al oeste del parque lineal como nodo a la zona industrial se plantea un mercado municipal que ayuda a activar la zona. Esta además, se acompaña de la calle, ciclovía y recorrido planteado.

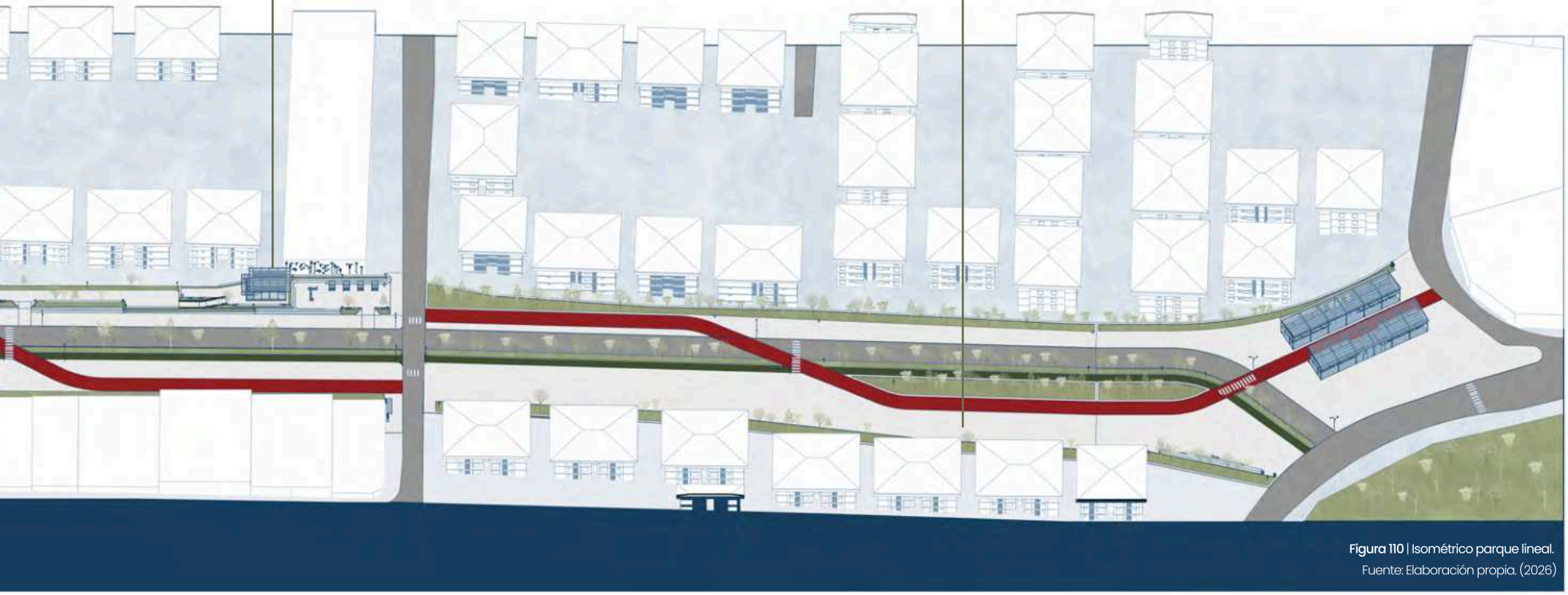
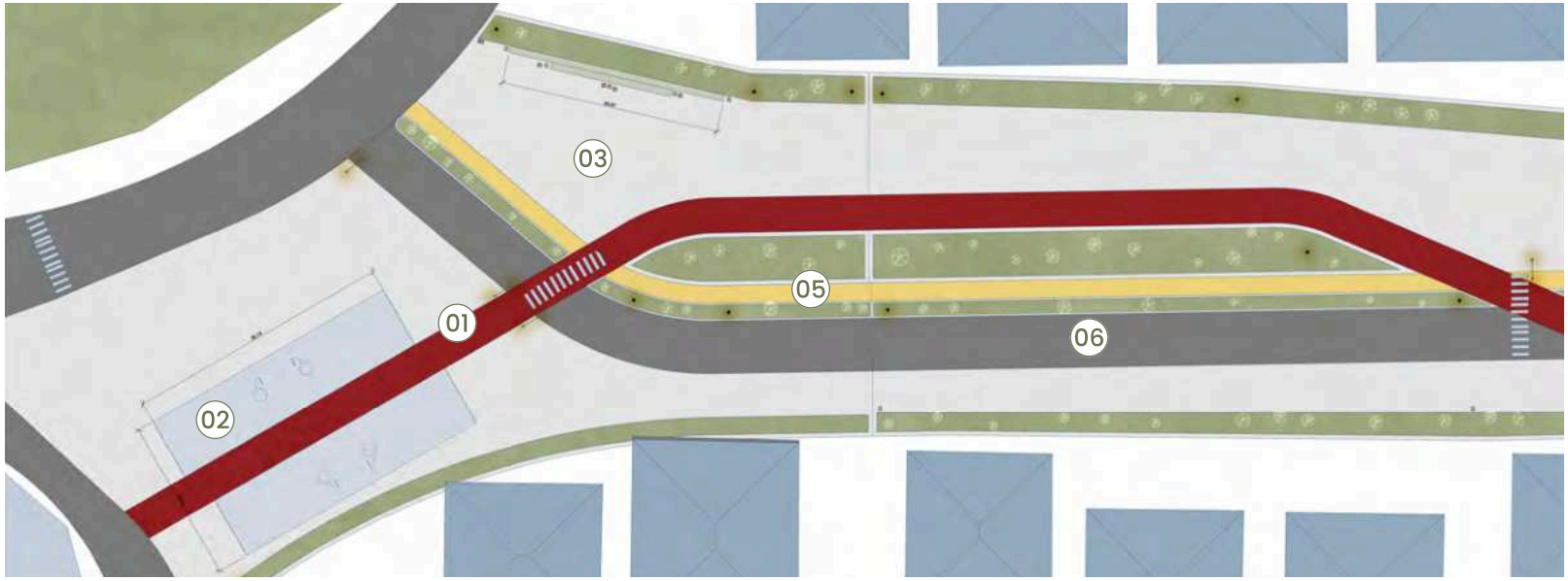


Figura 110 | Isométrico parque lineal.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



0 5 10 20 30 PLANTA CONJUNTO

Figura 111 | Planta de conjunto eje mercado.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

01 **Paseo peatonal** **770.9 m²**
Recorrido peatonal color diferenciado para crear un circuito que prioriza a los peatones. Su ancho es de 4m a lo largo de todo el parque.

02 **Mercado municipal** **436 m²**
Estructura de madera modulada en espacios de venta de 2.5m de ancho con una batería de baños públicos.

03 **Aceras** **3 093 m²**
Zonas de actividades y recorrido peatonal pavimentados en un material semipermeable.

04 **Áreas verdes** **2 469 m²**
Maceteras e islas de vegetación nativa y dulce en variedad de escalas.

05 **Ciclovía** **432.9 m²**
Circuito de ciclovía en un sentido protegido por zonas de amortiguamiento con vegetación a lo largo del parque.

06 **Vía vehicular** **432.9 m²**
Vía de un solo sentido con carril exclusivo para transporte público.

área total **8 046.6 m²**

estrategias generales

Eje verde como estructurante que permite la implementación de especies nativas y dulces de escala baja y media así como arborización para expandir el corredor biológico.

1.3

1.2

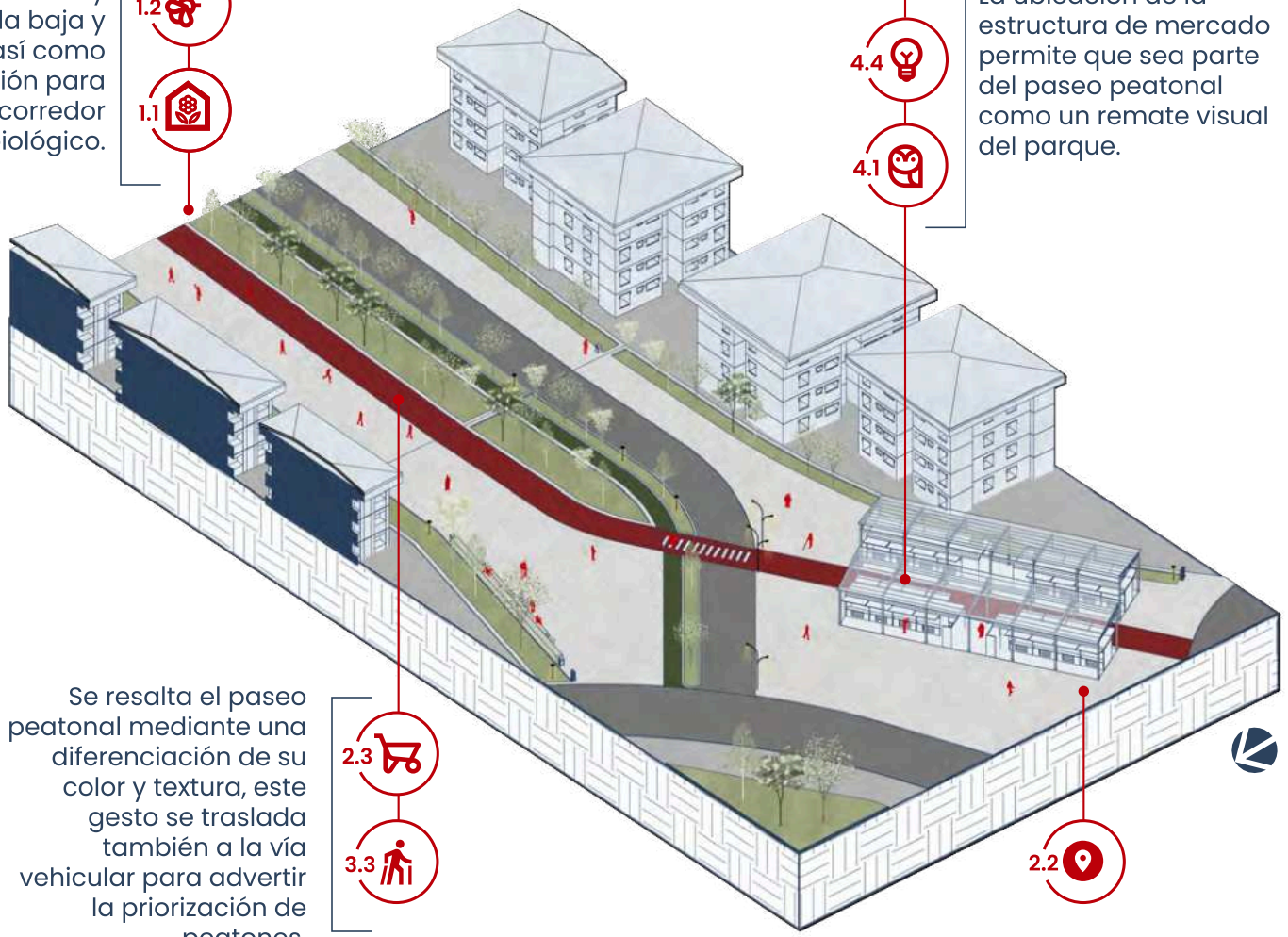
1.1

6.1

4.4

4.1

La ubicación de la estructura de mercado permite que sea parte del paseo peatonal como un remate visual del parque.



Se resalta el paseo peatonal mediante una diferenciación de su color y textura, este gesto se traslada también a la vía vehicular para advertir la priorización de peatones.

2.3

3.3

2.2

Figura 112 | Isométrico eje mercado.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 113 | Visualización.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

elevación
eje mercado

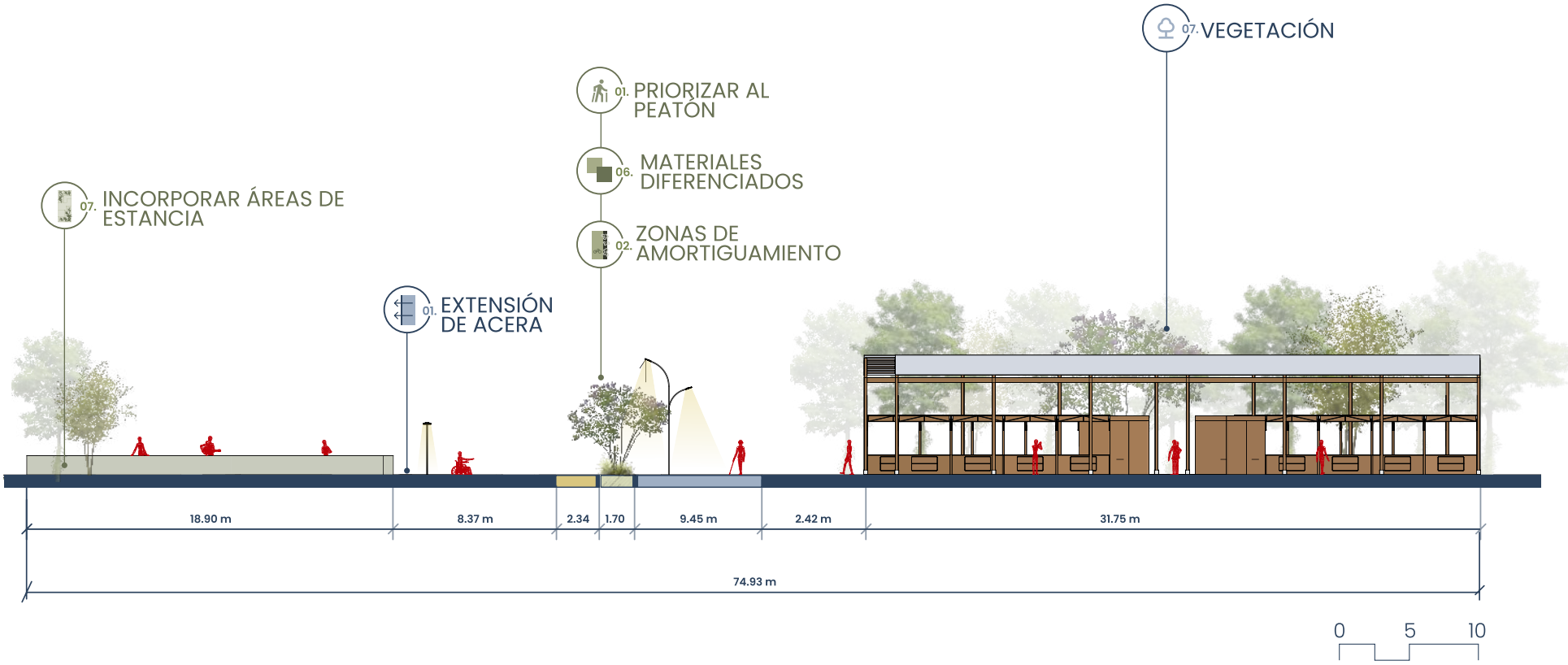


Figura 114 | Elevación eje mercado.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

05 EJE NATURAL – COMERCIAL



PLANTA CONJUNTO

Figura 115 | Planta de conjunto eje natural comercial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

01 **Paseo peatonal** 1 280 m²

Recorrido peatonal con textura y color diferenciado para crear un circuito que prioriza a los peatones en una calle compartida. Su ancho es de 4m a lo largo de todo el parque.

02 **Aceras** 5 900 m²

Zonas de actividades y recorrido peatonal pavimentados en un material semipermeable.

03 **Ciclovía** 695.8 m²

Circuito de ciclovía en un sentido protegido por zonas de amortiguamiento con vegetación a lo largo del parque.

04 **Áreas verdes** 2 037 m²

Maceteras e islas de vegetación nativa y dulce en variedad de escalas.

05 **Vía vehicular** 1 341 m²

Vía de un solo sentido con carril exclusivo para transporte público.

06 **Plaza comercial** 473.8 m²

Plaza a nivel de acera con asientos integrados en las maceteras, iluminación y espacio para puestos comerciales ambulantes.

07 **Mariposario** 73.4 m²

Espacio integrado en una plaza de actividades, estructura de madera y techo de malla que permita su adecuado funcionamiento.

área total 11 801 m²

estrategias generales

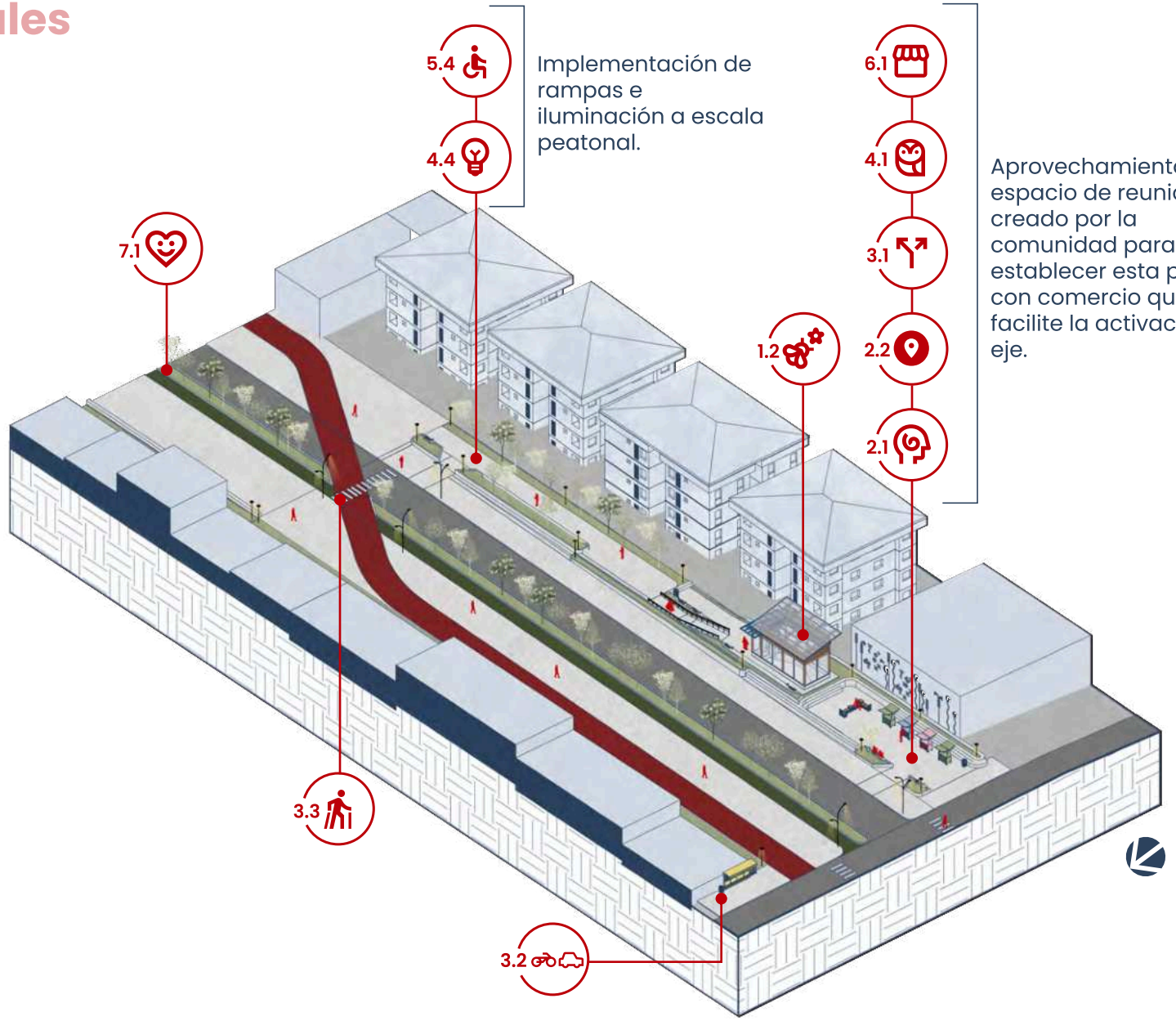


Figura 116 | Isométrico eje natural - comercial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 117 | Visualización mariposario.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

elevación plaza comercial

eje comercial - natural

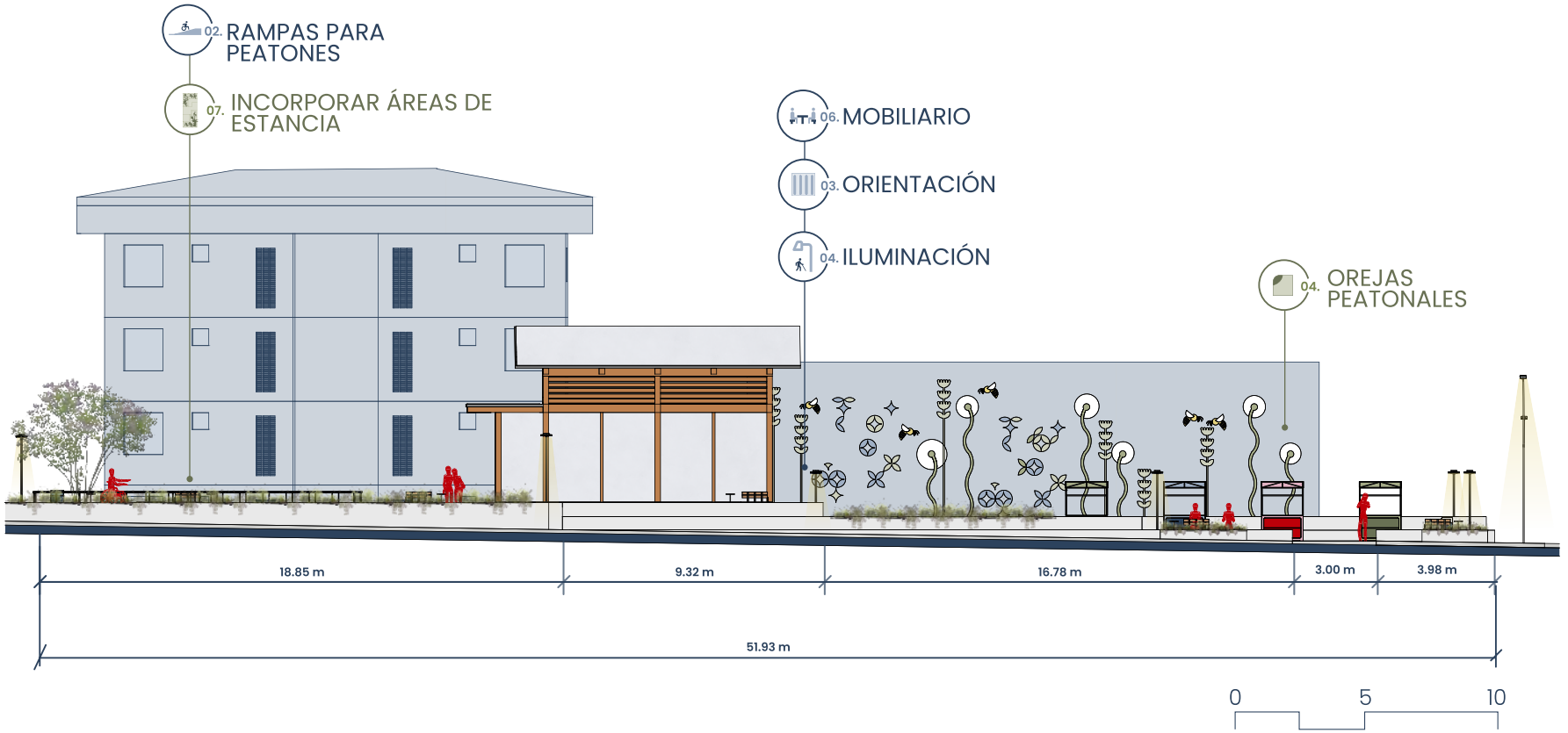


Figura 118 | Elevación plaza comercial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

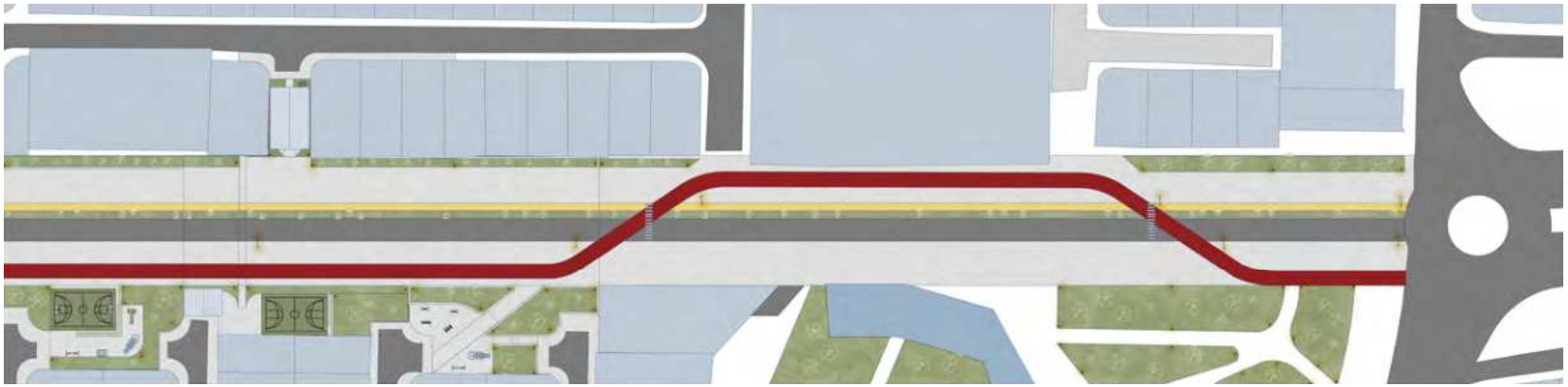
estado actual



Figura 119 | Foto estado actual.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 120 | Fotomontaje plaza comercial.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



0 5 10 20 PLANTA CONJUNTO

Figura 121 | Planta de conjunto eje rehabilitación urbana.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

01 **Paseo peatonal** **1 688 m²**

Recorrido peatonal con textura y color diferenciado para crear un circuito que prioriza a los peatones en una calle compartida. Su ancho es de 4m a lo largo de todo el parque.

02 **Aceras** **6 803 m²**

Zonas de actividades y recorrido peatonal pavimentados en un material semipermeable.

03 **Ciclovía** **802.2 m²**

Circuito de ciclovía en un sentido protegido por zonas de amortiguamiento con vegetación a lo largo del parque.

04 **Áreas verdes** **4 410 m²**

Maceteras e islas de vegetación nativa y dulce en variedad de escalas.

05 **Vía vehicular** **2 087 m²**

Vía de un solo sentido con carril exclusivo para transporte público.

06 **Rehabilitación de parques** **1 153 m²**

Aprovechamiento de la red de parques existentes se abre el paso para que se conecten al nuevo parque lineal. Se renueva su infraestructura y se añaden plazas que permitan más actividades.

área total **16 943 m²**

estrategias generales

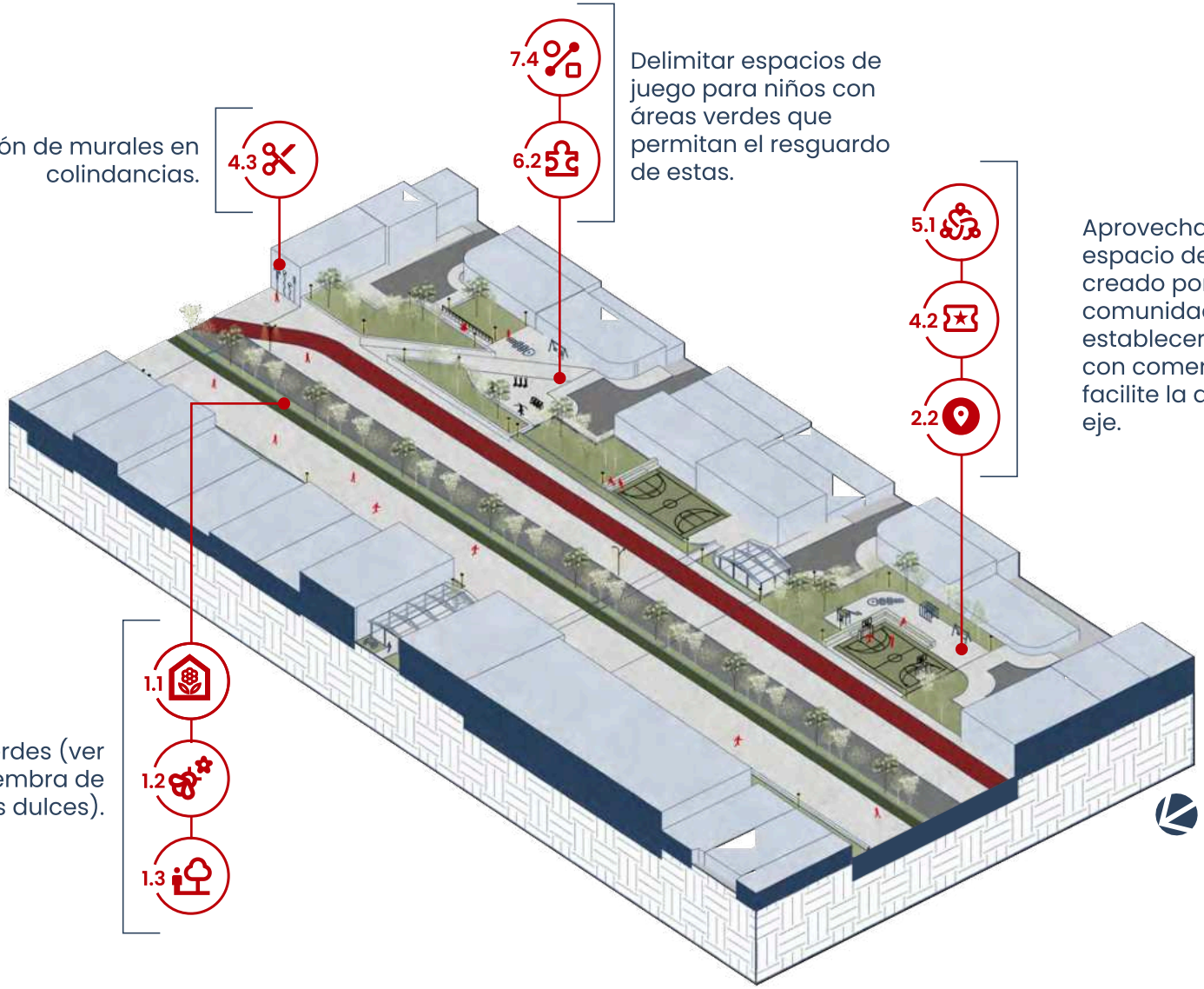


Figura 122 | Isométrico rehabilitación urbana.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



196 **Figura 123** | Visualización.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

caracterización de vía

parque lineal

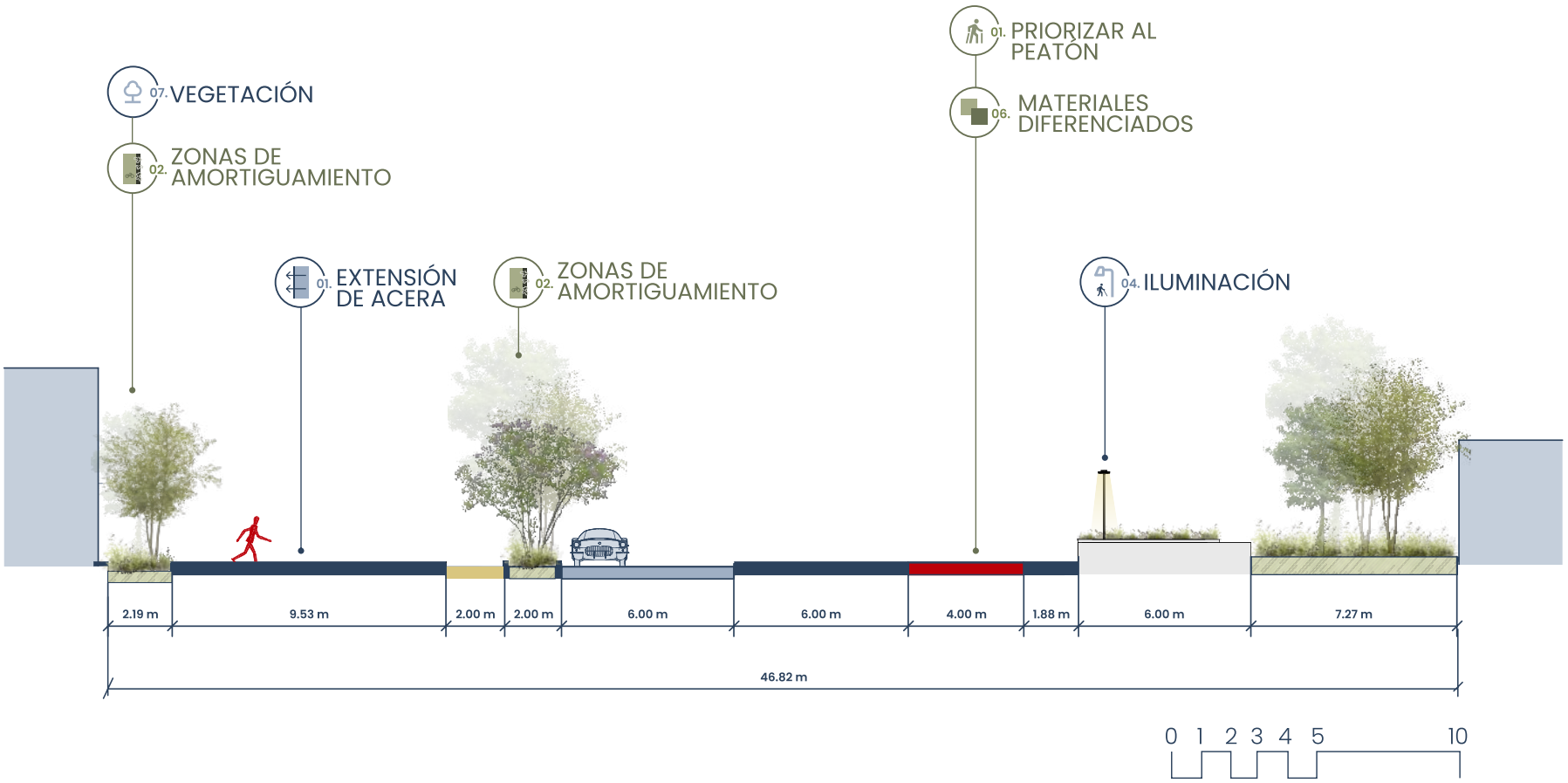


Figura 124 | Caracterización de vía parque lineal.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

estado actual



198 **Figura 125** | Foto estado actual.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 126 | Fotomontaje.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

estado actual



Figura 127 | Foto estado actual.
Fuente: Elaboración propia. (2026)



Figura 128 | Fotomontaje.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

estado actual



Figura 129 | Foto estado actual.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

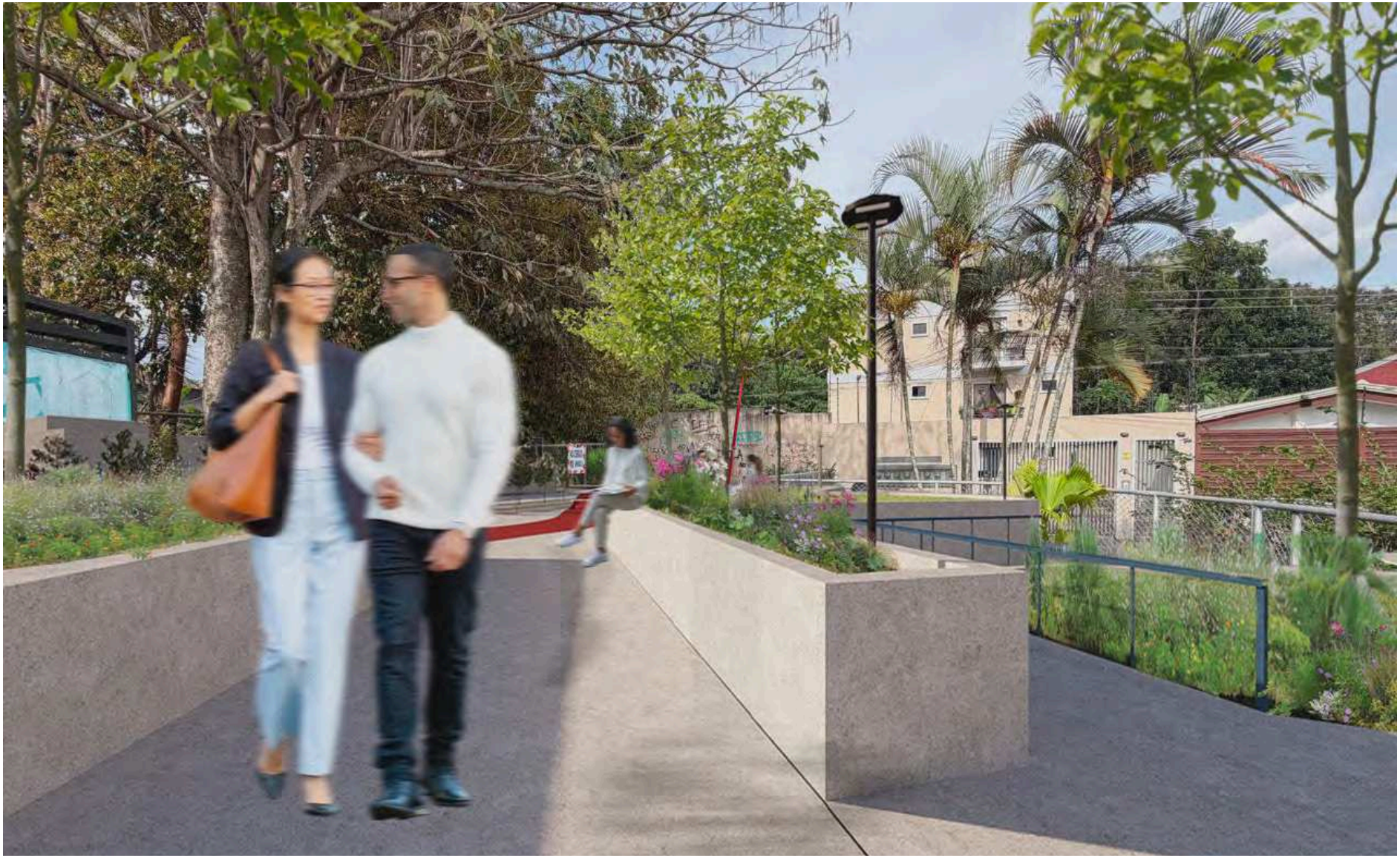


Figura 130 | Fotomontaje.
Fuente: Elaboración propia. (2026)

5.4 MODELO DE GESTIÓN

DEFINICIÓN DE MODELO Y ACTORES

Al tratarse de una propuesta urbana que surge de la iniciativa Conexión Curridabat impulsada por la Municipalidad de Curridabat y orientada a fortalecer la movilidad y articulación entre los espacios del cantón se plantea un modelo de gestión integral que involucre la participación de instituciones públicas, actores privados y organizaciones comunitarias. Este esquema busca garantizar la viabilidad técnica, económica y operativa de las intervenciones propuestas, promoviendo una implementación coordinada entre los diferentes sectores involucrados.

PROMOTOR PRINCIPAL

Municipalidad de Curridabat

Al tratarse de un proyecto de intervención en terrenos y vías cantonales la municipalidad lideraría encargándose de gestión de permisos, elaboración de estudios y ejecución de la obra.

INSTITUCIONES PÚBLICAS

Ministerio de Obras Públicas y Transporte
Instituto de Fomento y Asesoría Municipal
Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo

Instituciones públicas pertinentes considerando el tipo de infraestructura que requiere el proyecto.

INSTITUCIONES PRIVADAS

Fundación CRUSA
Banco Interamericano de Desarrollo
Banco Mundial
Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

Estos organismos suelen financiar o ejecutar proyectos de movilidad sostenible e infraestructura verde.

ASESORÍA TÉCNICA

TEC
UCR
Empresas privadas

ESTRATEGIA PRIORICIÓN DE PROYECTOS

Urbanismo Táctico y Paisajismo

Acciones de urbanismo táctico de rápida implementación sin obras civiles. Destacan la delimitación de cruces y paseos con pintura, la instalación de mobiliario modular semi-temporal, arborización a baja escala con especies nativas ("Aceras Dulces") y murales artísticos para activar visualmente el espacio.

Presupuesto y Complejidad Media

Implementación de infraestructura ligera de ensamblaje rápido. Incluye la rehabilitación y conexión de parques existentes (Saporo, La Amistad, La Troja), y la instalación de pérgolas, módulos comerciales metálicos, un mercado municipal de madera y un mariposario.

Obras Civiles Mayores

Intervenciones estructurales pesadas que exigen maquinaria y rediseño urbano. Abarca la construcción de un puente peatonal de 44.32 metros (concreto y acero), rediseño de vías vehiculares con carriles exclusivos para buses, ciclovías protegidas y maceteras de concreto estructural

5.5 ESTIMACIÓN DE COSTOS

INTERVENCIÓN	UNIDAD	COSTO UNITARIO
Demoliciones generales	m²	₡ 15 000.00
Movimientos de tierra	m³	₡ 25 000.00
Construcción de aceras	m²	₡ 35 000.00
Paseos peatonales	m²	₡ 45 000.00
Loseta podotáctil	ml	₡ 15 000.00
Maceteras con banca integrada	m²	₡ 180 000.00
Pérgolas metálicas	und	₡ 1 500 000.00
Módulos comerciales	und	₡ 850 000.00
Juegos	und	₡ 750 000.00
Módulos exhibición de arte	und	₡ 700 000.00
Bancas sueltas modulares	und	₡ 130 000.00
Mobiliario mirador	und	₡ 900 000.00
Puente peatonal	m²	₡ 495 000.00
Huerta urbana	m²	₡ 190 000.00
Plataformas de madera	m²	₡ 130 000.00
Estructura de mercado	m²	₡ 250 000.00
Áreas verdes	m²	₡ 12 000.00
Ciclovía	m²	₡ 45 000.00
Calzada	m²	₡ 75 000.00
Mariposario	m²	₡ 180 000.00
Mantenimiento estructuras	m²	₡ 12 000.00
Tensoestructura	und	₡ 450 000.00
Luminarias	und	₡ 450 000.00
Graderías de concreto	m²	₡ 95 000.00
Racks de biciletas	und	₡ 150 000.00
Murales urbanos	m²	₡ 55 000.00

costos por proyecto

A partir de los costos unitarios estimados para cada una de las intervenciones propuestas, se elaboró un presupuesto preliminar que permite dimensionar la inversión requerida para la ejecución del proyecto. Adicionalmente, se consideran porcentajes asociados a administración, estudios técnicos, permisos, inspección, contingencias, mano de obra especializada e impuestos, con el fin de obtener una estimación más integral de los costos totales. Estos montos sirven como referencia para la formulación del modelo de gestión y la identificación de posibles fuentes de financiamiento para las distintas etapas de implementación.

PROYECTO	COSTO
CONEXIÓN NORTE	₡ 482 323 250.00
Eje inicial	₡ 187 299 750.00
Puente peatonal	₡ 223 987 500.00
Intervención La París	₡ 71 036 000.00
PARQUE LINEAL	₡ 1 486 807 000.00
Eje mercado	₡ 353 636 500.00
Eje natural comercial	₡ 517 368 000.00
Eje rehabilitación urbana	₡ 615 802 500.00

₡ 1 969 130 250.00

ETAPA 1

PLANTEAMIENTO TEMPORAL

Implementación del parque lineal de forma preliminar. Hacer la demarcación de calles, ciclovías y recorrido peatonal mediante pinturas y barreras temporales. Esta actuación requeriría también talleres con la comunidad y su percepción de este espacio.



ETAPA 2

CONSTRUCCIÓN PARQUE LINEAL

Gestión y construcción del proyecto planteado como parque lineal con sus tres ejes para conectar con la rotonda de Hacienda Vieja y articular el sistema de parques de la zona.



ETAPA 3

CONEXIÓN NORTE

Este proyecta se plantea como conjunto ya que deben existir el eje inicial y el anclaje al parque La París para poder activar el puente y mantener el espacio seguro.



ETAPA 4

ARTICULACIÓN

Para finalizar la propuesta se plantea la articulación de los dos ejes para unificar peatonal y ciclísticamente el recorrido. Esto involucra extensiones de aceras y ampliación de ejes verdes en bordes de calles.



06

ASPECTOS FINALES

Contenidos del cápitulo

6.1 Conclusiones

6.2 Recomendaciones

6.3 Referencias bibliográficas

6.4 Figuras, gráficos e imágenes

6. CONCLUSIONES

Conexión entre **ecosistemas** cercanos.

Favorecer la conexión entre ecosistemas cercanos mediante la extensión de la vegetación urbana, la cual, además de fortalecer la continuidad ecológica, brinda protección al espacio público.

Preservación de los espacios verdes.

Reconocer el valor ambiental, paisajístico y social que proveen los espacios verdes a la ciudad y utilizar este recurso integrándolos al diseño como elemento determinante para la sostenibilidad ambiental y la calidad del espacio público.

Sendas conectoras que integran la experiencia del recorrido.

Dotar a las rutas peatonales de elementos lúdicos, paisajísticos y de la infraestructura necesaria para que los trayectos a través de la ciudad se transformen en una experiencia atractiva para la población.

Infraestructura recreativa y cultural como soporte de zonas residenciales de alta densidad.

Creación de espacios públicos que permitan el diálogo y la socialización de sus usuarios para construir ciudades más democráticas, habitables y humanas que otorguen terceros espacios a sus usuarios que les permita desarrollar memoria barrial e identidad territorial mediante experiencias cotidianas.

Espacio comercial como catalizador de zonas subutilizadas.

Implementar espacios comerciales en ubicaciones estratégicas para crear un flujo más constante de personas, promover mayor permanencia en espacios públicos conectados a estas y dinamizar la actividad urbana.

Apertura urbana hacia el peatón y la interacción comunal.

Considerar la escala humana a la ciudad mediante el rediseño del espacio público para priorizar la experiencia del usuario. Al reducir el protagonismo a los vehículos, se generan más entornos seguros y amigables, lo que fomenta el encuentro social espontáneo y fortalece el sentido de pertenencia y comunidad.

Articulación de los sistemas de movilidad.

Plantear estrategias y planes a largo plazo que contemplen el avance en tema de movilidad para lograr conectar de forma eficiente las distintas partes del cantón considerando los medios de transporte público y privado.

6.2 RECOMENDACIONES

Planteamiento de escenarios.

Si bien en el Plan Maestro de Movilidad Integral para los distritos de Curridabat, Sánchez, Tirrases y Granadilla se prioriza detallar la Zona A. Se mantiene la importancia de profundizar los demás escenarios presentados de las Zonas B y C siguiendo los lineamientos y estrategias planteados en esta investigación.

Unificación con el proyecto **Conexión Curridabat.**

Es necesario considerar el planteamiento de este proyecto y sus extensiones como uno paralelo a la ruta de bus interdistrital planteada por la Municipalidad de Curridabat para lograr crear una red que permita el tránsito fluido de peatones y vehículos.

Lineamientos.

El proyecto mantiene una línea con la escala urbana que ejecuta la Municipalidad de Curridabat e incentiva a su vez que esta se pueda replicar en cantones cercanos (La Unión, Montes de Oca, San José, Desamparados) en presencia de retos similares.

Postura municipal en proyecto de Ampliación Autopista Florencio del Castillo.

La Municipalidad de Curridabat ha priorizado el abordaje de sus problemas urbanos siempre considerando la escala humana, se plantea que este abordaje se mantenga en el ámbito de este proyecto ya que la construcción de la autopista sería el catalizador de otra ruptura urbana en el tejido del cantón dentro de una zona altamente residencial y de escala barrial.

Inclusión de la comunidad en el proyecto.

Es vital lograr una apropiación del espacio público por parte de la ciudadanía a través de actividades culturales, talleres y estrategias de urbanismo táctico previo a la ejecución del proyecto ya que los habitantes de una ciudad cumplen un papel fundamental en la construcción de su tejido social.

Priorizar la conexión entre proyectos de espacio público y articulaciones de movilidad.

Esta investigación sigue una línea de proyectos que ha desarrollado la Municipalidad de Curridabat y busca crear conexiones que faciliten la movilidad peatonal y vehicular entre ellos para lograr una red de espacios públicos que mantenga a todo el cantón conectado.

Equipo de trabajo.

Es importante organizar un equipo para distribución de tareas ligadas a la planificación de este proyecto que le pueda brindar seguimiento y fortalecer el plan de acción. Dentro de este equipo se plantea gestión vial, parques, control urbano, ciudadanía, agentes privados y consejo municipal.

6.3 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Accesa. (2025). Manual de participación ciudadana para procesos de ordenamiento territorial y planificación urbana.

Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. (2011).Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina: https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/419/omu.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. (2023).Movilidad urbana para más y mejores oportunidades: https://www.caf.com/media/4666452/impacto-caf-movilidad-urbana-informe-completo.pdf

Barón, G. N. (2020). La transición urbana y social hacia un paradigma de movilidad sostenible. Cuadernos Del Centro de Estudios En Diseño y Comunicación. Ensayos, (80), 153–172. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7316863

Borja, J. (2012). Espacio público y derecho a la ciudad. Editorial Universidad.

Brenes, J. (2023). Espacios públicos y construcción de ciudad. Revista Prismasocial, (45)

BRTData. (s.f.). Curitiba. https://brtdata.org/location/latin_america/brazil/curitiba

Burgess, R. (2018). Segregación y fragmentación urbana: Algunos comentarios. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (14)

Castrezzati, M. (2023). Barcelona's Superblocks: Putting people at the centre. CityChangers. https://citychangers.org/barcelona-superblocks/

Castrillón Aldana, A., & Cardona Osorio, S. (2014). El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín. Historia y sociedad. http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-84172014000100002&script=sci_arttext

Comisión Nacional de Emergencias. (2024). Amenazas de origen natural, cantón de Curridabat: descripción de amenazas [Mapa de amenazas]. CNE.

Duthilleul, J.-M. (2012). Circuler: Quand nos mouvements façonnent la ville. Éditions Alternatives.

Ecosistema Urbano. Cuenca Red. https://ecosistemaurbano.com/es/cuenca-red-public-space-reactivation-in-ecuador/

Fung, A. (2021). Dinámica urbana en el cantón de Curridabat en relación al desarrollo residencial de condominios en los años 2005, 2013, 2017 y 2021 [Práctica profesional supervisada, Universidad Nacional]. Municipalidad de Curridabat.

García, T. (2024). El espacio público es la ciudad.CRÍTICA URBANA N. 32. https://criticaurbana.com/el-espacio-publico-es-la-ciudad

Garnier, J. P., & Masip, M. (1976). Planificación urbana y neocapitalismo. Grupo de Geografía Humana, Departamento de Geografía, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Barcelona. https://ens9004-infd.mendoza.edu.ar/sitio/upload/04-_GARNIER.pdf

Gehl, J. (2010). Cities for people. Island Press.

Índice de Competitividad Nacional. (s. f.). Índice de Competitividad Cantonal: datos y resultados. https://icn.cr/indice/

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

Lange, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Revista INVI, 26 (71). https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582011000100004&script=sci_arttext&tlng=en

Lefebvre, H. (1968). El derecho a la ciudad. Capitán Swing Libros. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=g2QeEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT2&dq=derecho+a+la+ciudad&ots=MS9Bkr4Pvu&sig=Hr_2WWC8x1H4KkD9Jn96YWHI_AM#v=onepage&q=derecho%20a%20la%20ciudad&f=false

Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley N.º 7600 (1996). Sistema Costarricense de Información Jurídica.https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=23261

Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, Ley N.º 9660 (2019). Sistema Costarricense de Información Jurídica. https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=88528

Ley de Planificación Urbana, Ley N.º 4240 (1968). Sistema Costarricense de Información Jurídica.https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=35669

Ley General de Caminos Públicos, Ley N.º 5060 (1972). Sistema Costarricense de Información Jurídica.https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=38653

Litman, T. (2021). Evaluating transportation equity. Victoria Transport Policy Institute.

Movilidad peatonal, Ley N.º 9976 (2021).Sistema Costarricense de Información Jurídica. https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=94116

Municipalidad de Curridabat. (2013). Plan de desarrollo humano local del cantón de Curridabat 2013–2023.

Municipalidad de Curridabat. (2013). Plan Regulador. https://www.curridabat.go.cr/documentos/MODIF%20PR%20APROB%2010%20oct%202013%20GACETA%20original.pdf

Municipalidad de Curridabat. (2018). Plan Estratégico Municipal 2018-2022.

Municipalidad de Curridabat. (2024). Informe de la Dirección de Gestión Vial. Municipalidad de Curridabat.

Municipalidad de Curridabat. (2025). Alcaldía lanza propuesta de transporte intracantonal. https://www.curridabat.go.cr/alcaldia-lanza-propuesta-de-transporte-intracantonal/

Municipalidad de Curridabat. (2025). Conexión Curridabat. https://www.curridabat.go.cr/wp-content/uploads/2025/02/Presentacion-Conexion-Curridabat.pdf

Municipalidad de Curridabat. (2025).Guía de Plantas Dulces. https://www.curridabat.go.cr/wp-content/uploads/2025/03/GUIA-DE-PLANTAS-DULCES-MUNICIPALIDAD-DE-CURRIDABAT-2025.pdf

ONU-Habitat. (2018). El espacio público: componente clave de una ciudad sostenible.

ONU Habitat. (2023). Operación Urbana Integral Miravalles: Diagnóstico y propuestas de intervención. Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

Pereira, A. (2015).El París de Le Corbusier. Editorial Reverte. https://www.digitaliapublishing.com/a/103455

Plan Regulador de Curridabat (2013). Municipalidad de Curridabat. https://www.curridabat.go.cr/datos-abiertos.php?id=9

Plan Regulador de Curridabat (2013). Municipalidad de Curridabat. https://www.curridabat.go.cr/datos-abiertos.php?id=9

Proyecto ciclismo urbano EUROCLIMA. (2021). Diagnóstico y propuestas para infraestructura ciclista en Curridabat. Informe técnico.

Quintero, J. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. (2017). Ambiente Y Desarrollo, 21(40), 57-72. https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm

Reglamento de Construcciones (1983). Sistema Costarricense de Información Jurídica.https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=53161

Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones (2020). Sistema Costarricense de Información Jurídica.https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=90010

Reglamento Nacional de Protección Contra Incendios (2020). Sistema Costarricense de Información Jurídica.https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=93005

Rivera, Y. M. (2011). Hacia el urbanismo social. Boletín Científico Sapiens Research, 1(2), 81-87. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6181573

Rodríguez, E., Vargas, L., Madrigal, G. y Flores, J. (2023). Productividad cantonal en Costa Rica: un análisis de la economía formal en los últimos 15 años. 1a ed. San José, Costa Rica: Colegio de Ciencias Económicas de Costa Rica. https://www.colegiocienciaseconomicas.cr/Publicaciones/Productividad_Territorial.pdf

Sánchez, M. (2019). Evaluación de congestión vehicular en Curridabat Centro: Retos y perspectivas. Universidad Nacional Autónoma.

Sennett, R. (2002). Carne y piedra: El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Alianza.

Serrano Romero, R. (2019). Movilidad urbana y espacio público: Reflexiones, métodos y contextos. Universidad Piloto de Colombia. https://www.digitaliapublishing.com/a/111476

Vasconcellos, E. A. (2014). Urban transport, environment and equity: The case for developing countries. Routledge.

Wong-González, P. (2009). Ordenamiento ecológico y ordenamiento territorial: retos para la gestión del desarrollo regional sustentable en el siglo XXI. Estudios sociales (Hermosillo, Son.), 17(SPE), 11-39. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-45572009000300002&script=sci_arttext

6.4 FIGURAS, GRÁFICOS E IMÁGENES

FIGURAS

Figura 01 | Mapa 6 espacios de intervención. Fuente: Ecosistema urbano, 2016

Figura 02 | Aula medioambiental abierta. Fuente: Ecosistema urbano, 2016

Figura 03 | Casa en el árbol. Fuente: Ecosistema urbano, 2016

Figura 04 | Pirámide de la movilidad invertida. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 05 | Rupturas viales del cantón. Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps (2026)

Figura 06 | Sitios Arqueológicos. Fuente: Elaboración propia con base en el Museo Nacional de Costa Rica (2019)

Figura 07 | Provincia de San José. Fuente: Elaboración propia, con base en Google Earth (2026)

Figura 08 | Barrios de Curridabat. Fuente: Elaboración propia, con base en Google Earth (2026)

Figura 09 | Infraestructura verde y azul. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)

Figura 10 | Rutas viales existentes. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)

Figura 11 | Rutas de transporte público. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 12 | Zonas de inundación. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 13 | Transectos. Fuente: Plan Regulador, Municipalidad de Curridabat

Figura 14 | Zonificación del plan regulador. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)

Figura 15 | Uso de suelo actual. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (2026)

Figura 16 | Comprensión de paisaje y sistémica de Curridabat. Fuente: Elaboración propia con base en Curridabat: An Atlas of its Landscape (2026)

Figura 17 | Red de Barrios Curridabat. Fuente: Elaboración propia con base en Curridabat: An Atlas of its Landscape (2026)

Figura 18 | Transiciones Urbanas Curridabat. Fuente: Elaboración propia con base en La Municipalidad de Curridabat (2026)

Figura 19 | Comprensión de paisaje y sistémica de Curridabat. Fuente: Elaboración propia con base en Curridabat: An Atlas of its Landscape (2026)

Figura 20 | Circuito de Bus. Fuente: Elaboración propia con base en La Municipalidad de Curridabat (2026)

Figura 21 | Diagnóstico de Propuestas. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 22 | Proceso participativo, Espacios de Dulzara Fuente: YUSO, Diseño en Colectivo

Figura 23 | Rupturas. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 24 | Diagrama burbuja zonas. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 25 | Delimitación Zona de Trabajo. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 26, 27, 28 y 29 | Latitud, Parque del Río en Medellín. Fuente: ArchDaily

Figura 30, 31 y 32 | Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca. Fuente: ArchDaily

Figura 33 | Jardín Colgante. Fuente: Proyecto Biodiver, (s.f).

Figura 34 | Patio de recreo urbano. Fuente: Landscape Architects Network (2024)

Figura 35 | Zonas de acción en escala macro. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 36 | Zona A. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 37 | Intenciones de diseño zona A. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 38 | Zona Industrial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 39 | Barrio San José. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 40 | Parque La París. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 41 | Zona B. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 42 | Intenciones de diseño zona B. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 43 | Tráfico vehicular. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 44 | Tirrases. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 45 | Liceo de Curridabat. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 46 | Zona C. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 47 | Intenciones de diseño zona C. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 48 | Línea del tren. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 49 | Boulevard de Freses. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 50 | Parque Ma. Auxiliadora. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 51 | Calle zona A. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 52 | Ruta 215. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 53 | Visualización. Fuente: Tándem Arquitectura, (2018).

Figura 54 | Plan Maestro Zona Industrial. Fuente: Tándem Arquitectura (s.f)

Figura 55 | Plan Maestro Barrio San José. Fuente: Tándem Arquitectura, (s.f).

Figura 56 | Etapas ampliación Autopista Florencio del Castillo. Fuente: La Nación (2026)

Figura 57 | Ejes de acción. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 58 | Biofilia. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 59 | Genus Loci. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 60 | Movilidad Sustentable. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 61 | Seguridad. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 62 | Equidad y diversidad. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 63 | Comercio y recreo. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 64 | Espacio y confort. Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 65 | Planta general de conectores verdes. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 66 | Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 67 | Fuente: Lowry, M. (2022)

Figura 68 | Fuente: Gómez, N. (2025)

Figura 69 | Fuente: Jiménez, J. (2020)

Figura 70 | Fuente: Jiménez, R. (2026)

Figura 71 | Fuente: Saad, M. (2021)

Figura 72 | Fuente: Sandoval, J. (2022)

Figura 73 | Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 74 | Fuente: Roberts, L. (2018)

Figura 75 | Fuente: Pasch, G. (2022)

Figura 76 | Fuente: Busquets, R. (2022)

Figura 77 | Fuente: Garrigues, D. (2021)

Figura 78 | Fuente: Prado, H. (2020)

Figura 79 | Fuente: Días, D. (2023)

Figura 80 | Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 81 | Fuente: Marques, C. (2017)

Figura 82 | Fuente: Abou, R. (2018)

Figura 83 | Fuente: García, R. (2019)

Figura 84 | Fuente: Farjalla, V. (2021)

Figura 85 | Fuente: Vázquez, L. (2014)

Figura 86 | Fuente: Galusha, E. (2018)

Figura 87 | Fuente: Elaboración propia con base en Protocolo para Aceras Dulces (2026)

Figura 88 | Fuente: Elaboración propia (2026)

Figura 89 | Planta general de sendas peatonales. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 90 | Planta general de calles compartidas. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 91 | Delimitación de bloques. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth. (2026)

Figura 92 | Proyectos. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 93 | Isométrico general Zona A. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 94 | Isométrico conexión norte. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 95 | Planta de conjunto eje inicial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 96 | Isométrico eje inicial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 97 | Visualización. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 98 | Corte diagramático terrazas eje inicial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 99 | Visualización. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 100 | Planta de puente peatonal. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 101 | Isométrico puente peatonal. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 102 | Foto estado actual. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 103 | Visualización intervención La París. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 104 | Planta intervención Parque La París Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 105 | Isométrico intervención Parque la París. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 106 | Visualización. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 107 | Elevación intervención Parque la París. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 108 | Foto estado actual. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 109 | Fotomontaje Parque La París. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 110 | Isométrico parque lineal. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 111 | Planta de conjunto eje mercado. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 112 | Isométrico eje mercado. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 113 | Visualización. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 114 | Elevación eje mercado. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 115 | Planta de conjunto eje natural comercial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 116 | Isométrico eje natural - comercial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 117 | Visualización mariposario. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 118 | Elevación plaza comercial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 119 | Foto estado actual. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 120 | Fotomontaje plaza comercial. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 121 | Planta de conjunto eje rehabilitación urbana. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 122 | Isométrico rehabilitación urbana. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 123 | Visualización. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 124 | Caracterización de vía parque lineal. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 125 | Foto estado actual. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 126 | Fotomontaje. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 127 | Foto estado actual. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 128 | Fotomontaje. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 129 | Foto estado actual. Fuente: Elaboración propia. (2026)

Figura 130 | Fotomontaje. Fuente: Elaboración propia. (2026)

IMÁGENES

Imagen 01 | Primera línea BRT del mundo. Fuente: Instituto Jaime Lerner, 1974

Imagen 02| Bus rápido. Fuente: Instituto Jaime Lerner, 1974

Imagen 03| Vista aérea parcial del interior de una supermanzana. Fuente: Ciudadinnova, 2023

Imagen 04| Supermanzanas. Fuente: Leku studio, 2019

Imagen 04| Supermanzanas. Fuente: Leku studio, 2019

Imagen 06 | Curridabat: Ciudad dulce. Fuente: Municipalidad de Curridabat, s.f.

Imagen 07 | Jardines Álvarez. Fuente: International climate iniciative, s.f.

Imagen 08 | Predestination. Fuente: Kim, 2012.

Imagen 09 | Aérea Curridabat. Fuente: Erick Calderón (sf)

Imagen 10 | Cacicazgo Currirabá. Fuente: Municipalidad de Curridabat, 2019

Imagen 11 | Croquis de 1798. Ubica la iglesia de Curridabat. Fuente: Municipalidad de Curridabat, 2019

Imagen 12 | Iglesia de Curridabat 1909. Fuente: Parroquia de Curridabat San Antonio de Padua, 2021

Imagen 13 | Cogiendo café. Finca de F. Catro. Fuente: Manuel Gómez Miravalles, 1922

Imagen 14 | Curridabat, 1940. Fuente: Fotos Antiguas CR

Imagen 15 | Centro de Curridabat, San José, década 1970. Fuente: Fotos Antiguas CR

Imagen 16| Parque Las Mercedes. Fuente: Municipalidad de Curridabat, 2019

Imagen 17| Centro de Desarrollo Humano. Fuente: Municipalidad de Curridabat (2024)

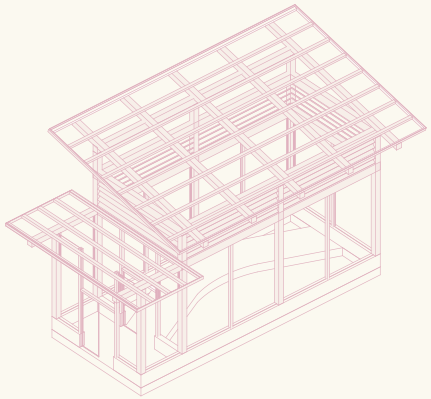
Imagen 18| Adultos mayores. Fuente: Municipalidad de Curridabat (2022)

Imagen 19 - 69 | Espacios de dulzura Fuente: Tándem, 2018

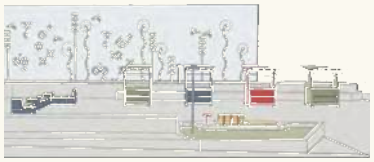
GRÁFICOS

Gráfico 01 -04 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEC 2011. (2026)

Gráfico 05| Fuente: Elaboración propia con base en datos del ICN 2025. (2026)








CIUDAD
DULCE

