

The image features a stylized map of San José, Costa Rica, with a grid of streets. A central area, representing the historical center, is highlighted in a darker red color. The rest of the map is in a lighter blue-grey tone. The title is written in large, bold, red capital letters over the right side of the map.

# REVITALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JOSÉ

Diagnóstico Integral, Priorización y Estudios de Prefactibilidad para su Transformación Urbana

Abril 2026



# REVITALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JOSÉ

DIAGNÓSTICO INTEGRAL, PRIORIZACIÓN Y ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD PARA SU TRANSFORMACIÓN URBANA

ABRIL 2026



# ÍNDICE

## 1

### INTRODUCCIÓN GENERAL

## 2

### HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JOSÉ

## 3

### DIAGNÓSTICO INTEGRADO DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JOSÉ

ACRÓNIMOS	6
AGRADECIMIENTOS	8
DESCARGO DE RESPONSABILIDAD	9
DERECHOS Y PERMISOS	10
RESUMEN EJECUTIVO	12
<hr/>	
1.1 Comprender y transformar el corazón de la ciudad	18
1.2 Enfoque metodológico	18
1.3 El territorio de estudio	19
1.4 Actores y participación	21
<hr/>	
2.1 Un territorio en permanente construcción	26
2.2 Primeras configuraciones urbanas	26
2.3 Transformaciones metropolitanas y tensiones	28
2.4 La consolidación de hitos urbanos	29
2.5 Un territorio con identidades superpuestas	30
2.6 De la historia al futuro: Por qué era necesario un nuevo proceso de análisis	31
<hr/>	
3.1 Un diagnóstico para comprender un territorio vivo	34
3.2 Antecedentes, marcos y planes existentes	34
3.3 La estructura normativa	36
3.4 La forma urbana	36
3.5 Actividad socioeconómica	40
3.6 Población y vivienda	41
3.7 Cultura e identidad	44
3.8 Movilidad	46
3.9 Medio ambiente y resiliencia urbana	50
3.10 Economía local y mercados	56
3.11 Inclusión y cuidados	58

## 4

### TEMAS, ZONAS EMERGENTES Y VISIÓN

## 5

### ESTRATEGIA TERRITORIAL

## 6

### CONSTRUCCIÓN DE LA LISTA LARGA DE PROYECTOS

## 7

### CUATRO PROYECTOS PRIORIZADOS

## 8

### HACIA UNA CIUDAD COMPACTADA

4.1 Una lectura profunda del territorio	64
4.2 Los temas emergentes	65
4.3 Zonas emergentes: territorios donde la ciudad concentra sus tensiones y oportunidades	72

5.1 Una estrategia que nace de la ciudad real	78
5.2 Una visión construida colectivamente	79
5.3 Las estructuras que organizan la vida urbana	80
5.4 Un marco conceptual construido desde el territorio	84
5.5 De la estrategia a la acción	88

6.1 Introducción - Un portafolio que nace del territorio	92
6.2 La lista larga como catálogo abierto	96
6.3 Un proceso vivo para definir por dónde inicia la transformación del Centro Histórico	97
6.4 La matriz multicriterio	98
6.5 El taller de priorización	101
6.6 El taller de conceptualización	102
6.7 Convergencias y divergencias	103
6.8 La síntesis final: Cuatro proyectos para iniciar la transformación	104

7.1 Calle 9 - Corredor Activo y Biológico	128
7.2 Avenida 3 - Corredor de Transporte, Comercio y Vida Cotidiana	148
7.3 Calle 4/ Calle 2 - Corredor Cultural/Educativo	174
7.4 Calle 8 - Conexión Barrial, Patrimonio Vivo y Puerta Norte del Centro	200

8.1 Implementar por tramos, construir por fases	222
8.2 Modelos de gestión	225
8.3 Aprendizajes	225

BIBLIOGRAFÍA	232
--------------	-----

## ACRÓNIMOS

BID — Banco Interamericano de Desarrollo

CFIA — Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica

CHSJ / CHSJO — Centro Histórico de San José

CIIU4 — Clasificación Industrial Internacional Uniforme, Revisión 4

CONAPDIS — Consejo Nacional de Personas con Discapacidad

DDU — Dirección de Desarrollo Urbano (Municipalidad de San José)

GAM — Gran Área Metropolitana

INEC — Instituto Costarricense de Estadística y Censos

INCOFER — Instituto Costarricense de Ferrocarriles

INVU — Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo

MIDEPLAN — Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica

MINAE — Ministerio de Ambiente y Energía

MIVAH — Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos

MOPT — Ministerio de Obras Públicas y Transportes

MPAS — Marco de Política Ambiental y Social (BID)

MSJ — Municipalidad de San José

O&M / OPEX — Operación y Mantenimiento

PDM — Plan de Desarrollo Municipal

PNMUS — Política Nacional de Movilidad Urbana

Sostenible

RDU — Reglamento de Desarrollo Urbano

SbN — Soluciones basadas en la Naturaleza

SITGAM — Sistema de Transporte Integrado del Gran

Área Metropolitana

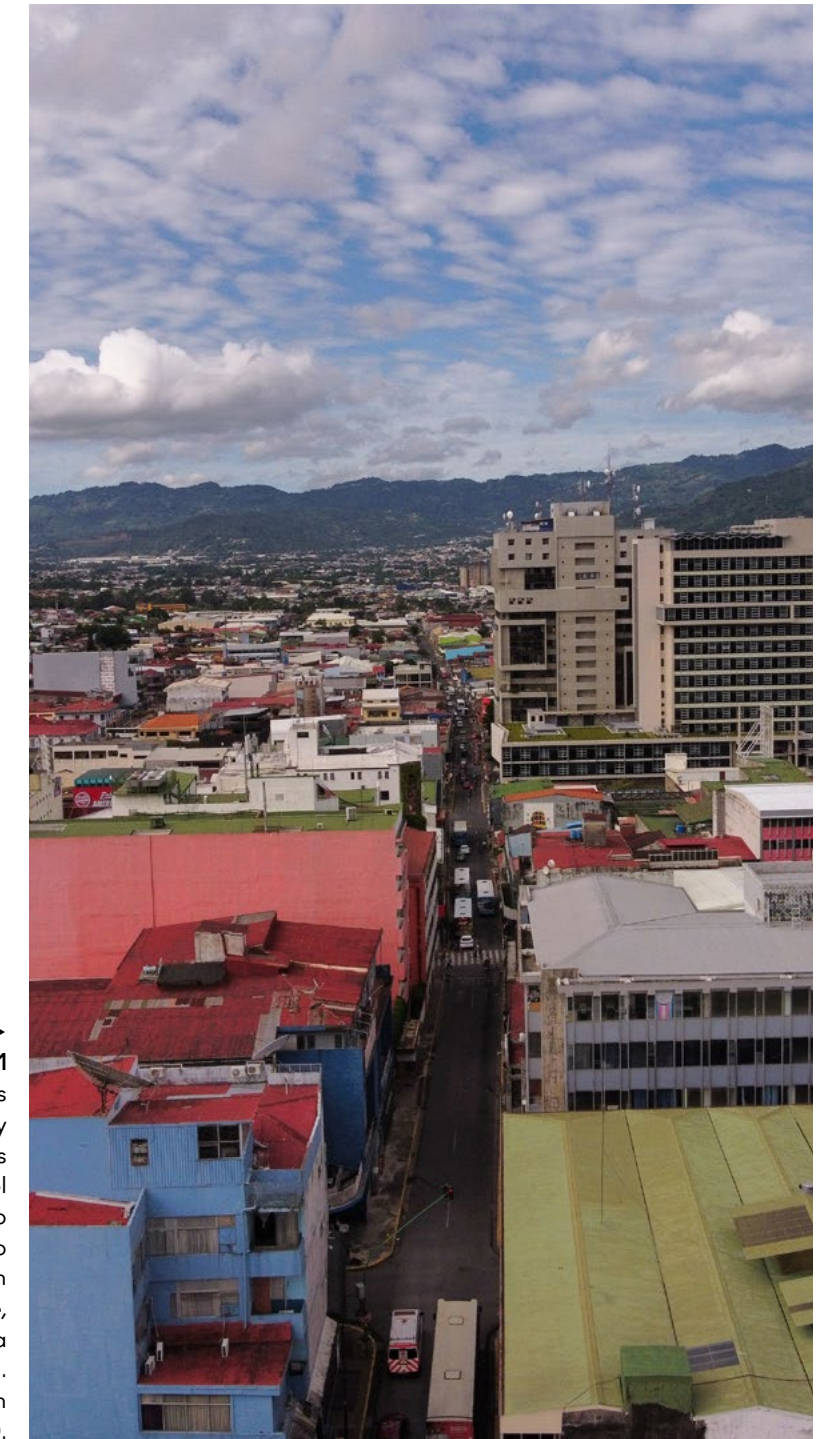
SUDS — Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible

TEC — Instituto Tecnológico de Costa Rica

UCR — Universidad de Costa Rica

VUIS — Vivienda Urbana Inclusiva y Sostenible

►  
**Imagen 1**  
Espacios  
públicos y  
áreas  
verdes del  
centro  
histórico  
de San  
José,  
Costa  
Rica.  
Superwien  
(2025).



## AGRADECIMIENTOS

El proyecto de revitalización del Centro Histórico de San José se desarrolló gracias a la colaboración estrecha entre la Municipalidad de San José y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Ambas instituciones brindaron el marco estratégico, metodológico y operativo que permitió llevar adelante un proceso integral, compuesto por diagnósticos multisectoriales, trabajo territorial, análisis urbano detallado, talleres técnicos y misiones conjuntas. Su compromiso institucional fue determinante para asegurar la calidad, coherencia y profundidad del proyecto.

Agradecemos especialmente a Jessica Martínez Porras, Gerente de Gestión Municipal y Desarrollo Urbano y extendemos también nuestro reconocimiento a Roy Allan Jiménez Céspedes, Subgerente de Gestión Municipal y Desarrollo Urbano, quien fungió como punto de gestión del proyecto dentro de la Municipalidad. Su coordinación operativa, seguimiento detallado, apoyo en el acceso a información sectorial y participación activa en las

misiones y talleres fueron fundamentales para asegurar una integración efectiva entre los equipos institucionales y técnicos.

Asimismo, agradecemos al alcalde de San José, Diego Miranda Méndez, por su apoyo institucional a la revitalización del casco histórico y por impulsar una visión de ciudad que prioriza el espacio público, la movilidad sostenible y la mejora integral de la calidad urbana.

El trabajo técnico fue desarrollado por el equipo de Superwien Urbanism, responsable de la coordinación metodológica, el análisis territorial, la integración técnica y la elaboración de los estudios de prefactibilidad de los cuatro proyectos priorizados. El equipo estuvo conformado por:

**Equipo Superwien:** Roland Krebs, Nicolas Kersting, Charlotte Schick.

**Equipo Local:** Gina Barboza, Josephine Dusapin, Alejandro Jiménez, José Vargas-Hidalgo (PPAR), Francis Pérez Marín.



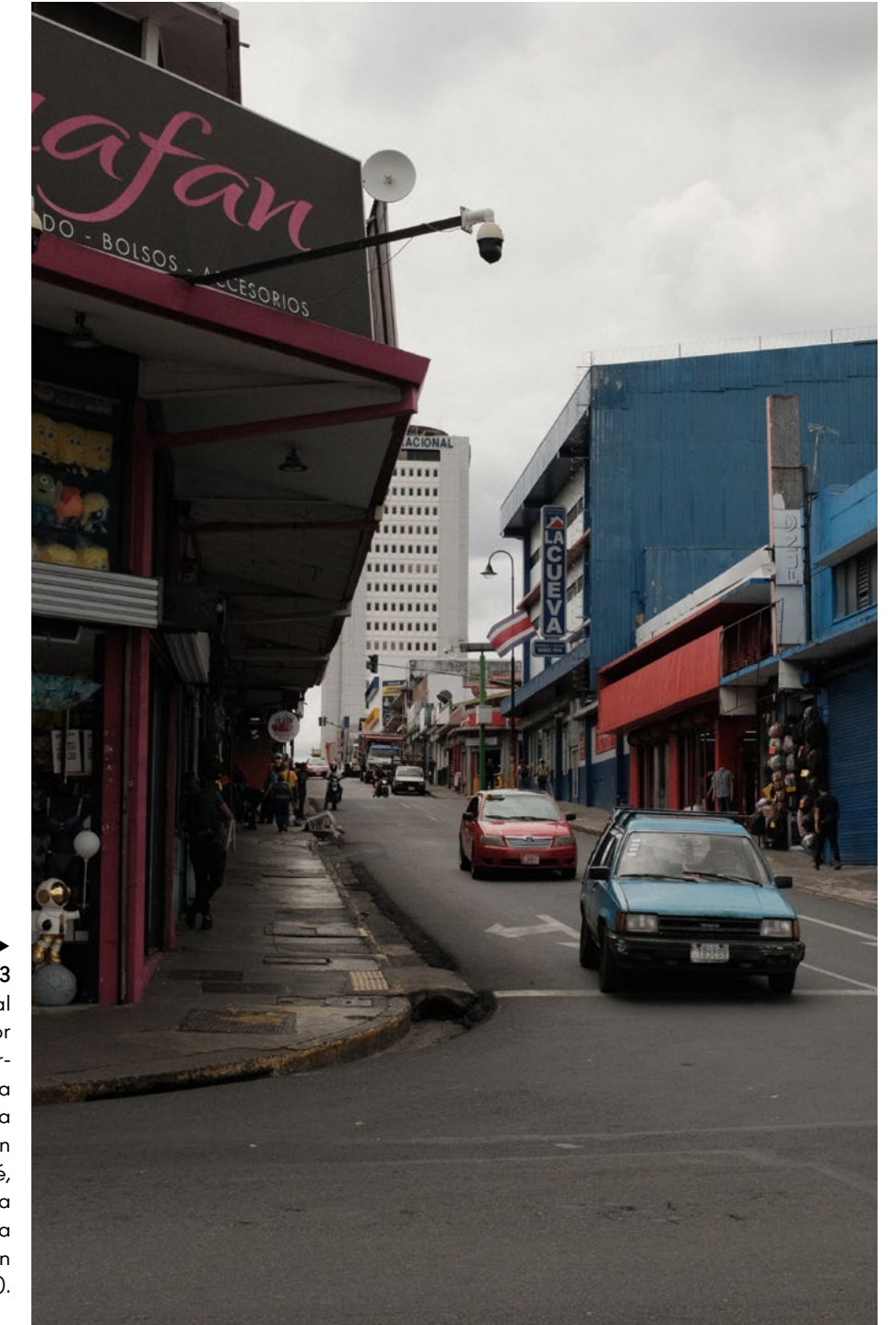
8 **Imagen 2:** Vista aérea del Parque Morazán & Parque España en San José, Costa Rica. Superwien (2025).

## DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Este documento forma parte de un conjunto de informes formales elaborados en el marco del proyecto de revitalización del Centro Histórico de San José, desarrollados por la Municipalidad de San José, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Superwien Urbanism ZT GmbH. Los análisis, interpretaciones y conclusiones presentados aquí son responsabilidad exclusiva del equipo técnico y no representan necesariamente las opiniones oficiales del BID, de su directorio ejecutivo ni de los gobiernos miembros.

Aunque se ha procurado garantizar la exactitud de los datos, mapas, gráficos, fotografías e información territorial presentada, no se asegura la ausencia de errores involuntarios o variaciones derivadas de fuentes externas. Los límites administrativos, denominaciones, colores, referencias geográficas y demás elementos cartográficos incluidos no constituyen juicio alguno por parte del BID ni de la Municipalidad de San José respecto a estatus legal, delimitaciones o reconocimiento oficial de territorios.

Este documento sintetiza hallazgos y recomendaciones provenientes de los informes técnicos del proyecto y debe entenderse como un producto complementario, orientado a la difusión, comunicación y estructuración editorial de los resultados.



► **Imagen 3**  
Calles al rededor del Mercado de la Coca Cola. San José, Costa Rica Superwien (2025).

## DERECHOS Y PERMISOS

Todo el contenido de este documento se encuentra protegido por derechos de autor. No obstante, en línea con la política del Banco Interamericano de Desarrollo de promover la difusión del conocimiento, se autoriza la reproducción total o parcial del material para fines no comerciales, siempre que se otorgue el debido crédito a:

**Municipalidad de San José**  
**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**  
**Superwien Urbanism ZT GmbH**

Cualquier uso con fines comerciales, la adaptación sustancial de contenidos, la publicación en medios externos o la traducción a otros idiomas deberá contar con autorización previa por escrito de las instituciones responsables.

Para consultas relacionadas con derechos, permisos o licencias, por favor contactar a:

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**  
División de Vivienda y Desarrollo Urbano  
1300 New York Avenue NW  
Washington, D.C. 20577, USA

► **Imagen 4**  
Fachadas de viviendas en barrios populares del centro histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).



## RESUMEN EJECUTIVO

El Centro Histórico de San José concentra funciones administrativas, comerciales, institucionales y culturales de escala metropolitana. Sin embargo, en las últimas décadas ha experimentado un deterioro progresivo expresado en vacancia edilicia, fragmentación peatonal, percepción de inseguridad, saturación en los entornos de mercados, pérdida de población residente, infraestructura de movilidad insuficiente, tensiones entre actores del espacio público y vulnerabilidad frente al cambio climático.

Ante este contexto, la Municipalidad de San José (MSJ) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) impulsaron un proceso integral con el objetivo de generar evidencia técnica, visión estratégica y proyectos concretos para orientar la transformación del centro. El proceso fue ejecutado por Superwien Urbanism ZT GmbH el 2025, e involucró análisis territorial, participación ciudadana, talleres técnicos, priorización multicriterio y el desarrollo de cuatro estudios de prefactibilidad. Este resumen sintetiza los resultados de dicho proceso.

### Objetivo general del programa

El objetivo del proyecto RG-T4449-P001 es contribuir a la revitalización integral del Centro Histórico de San José, mediante: un diagnóstico urbano integrado, la definición de temas y zonas emergentes, la construcción de una lista larga de proyectos, la selección participativa de intervenciones prioritarias, y el desarrollo de estudios de prefactibilidad para los corredores urbanos con mayor capacidad de impacto, factibilidad y beneficio social.

►  
**Imagen 6**  
Vista  
aerea de  
la Av. 3,  
San José,  
Costa  
Rica.  
Superwien  
(2025).



### Alcance del proyecto

El proyecto abarcó:

1. Diagnóstico Urbano Integral, con análisis normativo, morfológico, socioeconómico, cultural, ambiental, de movilidad, seguridad urbana y economía local.
2. Procesos participativos estructurados, incluyendo entrevistas, activaciones urbanas, encuestas, caminatas técnicas, talleres híbridos y una misión binacional con BID-MSJ.
3. Construcción de un portafolio de intervención (Lista Larga) con más de 40 proyectos organizados en cinco categorías: red de conectores verdes, plazas y parques, nodos de intercambio, infraestructura para el bienestar y activación cultural.
4. Priorización mediante Matriz Multicriterio (MCA), dot voting y validación técnica con MSJ y BID.
5. Desarrollo de cuatro estudios de prefactibilidad de corredores estratégicos (Proyectos A-D).

### Metodología

El proyecto aplicó una metodología combinada:

- **Enfoque territorial:** observación directa, análisis espacial, registro fotográfico, mapeos emocionales y recorridos peatonales.
- **Participación:** más de 40 entrevistas cualitativas, activaciones urbanas, insumos de encuestas existentes y sesiones colectivas.
- **Articulación institucional:** MSJ, BID, Cities Lab, direcciones municipales, operadores de transporte, comercio y cultura.
- **Herramientas analíticas:** análisis morfológico y normativo, evaluación ambiental y climática, análisis de movilidad y accesibilidad, identificación de vacancia y actividad socioeconómica, análisis de patrimonio y cultura urbana, MCA con criterios ponderados por urgencia, impacto, factibilidad y alineación estratégica.
- **Prefactibilidad** siguiendo metodología MIDEPLAN adaptada para proyectos de espacio público.



**13** Imagen 7: Vista aerea del comienzo de la Av. 3, desde el Parque Morazán. San José, Costa Rica. Superwien (2025).



Imagen 8  
Vista  
aerea del  
Parque  
Morazán  
desde la  
Av. 3 en  
San José,  
Costa  
Rica.  
Superwien  
(2025).

### Resultados principales

- **Temas y Zonas Emergentes:** El diagnóstico identificó siete temas emergentes (seguridad y confianza, espacio público y comercio informal, vacancia urbana, repoblamiento, vitalidad diurna/nocturna, patrimonio e identidad, cambio climático y resiliencia) y cuatro zonas emergentes: Amón-Otoya; Eje Morazán-Escuela Metálica; Avenida Central-Calle 17; Entorno de mercados urbanos. Estas zonas concentran tensiones y oportunidades, y orientaron la priorización.
- **Lista Larga de Proyectos:** Se estructuró un portafolio que abarca más de 40 intervenciones, organizadas en cinco líneas estratégicas: conectores verdes, parques y plazas, nodos de intercambio, infraestructura social del cuidado, activaciones culturales. Este portafolio conforma el banco de proyectos del centro.
- **Priorización y selección de proyectos:** Con base en los criterios MCA, los talleres con actores y la validación técnica, se seleccionaron cuatro corredores estructurantes para desarrollar prefactibilidad:

Proyecto A — Calle 9: Corredor Activo y Biológico

Proyecto B — Avenida 3: Corredor de Transporte, Comercio y Vida Cotidiana

Proyecto C — Calle 4 / Calle 2: Corredor Cultural y Educativo

Proyecto D — Calle 8: Conexión Barrial y Patrimonial hacia Estación Pacífico

Estos proyectos representan la columna vertebral de la futura red peatonal del centro.

### Estudios de Prefactibilidad (Proyectos A-D)

Los estudios definen para cada corredor: situación actual y problemática urbana, objetivos de intervención, criterios de diseño, tramos y tipologías de intervención, soluciones basadas en la naturaleza, accesibilidad universal, reorganización del espacio peatonal y vehicular, seguridad urbana e iluminación, conectividad con mercados, parques, patrimonio y nodos de transporte, impactos esperados urbanos, sociales, ambientales y culturales, análisis preliminar de costos, y recomendaciones para avanzar a factibilidad.

Los cuatro proyectos conforman una red de 2,4 km de intervenciones estratégicas que conectan: 7 parques, 5 mercados, 10 equipamientos culturales e institucionales, 2 estaciones de transporte metropolitano, y varios barrios históricos.

### Beneficios esperados

Los estudios indican beneficios en: movilidad peatonal y accesibilidad universal, seguridad urbana y percepción de confianza, reducción de islas de calor, recuperación patrimonial activa, fortalecimiento de mercados y economía local, atracción de vivienda y usos mixtos, incremento de la actividad nocturna, mayor resiliencia climática, activación cultural del espacio público, mejor desempeño del transporte público.

### Recomendaciones para la siguiente fase

Avanzar a factibilidad técnica, incorporando estudios topográficos, hidráulicos, de suelos y de demanda. Integrar modelaciones de movilidad y planes operativos para reorganizar el transporte público. Definir estrategias de gestión del comercio informal y coordinación con mercados. Consolidar un plan de implementación por tramos y fases, compatible con presupuestos anuales. Desarrollar un plan de participación ampliada para la etapa de diseño final. Establecer un modelo de gobernanza interinstitucional para la ejecución. Diseñar un plan de monitoreo con indicadores BID-MSJ.

### Conclusión

El proyecto RG-T4449-P001 proporciona: una lectura profunda del Centro Histórico, una visión estratégica integrada, un portafolio robusto de proyectos, un proceso participativo sólido, y cuatro intervenciones de prefactibilidad listas para avanzar a factibilidad y diseño final.

El Centro Histórico de San José cuenta ahora con una hoja de ruta clara, coherente y sustentada técnicamente para iniciar un proceso de transformación urbana de impacto metropolitano, fortaleciendo la movilidad activa, el patrimonio, el comercio local, la cultura, la seguridad urbana y la resiliencia climática.

# 1

# INTRODUCCIÓN

Este libro reúne el proceso completo de diagnóstico, priorización y prefactibilidad desarrollado para el Centro Histórico de San José. Es el resultado de un trabajo conjunto entre la Municipalidad, el Banco Interamericano de Desarrollo y un equipo técnico que recorrió, analizó y escuchó la ciudad en profundidad. Esta introducción presenta el propósito general del proyecto y el marco desde el cual se plantea la revitalización del corazón urbano de la capital.



## 1.1 UN PROYECTO PARA COMPRENDER Y TRANSFORMAR EL CORAZÓN DE LA CIUDAD

El proyecto de revitalización del Centro Histórico de San José surge de una necesidad urgente y compartida: comprender de manera profunda cómo funciona hoy el centro urbano de la capital, identificar los factores que condicionan su habitabilidad y trazar una ruta técnica para orientar intervenciones futuras. La Municipalidad de San José y el Banco Interamericano de Desarrollo impulsaron este proceso con el propósito de consolidar una base metodológica y operativa que permitiera abordar los desafíos del centro desde un enfoque integral. El objetivo no fue únicamente estudiar el territorio, sino producir un insumo técnico y estratégico capaz de guiar decisiones de mediano y largo plazo.

Este territorio concentra una diversidad de funciones urbanas que lo convierten en un sistema complejo: instituciones públicas de escala nacional, centralidades comerciales de alta intensidad, equipamientos culturales, redes de transporte público, plazas y parques, corredores peatonales, edificaciones patrimoniales y sectores con vocación residencial dispersa. Todos estos elementos conviven en un espacio relativamente compacto, atravesado diariamente por miles de personas. Sin embargo, el centro enfrenta procesos contemporáneos que han debilitado su estructura urbana: disminución de población residente, aumento de vacancias, saturación de ciertos corredores de movilidad, deterioro progresivo de aceras e infraestructura peatonal, fragmentación del espacio público y zonas con marcada pérdida de vitalidad nocturna.

Comprender esta estructura en transformación exige un proceso que vaya más allá de la recopilación de datos. Por ello, este proyecto parte de la premisa

de que el centro no debe interpretarse únicamente como un área histórica, comercial o administrativa, sino como un sistema urbano dinámico que responde simultáneamente a factores espaciales, económicos, ambientales, sociales y culturales. Esta mirada sistémica guio desde el inicio el diseño metodológico.

## 1.2 ENFOQUE METODOLÓGICO: INTEGRACIÓN ENTRE ANÁLISIS TÉCNICO Y LECTURA TERRITORIAL

La metodología desarrollada se basó en un enfoque mixto que articuló análisis urbano con trabajo intensivo en territorio. Desde el comienzo, el proyecto se concibió como un ejercicio de lectura situada, donde la observación directa del espacio público era tan importante como los análisis espaciales, normativos o socioeconómicos.

El enfoque técnico incluyó el estudio de la morfología urbana, la estructura del espacio público, los usos del suelo, la movilidad peatonal y vehicular, la operación del transporte público, la accesibilidad universal, la calidad ambiental, las dinámicas comerciales formales e informales y los patrones de seguridad percibida. Paralelamente, se revisaron instrumentos vinculantes como el Reglamento de Desarrollo Urbano, los lineamientos municipales, las políticas nacionales de movilidad sostenible y marcos metodológicos de planificación emitidos por instituciones técnicas del país.

Sin embargo, la dimensión técnica no se desarrolló aislada del territorio. La observación directa permitió complementar y contrastar la información formal con la experiencia real de la ciudad. Este trabajo de campo incluyó recorridos sistemáticos, análisis de flujos, registros fotográficos, mediciones sensibles de confort urbano, documentación de microclimas, identificación

de barreras peatonales y observación continua de dinámicas que definen el funcionamiento del centro a lo largo del día. Esta aproximación permitió capturar diferencias horarias, variaciones en la percepción de seguridad, zonas de acumulación de actividades y sectores que presentan deterioros o discontinuidades no evidentes en planos o bases de datos.

Esta metodología integrada —técnica, territorial y participativa— generó una lectura multiescalar del centro, combinando información cuantitativa, análisis espacial y experiencia vivida. El resultado es una base analítica sólida sobre la cual se construyen los siguientes capítulos del libro.

## 1.3 EL TERRITORIO DE ESTUDIO: ESTRUCTURA URBANA, RELACIONES FUNCIONALES Y COMPORTAMIENTO COTIDIANO

El área de estudio corresponde al Casco Urbano Central, un espacio donde convergen funciones estructurales para el desarrollo de San José. Se trata de un territorio con una fuerte accesibilidad regional y un alto grado de especialización funcional. Los parques como Morazán, España, Nacional o La Merced actúan como espacios de amortiguamiento ambiental y social; los mercados, como puntos de intercambio económico y cultural; las calles comerciales, como corredores de actividad de alta rotación; los entornos patrimoniales, como soportes de identidad; y los nodos institucionales, como concentradores de flujos.

Este territorio presenta heterogeneidades notables que determinan su funcionamiento: cambios abruptos en el uso del suelo, discontinuidades peatonales vinculadas a frentes inactivos o vacantes, saturación vehicular en corredores de buses, diferencias marcadas entre actividad diurna y nocturna,

y contrastes entre calles altamente transitadas y otras cuya vitalidad depende casi exclusivamente del comercio formal.

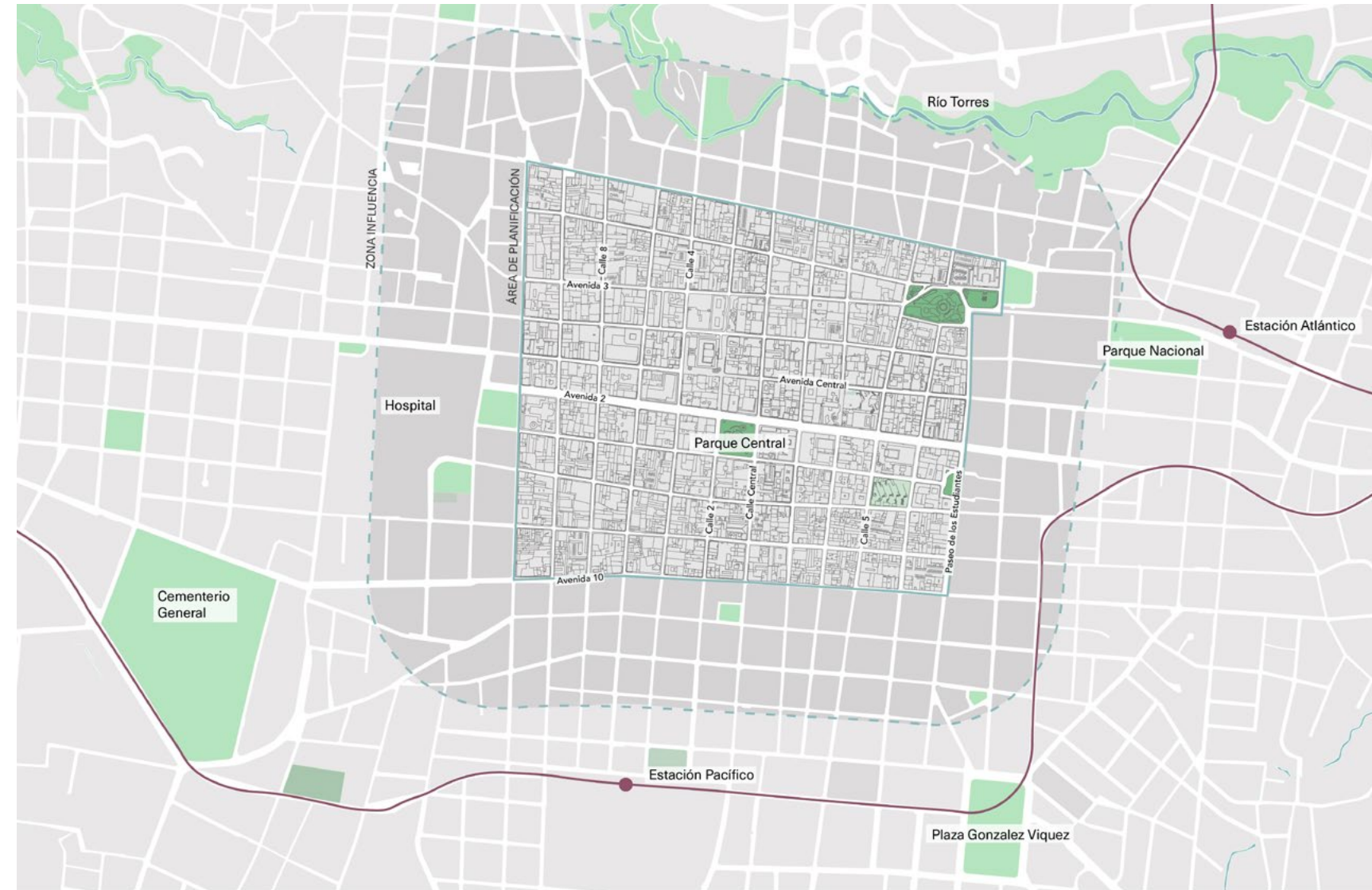
El área de intervención definida para este diagnóstico comprende un polígono de aproximadamente 0,89 km<sup>2</sup> (equivalente a 89 hectáreas), delimitado por importantes ejes viales como la Avenida Central, la Avenida Segunda, la Calle 17 y la Calle 1, e incluye sectores de los distritos Carmen, Merced, Hospital y Catedral. Esta zona concentra una gran parte de los íconos urbanos y arquitectónicos más relevantes del país, como el Teatro Nacional, la Plaza de la Cultura, el Museo de Oro Precolombino, el Museo Nacional de Costa Rica, el Parque Morazán, el Colegio Superior de Señoritas, el Edificio Metálico, así como diversos hoteles históricos, galerías, universidades y mercados tradicionales (como el Mercado Central y el Mercado de Artesanías). Además, se trata de un nodo neurálgico para la movilidad metropolitana, con múltiples rutas de transporte público y flujos peatonales significativos.

Este territorio se caracteriza por una morfología urbana densa, una gran diversidad tipológica y funcional, y una marcada dicotomía entre su alto valor simbólico y el actual proceso de vaciamiento residencial y subutilización de espacios. El estudio de esta área busca precisamente aportar insumos estratégicos para revertir su deterioro y transformarla en un entorno más habitable, resiliente e inclusivo.

En la actualidad, los cuatro distritos centrales de San José (Carmen, Merced, Hospital y Catedral) suman cerca de 58 mil habitantes (estimación 2022), población pequeña en comparación con la enorme afluencia de personas que ingresan al centro cada día por motivos laborales, comerciales o de estudio. Sin embargo, el proyecto no trabaja sobre la totalidad de estos distritos, sino que se enfoca específicamente en el polígono delimitado como Centro Histórico de San José, el cual abarca una superficie aproximada de 0,89 km<sup>2</sup>. Esta área se ubica justo en el punto de

intersección entre los cuatro distritos mencionados y concentra la mayor parte del patrimonio edificado, los espacios públicos más simbólicos y los principales nodos de movilidad y actividad comercial del casco central. La lectura del territorio mostró que el centro posee una estructura urbana robusta pero tensionada.

Su potencial para consolidarse como un sistema continuo de espacios públicos, corredores verdes, áreas patrimoniales activas y redes de movilidad sostenible depende profundamente de su capacidad para corregir fragmentaciones y reconectar piezas urbanas que hoy funcionan de manera aislada.



## 1.4 ACTORES Y PARTICIPACIÓN: CONOCIMIENTO DISTRIBUIDO Y CONSTRUCCIÓN COLECTIVA

La participación ciudadana y el diálogo con actores fueron pilares fundamentales del proceso. Comerciantes de mercados y corredores comerciales, residentes de barrios patrimoniales, usuarios del transporte público, estudiantes, trabajadores de oficina, visitantes frecuentes, personas en situación de calle y colectivos culturales aportaron perspectivas diversas sobre problemas y oportunidades del centro. Estas voces revelaron temas recurrentes como la necesidad de mayor sombra, la percepción de inseguridad en horarios nocturnos, la saturación en áreas puntuales, las dificultades de accesibilidad para personas con movilidad reducida y la importancia emocional de ciertos parques y corredores.

Este proceso de trabajo tuvo como objetivo establecer un diagnóstico participativo, territorial y multisectorial que permitiera comprender de manera integral las dinámicas actuales del Centro Histórico de San José y generar insumos para la posterior priorización de proyectos estratégicos. Para ello, se diseñó una metodología basada en la activación de diferentes niveles de involucramiento con actores clave del ecosistema urbano local, distinguiendo tres escalas complementarias de participación:

- **Nivel Institucional:** Vinculación con autoridades municipales y nacionales mediante el diseño y desarrollo del "Taller de Identificación de Proyectos", cuyo objetivo fue levantar una lista amplia de ideas y propuestas de intervención urbana desde la visión de los equipos técnicos e institucionales. De la misma manera se trabajó en analizar los planes de desarrollo del Municipio de San José para entender

la visión institucional desde el gobierno local.

- **Nivel Técnico-Especializado:** Desarrollo de entrevistas semiestructuradas con representantes de entidades públicas, sector privado, academia y organizaciones de la sociedad civil, con el fin de recoger visiones estratégicas, identificar iniciativas en curso y consolidar la red de actores relevantes para la revitalización del centro.
- **Nivel Ciudadano-Cotidiano:** Activaciones en el espacio público del centro histórico dirigidas a personas usuarias del territorio (peatones, visitantes, trabajadores, estudiantes, residentes), mediante técnicas como el mapeo emocional y la aplicación de cuestionarios para identificar percepciones, problemáticas ligadas con la vivencia en el centro histórico y sus alrededores y aspiraciones ciudadanas.

Esta triple aproximación permitió cruzar conocimientos técnicos con vivencias cotidianas y agendas institucionales, generando así una base de diagnóstico integral, plural y territorializada.

Las entrevistas, caminatas conversadas y activaciones en el espacio público complementaron el análisis técnico con una lectura social profunda. El conocimiento ciudadano permitió detectar microdinámicas urbanas difíciles de captar solo con herramientas convencionales de diagnóstico. Esto incluyó patrones de uso temporal, puntos de conflicto entre movilidad y comercio informal, zonas que funcionan como "refugios urbanos" y lugares que la ciudadanía evita por razones de seguridad o incomodidad ambiental.

La revitalización del centro de San José involucra a una variedad de actores, provenientes del sector público, la empresa privada, la sociedad civil y la academia. A continuación, se identifican los principales actores organizados por sector, junto con

su rol e influencia en el proceso de transformación del centro histórico. Es necesario articular un esquema de gobernanza donde la Municipalidad lidere, pero con la participación activa de ministerios, sector privado y colectivos ciudadanos, para que cada uno aporte desde su ámbito (ya sea financiamiento, conocimiento, legitimidad social o capacidad de ejecución).

Identificar y empoderar a “campeones” dentro de cada sector, es decir, personas o instituciones clave con alto compromiso, ayudará a impulsar la agenda de revitalización urbana.

Este proceso de intercambio generó un entendimiento más exacto de cómo se vive realmente el centro y cuáles son las prioridades percibidas por quienes lo transitan y habitan.



# 2

# HISTORIA Y EVOLUCIÓN

El Centro Histórico de San José ha cambiado de forma constante, moldeado por su arquitectura, sus parques, sus mercados y los ritmos sociales que lo han habitado. Este capítulo recorre esa evolución urbana y cultural, revelando cómo los procesos históricos han dejado huellas visibles en el paisaje actual y por qué comprenderlas es esencial para proyectar su futuro.



## 2.1 UN TERRITORIO EN PERMANENTE CONSTRUCCIÓN

El Centro Histórico de San José no es un área estática ni un conjunto de objetos patrimoniales aislados: es un territorio vivo, en constante transformación. Su evolución urbana, documentada en el Diagnóstico, muestra cómo la morfología, los usos y las dinámicas sociales del centro han cambiado de acuerdo con los momentos históricos del país y las pulsaciones cotidianas de la ciudad.

Si bien este libro no pretende realizar una reconstrucción exhaustiva de la historia urbana de San José, sí es fundamental comprender cómo ciertas decisiones, proyectos e hitos han configurado el espacio que hoy existe. La evolución del centro constituye una base interpretativa que permite situar los desafíos contemporáneos y comprender por qué los problemas actuales requieren intervenciones estructurales, integrales y sostenibles.



◀ **Imagen 11**  
Espacio  
Público del  
Museo del  
Jade.  
Superwien  
(2025).

▶ **Imagen 12:**  
Plaza Juan  
Rafael  
Mora  
(Calle 2).  
Superwien  
(2025).



## 2.2 PRIMERAS CONFIGURACIONES URBANAS Y CONSOLIDACIÓN DEL CENTRO

La estructura fundacional del centro de San José estuvo marcada por la conformación de una trama urbana compacta, organizada en torno a los principales equipamientos institucionales, religiosos y comerciales. Con el tiempo, esta trama se expandió, definió ejes cívicos, estableció plazas como nodos de encuentro y configuró corredores que adquirieron relevancia social y económica.

San José, capital de la República de Costa Rica, es el centro político, económico y cultural del país. Fundada en el siglo XVIII y consolidada como capital en 1823, alberga actualmente la sede de los principales poderes del Estado, así como una vasta concentración de instituciones públicas, actividades económicas, centros

culturales y educativos. El Centro Histórico de San José (CHSJO), objeto de este estudio, representa el corazón simbólico y funcional de la ciudad, donde convergen patrimonio histórico, comercio, turismo, movilidad y servicios esenciales.

La consolidación de las calles principales — como las avenidas 0, 2, 4 y la actual Avenida Central peatonalizada— reflejó un proceso de modernización que buscó responder al crecimiento demográfico, a la intensidad de los flujos peatonales y al aumento del comercio. Estos corredores se convirtieron en referencias urbanas, espacios de interacción cotidiana que marcaron la identidad central de la ciudad.

Este territorio se caracteriza por una morfología urbana densa, una gran diversidad tipológica y funcional,



◀ **Imagen 13**  
Plaza de la  
Demoracia.  
Superwien  
(2025).

y una marcada dicotomía entre su alto valor simbólico y el actual proceso de vaciamiento residencial y subutilización de espacios. El estudio de esta área busca precisamente aportar insumos estratégicos para revertir su deterioro y transformarla en un entorno más habitable, resiliente e inclusivo.

En paralelo, se desarrollaron conjuntos patrimoniales cuya huella sigue presente: la zona de los parques Morazán y España, la presencia del Edificio de Correos, los mercados tradicionales, los entornos culturales y las edificaciones emblemáticas que aún definen el paisaje urbano del centro.

Debido a que las fuentes estadísticas oficiales no ofrecen información desagregada específicamente para este cuadrante, el equipo técnico realizó un análisis geoespacial sobre la densidad de predios habitados en el área delimitada, utilizando como base datos del INEC, cartografía catastral y observación directa. A partir de este ejercicio, se estimó que la población residente en el polígono del centro histórico ronda por los 4.100 habitantes<sup>1</sup>. Esta cifra es particularmente baja considerando la centralidad y dotación de servicios de esta zona, y confirma una de las hipótesis principales del diagnóstico: el vaciamiento residencial del centro histórico ha alcanzado niveles críticos, debilitando su función como barrio vivo y generando un desequilibrio entre población flotante y población residente. Esta situación refuerza la urgencia de impulsar estrategias de repoblamiento, recuperación de vivienda y activación del espacio público como mecanismos clave para revertir el proceso de deshabitación.

Estas capas históricas, aunque en constante cambio, conforman la base sobre la que hoy se proyectan intervenciones contemporáneas.

<sup>1</sup> El cálculo estimado de población se realizó aplicando los valores máximos de los rangos definidos en la leyenda del mapa de densidad. Para el área clasificada como de "densidad media" (<9.000 hab/km<sup>2</sup>), se utilizó un valor de referencia de 8.999 hab/km<sup>2</sup> sobre una superficie de 0,2 km<sup>2</sup>. Para el área clasificada como de "densidad baja" (<3.000 hab/km<sup>2</sup>), se utilizó un valor de 2.999 hab/km<sup>2</sup> sobre una superficie de 0,78 km<sup>2</sup>. El resultado es una estimación aproximada de 4.139 habitantes en el área total de 0,98 km<sup>2</sup>. Esta estimación representa un escenario de ocupación máxima dentro de los rangos establecidos y tiene fines exclusivamente orientativos. Municipalidad de San José (2023). Atlas Cartográfico. Reglamentos de Desarrollo Urbano (R.D.U.).

## 2.3 TRANSFORMACIONES METROPOLITANAS Y TENSIONES EMERGENTES

De núcleo político-económico floreciente en los siglos XIX y primera mitad del XX, a un espacio afectado por la desinversión y despoblamiento en las últimas décadas del XX.

### PLANO

que representa el interior de la ciudad de San José, Capital de la República de Costa Rica

AÑO DE 1851

ADVERTENCIA: Este plano no representa un plan general de construcción urbana. El campo de acciones de la ciudad hacia diferentes sectores, la expansión urbana sobre los límites que este plan general muestra, así como la diferenciación de zonas, son de carácter informal y no están contemplados en este plan. Los espacios que se ven en blanco en el plano, indican terrenos que no están asignados a ningún uso. El plano no garantiza que se cumpla con las normas de construcción. Para obtener más información sobre los procedimientos, así como para solicitar un plano general de la ciudad, por favor dirigirse al Ministerio de Cultura y Juventud de Costa Rica (2025).

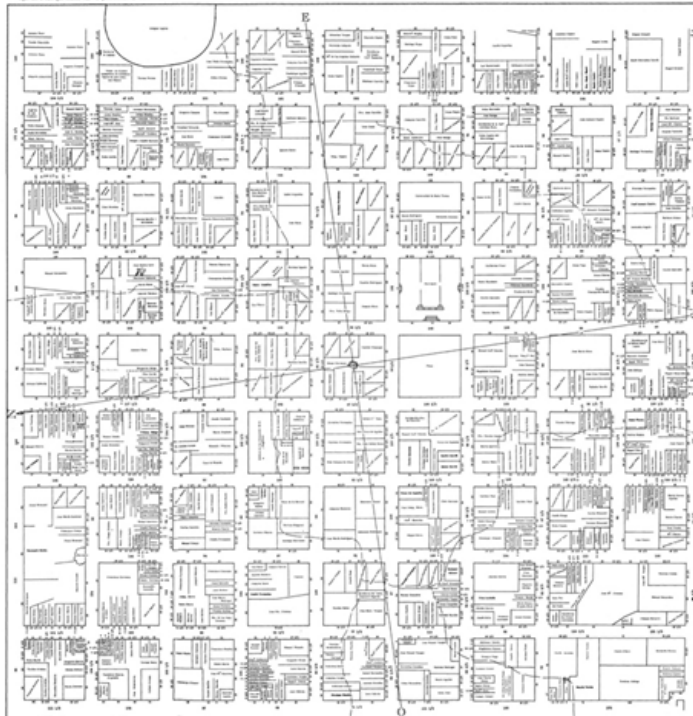


Imagen 14 Mapa del centro de San José en 1851, que muestra el trazado urbano original de la ciudad. Ministerio de Cultura y Juventud de Costa Rica (2025)

El centro de San José tiene sus orígenes en el periodo colonial tardío, pero consolidó su importancia tras la independencia (1821) cuando la capitalidad se trasladó desde Cartago en 1823. Durante el siglo XIX, el auge cafetalero y la afluencia de riqueza permitieron la construcción de importantes edificios e infraestructura en la ciudad (como el Teatro Nacional, inaugurado en 1897). A finales del siglo XIX, San José contaba incluso con un sistema de tranvía eléctrico que se extendía por la ciudad y sus barrios<sup>2</sup>, reflejo de un temprano desarrollo urbano modernizador

En el siglo XX, especialmente en la segunda mitad, San José experimentó una fuerte expansión urbana más allá del centro. La población y las actividades económicas comenzaron a dispersarse hacia nuevos barrios y cantones vecinos, un proceso acentuado desde las décadas de 1970 y 1980. Este fenómeno, combinado con la falta de planificación territorial eficaz, provocó el despoblamiento progresivo del casco central (“vaciamiento”), al mismo tiempo que la mancha urbana metropolitana se extendía y de forma poco densa. En las últimas décadas, la capital ha sufrido un proceso de metropolización no planificada, con un crecimiento extenso de la huella urbana (un 21% de aumento en 27 años), edificaciones de baja altura (1 a 2 niveles) y por ende densidades muy bajas. De hecho, San José presenta una de las densidades de población urbana más bajas de América Latina, con apenas 2,6 habitantes por hectárea en promedio<sup>3</sup>.

Un hito relevante fue la crisis urbana de las décadas de 1980-1990, cuando la percepción general sobre el centro de San José se tornó negativa: congestión, inseguridad y deterioro físico llevaron a que las personas “despreciaran el centro”, considerándolo poco atractivo para vivir. Este deterioro motivó reacciones tanto de las

<sup>2</sup> Claus Kruse, Ana Eugenia Ureña Chaves y Diana Ramírez Chaves, “Costa Rica hacia un nuevo modelo de movilidad urbana”, Revista Ambientico, N° 270, abril-junio de 2019, pp. 40-44. Disponible en: [https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/2019/06/31476/33795/270\\_completa.pdf](https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/2019/06/31476/33795/270_completa.pdf)

<sup>3</sup> Gilberto Chona y Emma Grün, “Regeneración urbana y reconversión productiva: un plan innovador para el centro de San José”, Ciudades Sostenibles, Banco Interamericano de Desarrollo, 10 de enero de 2020. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/regenerando-centro-reconversion-productiva-san-jose-costarica-plan/>

autoridades como de la sociedad civil a inicios del siglo XXI, sentando las bases para programas de regeneración urbana y repoblamiento. Hacia finales de los años 2000, comenzaron a observarse algunos indicios de recuperación en el ambiente comercial del casco central.

El centro histórico de San José ha pasado por una evolución compleja: de núcleo político-económico floreciente en los siglos XIX y primera mitad del XX, a un espacio afectado por la desinversión y despoblamiento en las últimas décadas del XX, y recientemente objeto de esfuerzos de revitalización que buscan revertir su deterioro. A continuación, se examinan esas políticas y planes recientes dirigidos a mejorar el corazón de la capital.

Los procesos que motivaron ciertos sectores de la población a migrar en barrios periféricos incluyen la búsqueda de mejor calidad de vida, el auge del automóvil particular y la construcción de infraestructuras viales que facilitaron la suburbanización, así como el traslado de comercios y servicios a otros distritos. Para 2010, ya se estimaba que el centro de San José había perdido una proporción significativa de sus habitantes con respecto a 1970, reflejando décadas de éxodo urbano (desafortunadamente no hay un dato exacto de población histórica en este informe, pero las tendencias son claras).

## 2.4 LA CONSOLIDACIÓN DE HITOS URBANOS Y LA VIDA COTIDIANA

La evolución del centro histórico está escrita no solo en los edificios, sino en las prácticas sociales que estos espacios han permitido. Los parques —Morazán, España, Central, La Merced, Garantías Sociales— han funcionado como escenarios de convivencia, pausa, intercambio cultural y manifestaciones públicas. Los mercados —Central, Borbón, Artesanías, Coca Cola— han mantenido viva la dimensión económica y social del centro, sosteniendo prácticas tradicionales y formas de economía popular.

Muchos de estos espacios han sido mencionados por los propios actores entrevistados. En el Anexo A, por ejemplo, un arquitecto señala cómo “la percepción de inseguridad y la falta de vivienda en el centro alteran la convivencia urbana”, mientras que otros entrevistados señalan que la vida cultural sigue siendo un elemento vital en parques, bulevares y calles comerciales.

Estos testimonios no solo aportan un registro cualitativo del presente: son evidencia de cómo la evolución histórica del centro está viva en la memoria y las prácticas actuales de su ciudadanía.



Imagen 15 Estación del Pacífico. Superwien (2025).

## 2.5 UN TERRITORIO CON IDENTIDADES SUPERPUESTAS

El centro histórico de San José reúne identidades múltiples. Su carácter comercial convive con una fuerte presencia institucional; su memoria patrimonial se entrelaza con dinámicas contemporáneas vinculadas al turismo, los servicios y la cultura urbana; y su función simbólica como espacio de representación compartida coexiste con la vida cotidiana de quienes habitan, trabajan o transitan por él.

El Diagnóstico señala que estas capas conforman un entramado rico pero frágil: la vitalidad del comercio



30 Imagen 16: Vista aérea del Paseo de los Estudiantes (Calle 9). Superwien (2025).

formal e informal se enfrenta a las presiones del deterioro físico; la riqueza patrimonial se ve amenazada por la vacancia y el abandono; la movilidad peatonal convive con la congestión vehicular; y la vida cultural se desarrolla en espacios que necesitan mayor calidad, iluminación y seguridad.

La historia del centro, por tanto, no es lineal. Es una convivencia compleja entre permanencias y rupturas, entre tradiciones y nuevas prácticas urbanas, entre el deseo de habitar el espacio y las barreras que dificultan esa apropiación.

## 2.6 DE LA HISTORIA AL FUTURO: POR QUÉ ERA NECESARIO UN NUEVO PROCESO DE ANÁLISIS

El proceso de revitalización que se presenta en este libro parte justamente de ese reconocimiento histórico. Entender cómo se formó el centro, cómo se transformó y cómo se vive hoy fue clave para identificar las áreas donde la acción urbana podía generar mayor impacto.

La historia reciente muestra que, aunque San José ha tenido intervenciones significativas, el centro requiere un enfoque integral que articule espacio público, movilidad, patrimonio, usos del suelo, economía local y estrategias de convivencia social. Esta necesidad es evidente en los testimonios recogidos en entrevistas, donde actores institucionales y comunitarios coinciden en la urgencia de recuperar la habitabilidad, reforzar la seguridad urbana, revitalizar edificios en desuso, diversificar los usos y mejorar la movilidad sostenible.

El proyecto desarrollado entre la Municipalidad, el BID y Superwien es parte de esta nueva fase histórica: un momento en que la ciudad reconoce el valor de su centro y busca construir un futuro donde su historia no sea una carga, sino una plataforma para reactivar su vitalidad urbana.

La historia del Centro Histórico de San José es, ante todo, la historia de una ciudad en transformación. Un territorio donde conviven memorias y tensiones, donde las huellas materiales e inmateriales dialogan con prácticas urbanas que siguen evolucionando. Este capítulo ofrece el contexto necesario para avanzar hacia el análisis de los problemas, oportunidades y temas emergentes que dieron forma al diagnóstico integral.

El siguiente capítulo profundiza en las dimensiones técnicas, sociales y territoriales que definen la situación actual del centro y que permitieron delinear una estrategia de revitalización coherente con su pasado, sus desafíos presentes y sus posibilidades futuras.



Imagen 17  
Espacio público del Centro Histórico de SJO. Superwien (2025).

# 3 DIAGNÓSTICO INTEGRADO

Escuchar a quienes usan la ciudad fue tan importante como medirla. Este capítulo sintetiza entrevistas, caminatas, talleres y relatos ciudadanos que aportaron matices emocionales y sociales al análisis técnico. La visión del centro se reconstruye aquí a través de voces diversas que conocen sus desafíos y su potencial desde la experiencia cotidiana.



### 3.1 UN DIAGNÓSTICO PARA COMPRENDER UN TERRITORIO VIVO, DIVERSO Y EN TRANSFORMACIÓN

El Centro Histórico de San José es un territorio que condensa capas históricas, estructuras urbanas, prácticas sociales, tensiones económicas, símbolos culturales y desafíos contemporáneos. Comprenderlo exige ir más allá de una mirada sectorial o descriptiva. Este diagnóstico nació de una metodología situada: caminar, observar, escuchar, registrar, conversar con quienes lo habitan y con quienes lo transitan diariamente.

La lectura del centro no es estática; es la imagen de una ciudad en movimiento. Un espacio donde la intensidad comercial convive con silencios nocturnos, donde los edificios patrimoniales dialogan con fachadas deterioradas, donde la vitalidad diurna contrasta con la fragilidad del entorno en ciertos horarios, donde turistas y trabajadores informales cohabitan el mismo espacio con necesidades muy distintas.

Este capítulo reconstruye esa complejidad. Analiza el centro como un ecosistema:

- **económico**, marcado por flujos y saturaciones;
- **social**, con dinámicas de inclusión y exclusión;
- **ambiental**, sensible al calor y a la falta de vegetación;
- **cultural**, activo pero condicionado;
- **morfológico**, con grandes oportunidades y desafíos acumulados;
- **normativo**, con reglas que orientan pero también limitan;
- **ciudadano**, nutrido de percepciones, hábitos y relatos cotidianos.

Lo que emerge no es solo un listado de problemas: es un retrato profundo de un centro que vive, cambia, resiste y se reinventa continuamente.

### 3.2 ANTECEDENTES, MARCOS Y PLANES EXISTENTES

El proyecto de revitalización del Centro Histórico de San José se enmarca en una trayectoria más amplia de planificación urbana, intervenciones municipales, lineamientos nacionales y procesos técnicos impulsados tanto por la Municipalidad de San José como por el Banco Interamericano de Desarrollo. Antes de entrar en el diagnóstico del territorio, es fundamental reconocer estos antecedentes, ya que definen las condiciones institucionales, normativas y estratégicas que han guiado la evolución reciente del centro y que sostienen las bases del proyecto actual.

Uno de los marcos más importantes es el **Plan de Desarrollo Municipal (PDM)**, elaborado por la **Municipalidad de San José** como parte de su planificación estratégica vigente. El PDM identifica al Centro Histórico como una zona prioritaria para mejorar la habitabilidad urbana, fortalecer la economía local, promover la movilidad sostenible y consolidar corredores de espacio público que conecten parques, plazas y equipamientos culturales. Este plan establece orientaciones claras sobre patrimonio, sostenibilidad, seguridad urbana y desarrollo económico territorial, que luego se incorporaron al diagnóstico urbano del proyecto.

Un antecedente especialmente relevante para el proyecto es el **Plan 4D**, un trabajo desarrollado por la **Municipalidad de San José con el acompañamiento técnico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**. Este plan representa uno de los esfuerzos más completos realizados en el casco central para mejorar la caminabilidad, la accesibilidad universal y la continuidad peatonal. El Plan 4D identifica cruces críticos, rutas con discontinuidades, zonas con infraestructura deteriorada y sectores donde la falta de sombra, mobiliario o iluminación afecta la experiencia peatonal. También propone criterios de diseño que buscan ordenar el espacio vial y priorizar

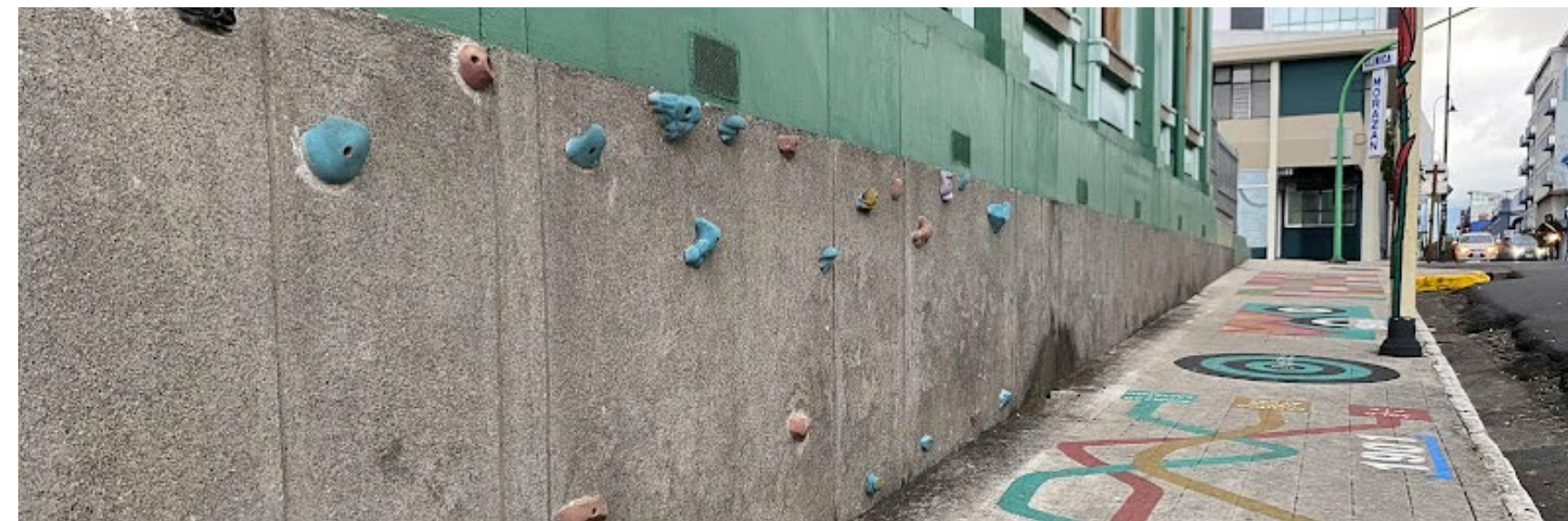
a las personas peatones sobre el transporte motorizado en áreas de alta concentración urbana. Aunque no es un instrumento normativo, su influencia en la lectura del centro es profunda y directa, pues constituye una base técnica que complementa los hallazgos de este proyecto.

La normativa urbana vigente está definida por el **Reglamento de Desarrollo Urbano (RDU)** de la **Municipalidad de San José**, que establece parámetros de uso de suelo, tipologías viales, restricciones volumétricas y lineamientos para intervenciones en zonas patrimoniales. El RDU especifica condiciones para la protección de edificios históricos, determina alturas máximas, regula alineamientos de fachada y define parámetros de accesibilidad y diseño de aceras. Este marco fue fundamental para entender qué tipo de transformaciones pueden realizarse de manera directa en los corredores priorizados y cuáles requieren procesos de revisión normativa.

En el contexto nacional, la **Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS)**, desarrollada por el **Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)**

en coordinación con otras instituciones del Estado, constituye un referente clave para la transición del país hacia ciudades más accesibles, eficientes, seguras y orientadas al transporte público. Sus principios —priorización del peatón, fortalecimiento de la movilidad activa, intermodalidad, reducción de emisiones y jerarquización del espacio vial— se alinean de forma natural con los objetivos de revitalización del Centro Histórico propuestos en este proyecto.

Asimismo, los lineamientos del **Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN)** han sido esenciales, en especial la guía metodológica utilizada para la formulación y evaluación de proyectos de inversión pública. Este instrumento establece criterios de análisis, estructura de capítulos, requerimientos de evaluación social y ambiental, y estándares para estudios de prefactibilidad. La metodología utilizada en los cuatro proyectos priorizados sigue de manera directa este marco, asegurando que las intervenciones puedan avanzar hacia etapas posteriores de factibilidad e inversión.



### 3.3 LA ESTRUCTURA NORMATIVA: ENTRE PROTECCIÓN, RESTRICCIONES Y OPORTUNIDADES

La ciudad histórica está regulada por un conjunto de normas complejas que buscan proteger la identidad arquitectónica y orientar la renovación urbana. Estas reglas incluyen disposiciones de conservación patrimonial, criterios de intervención en fachadas, regulaciones para alturas, usos del suelo, lineamientos para espacio público y parámetros para movilidad.

Sin embargo, esta estructura normativa presenta una paradoja interesante: protege, pero también limita. Por un lado, garantiza que la memoria urbana no se desvanezca entre proyectos aislados. Por otro lado, dificulta la renovación de edificios en ruina, la adaptación de usos contemporáneos y la introducción de infraestructura moderna donde es urgente hacerlo. En algunos tramos, las regulaciones no dialogan con las dinámicas actuales:

- el comercio informal opera en áreas donde no existen reglas específicas que reconozcan su rol económico;
- las calles estrechas impiden cumplir ciertos estándares viales modernos, obligando a la ciudad a “negociar” con su propio pasado;
- las tipologías edificatorias históricas requieren inversiones que pocos actores privados pueden asumir sin incentivos;
- los lineamientos de accesibilidad universal deben articularse con la materialidad y morfología existentes.

Comprender este marco normativo es clave para proponer transformaciones realistas. La revitalización del centro no depende solo del diseño urbano: exige revisar cómo las reglas pueden habilitar o bloquear el cambio.

### 3.4 LA FORMA URBANA: UNA GEOGRAFÍA DE CONTRASTES, TEXTURAS Y DISCONTINUIDADES

El centro de San José tiene una estructura urbana compacta que en teoría favorece la movilidad activa, la vida barrial y la proximidad. Sin embargo, la experiencia cotidiana muestra una ciudad donde esa compacidad se ve interrumpida por discontinuidades, deterioros y fragmentaciones acumuladas durante décadas.

**Un centro de escalas múltiples:** La trama ortogonal tradicional ofrece una base clara y legible, pero la diversidad de alturas, usos y estados de conservación genera una mezcla de escalas muy marcada: desde edificios monumentales hasta casas bajas deterioradas; desde espacios vibrantes como Avenida Central hasta tramos vacíos o subutilizados.

**Un paisaje urbano con identidades superpuestas:** Las calles principales presentan vitalidad constante, pero basta desviarse una cuadra para encontrar ambientes más silenciosos, fachadas cerradas, usos escasos y una atmósfera de menor actividad. Esta superposición de realidades revela un territorio que se transforma cuadra por cuadra.

**Parques y plazas como nodos esenciales:** Los parques —Morazán, España, Central, La Merced— funcionan como puntos de respiración urbana. Pero su conexión es débil: entre un parque y otro, las aceras no siempre están en buen estado, la sombra es insuficiente y el mobiliario escaso.

**Vacancias y subutilizaciones que afectan la percepción:** Los vacíos urbanos, ya sea por edificaciones abandonadas o por lotes con usos intermedios, generan

interrupciones en la continuidad espacial, influyen en la percepción de seguridad y reducen el potencial de la vida urbana.

La situación socio-territorial del Centro Histórico de San José revela una transformación profunda en su estructura urbana y demográfica a lo largo de las últimas décadas. Este núcleo urbano, conformado por los distritos de Carmen, Catedral, Merced y Hospital, ha sido testigo de un sostenido proceso de vaciamiento residencial, que ha llevado a una disminución de la población habitante, acompañado de una densificación funcional diurna y una desactivación social nocturna.

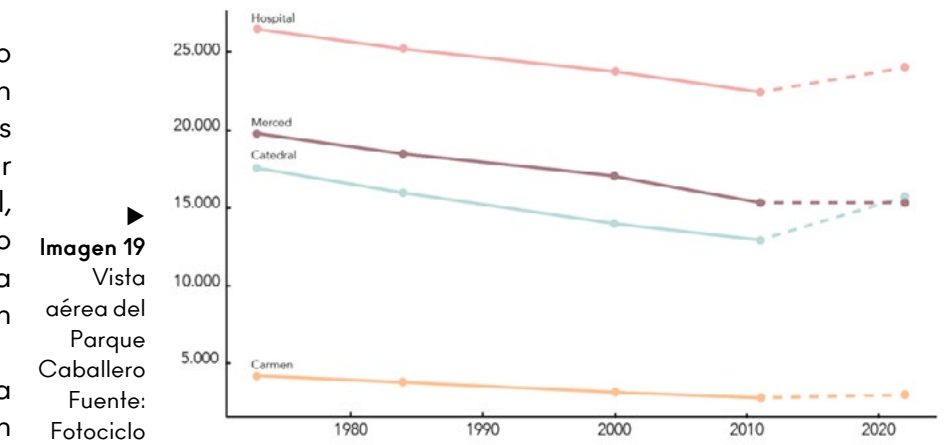
Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), el distrito de Carmen contaba con aproximadamente 4.100 habitantes en 1973, cifra que descendió a 2.946 en 2022<sup>4</sup>. Otros distritos del centro han seguido una tendencia similar: Catedral bajó de más de 17.500 habitantes en 1973 a 15.682 en 2022, mientras Merced y Hospital, aunque con cifras más estables, también muestran pérdida o estancamiento<sup>5</sup>. Estos datos reflejan un patrón de salida residencial, desplazamiento hacia zonas periféricas y una ausencia de políticas de repoblamiento sostenidas.

La densidad poblacional corrobora este fenómeno: Carmen presenta una de las densidades más bajas del cantón, con alrededor de 2.000 habitantes por kilómetro cuadrado, en contraste con Merced y Hospital que superan los 7.000 hab/km<sup>2</sup>. Esta brecha territorial evidencia que, aunque el centro concentra equipamientos, servicios e infraestructura, no logra retener o atraer población residente.

Este fenómeno de vaciamiento responde a múltiples causas: el auge del automóvil y la expansión de la infraestructura vial, la descentralización de servicios, el deterioro del parque habitacional, la inseguridad

<sup>4</sup> Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2022). Estimaciones y proyecciones de población por distrito 2022. [https://admin.inec.cr/sites/default/files/2023-07/rePoblacResulladosGenerales\\_Estimacion\\_poblacion\\_vivienda\\_2022.pdf](https://admin.inec.cr/sites/default/files/2023-07/rePoblacResulladosGenerales_Estimacion_poblacion_vivienda_2022.pdf)

<sup>5</sup> Centro Centroamericano de Población (UCR). (2024). Infocensos: crecimiento de la población por cantón y distrito (1973–2022). <https://infocensos.ccp.ucr.ac.cr>

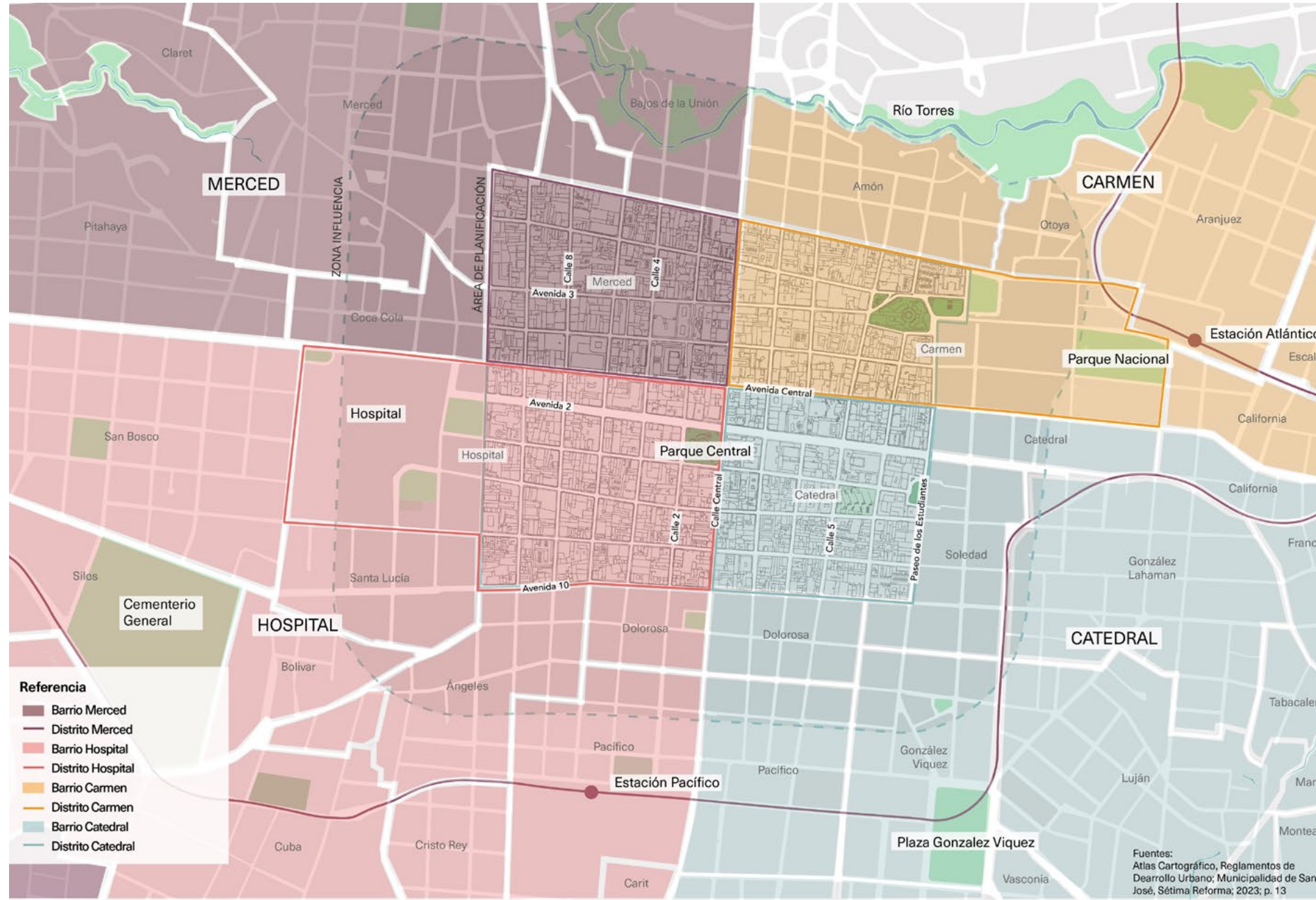


percibida, y la falta de incentivos normativos para el uso mixto del suelo. A esto se suma el hecho de que 7 de cada 10 personas que trabajan en San José no residen en el cantón<sup>6</sup>, lo que genera un desequilibrio funcional entre el uso diurno (trabajo, comercio) y el uso residencial.

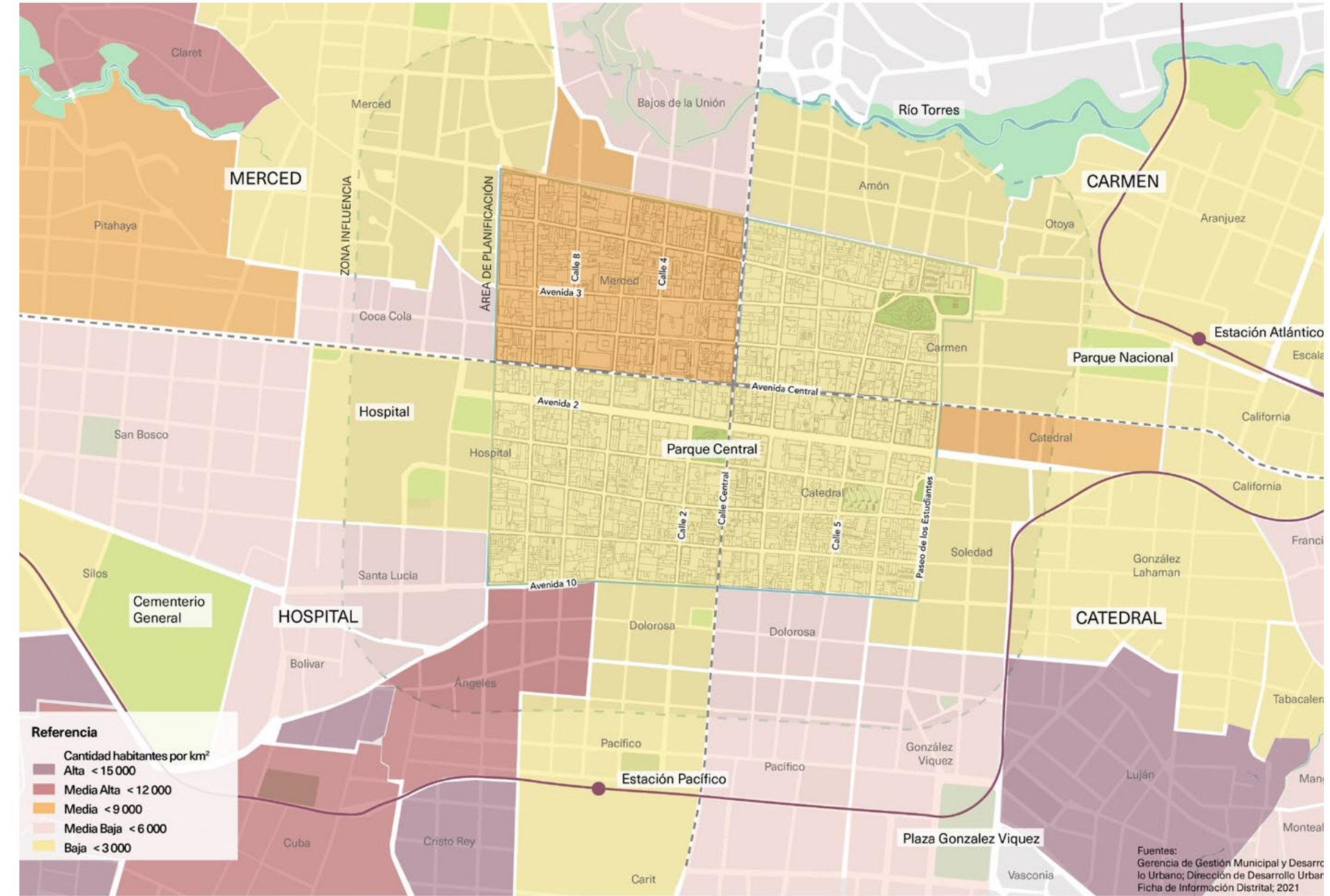
La percepción ciudadana también se ve afectada: en una encuesta reciente aplicada durante actividades participativas del proyecto, el 43% de las personas expresó sentirse insegura al caminar por el centro durante la noche (información del diagnóstico participativo de esta consultoría), citando motivos como poca iluminación, presencia de personas en situación de calle y baja vigilancia policial. Esta percepción de inseguridad condiciona el uso del espacio público y limita la posibilidad de construir una vida urbana activa y segura en horario nocturno.

El resultado es un centro con una base morfológica valiosa, pero que necesita renovación, activación y continuidad para recuperar su coherencia urbana.

<sup>6</sup> INEC. (2021). Encuesta Nacional de Hogares: localización laboral y residencia en el Gran Área Metropolitana.



San José | Centro Histórico | Barrios del Cantón



San José | Centro Histórico | Población

### 3.5 ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA: UN MOTOR URBANO INTENSO, DIVERSO Y SATURADO

El centro histórico es uno de los principales polos económicos del país. Miles de personas trabajan, compran, venden, recorren, cargan, transportan o simplemente atraviesan el centro diariamente. Su economía es diversa: comercios formales, tiendas pequeñas, mercados tradicionales, gastronomía, oficinas, servicios, turismo y comercio informal.

**Un ecosistema económico complejo:** Los mercados funcionan como anclas económicas y sociales, pero generan presiones significativas sobre la movilidad y el espacio público. Las calles aledañas reciben flujos densos de personas, carga, transporte público y actividades informales que compiten por el mismo espacio.

**El comercio informal, un actor estructural:** Lejos de ser marginal, el comercio informal es parte fundamental del paisaje económico del centro. Su presencia refleja dinámicas laborales, desigualdades sociales y oportunidades económicas. Pero requiere infraestructura adecuada: zonas de permanencia, soluciones de ordenamiento, criterios de convivencia, equipamiento básico.

**Un sistema congestionado:** La intensidad económica del centro supera la capacidad de su infraestructura actual. Esto produce saturación en aceras, paradas de bus, accesos a mercados, espacios de sombra y movilidad.

**Una economía que funciona, pero bajo presión:** El centro es productivo. Pero opera "al límite" y necesita una transformación urbana que acompañe su papel económico y social.



### 3.6 POBLACIÓN Y VIVIENDA: UN CENTRO QUE PERDIÓ SU TEJIDO RESIDENCIAL

A lo largo de las últimas décadas, el centro se vació progresivamente de habitantes permanentes. La vivienda fue desplazada por comercios, oficinas y usos institucionales. Muchos edificios residenciales se transformaron o quedaron en desuso.

#### Consecuencias directas

- La vida nocturna disminuye drásticamente.
- La vigilancia natural es débil.
- El espacio público pierde diversidad de usos.
- El centro depende casi exclusivamente de población flotante.
- Las calles se perciben más inseguras en ciertos horarios.

**Un centro sin "ojos en la calle":** La ausencia de residentes implica que pocos actores viven el centro después de las 7 u 8 de la noche. Esto aumenta la vulnerabilidad de ciertos espacios, reduce la apropiación social y deja el mantenimiento del entorno sin una supervisión cotidiana.

**Repoblar para revitalizar:** La reactivación habitacional es fundamental para cualquier estrategia de revitalización a largo plazo. No solo se trata de generar vivienda: es necesario habilitar un ecosistema donde vivir en el centro sea posible, digno, seguro y atractivo.

Como se describió en la sección histórica, uno de los problemas medulares del centro de San José es la pérdida de población residente. El despoblamiento del casco central a lo largo de las últimas décadas ha dejado como legado barrios semivacíos en horas nocturnas, edificios enteros desocupados y lotes baldíos. Esta subutilización

contrasta con la gran demanda de suelo urbano que existe en la periferia de la ciudad<sup>7</sup>.

Un inventario reciente de la municipalidad señala que en el área central (unas 99 manzanas) existen al menos 22 edificios totalmente desocupados y 54 parcialmente ocupados, además de numerosos terrenos sin uso.

Las causas de la disminución de habitantes en el centro son multifactoriales. Por un lado, el auge de zonas residenciales en las afueras (barrios con más áreas verdes, menos ruido y percepción de seguridad) atrajo a muchas familias de clase media y alta a mudarse fuera del cantón central desde mediados del siglo XX. Por otro lado, políticas de vivienda social durante la segunda mitad del siglo XX tendieron a ubicar proyectos habitacionales de interés social en cantones periféricos, no en el núcleo capitalino, lo que también restó población de estratos populares en el centro. Adicionalmente, durante años el valor del suelo en el centro se mantuvo alto para uso comercial pero no era atractivo para vivienda; muchos edificios antiguos fueron convertidos en oficinas, bodegas o simplemente abandonados, antes que renovados para vivienda.

En los últimos años, gracias al Programa de Repoblamiento y la liberalización de alturas constructivas, se han edificado varios condominios verticales en el centro y cercanías. Sin embargo, como ya se indicó, la mayoría de estas unidades habitacionales van dirigidas a sectores de ingresos altos (con precios que las hacen inaccesibles para jóvenes profesionales, familias

<sup>7</sup> MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ (2023). ATLAS CARTOGRAFICO. Reglamentos de Desarrollo Urbano (R.D.U.).

promedio o estudiantes). Esto genera un riesgo de gentrificación en ciertas áreas: es decir, que la limitada nueva oferta residencial esté solo al alcance de grupos acomodados, sin resolver la necesidad de repoblamiento inclusivo.

La vivienda asequible en el centro sigue siendo escasa. Según datos del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos, el apartamento más barato ofertado en San José centro en 2024 rondaba los \$85 mil dólares por apenas 34 m<sup>2</sup> (\$2500 dólares m<sup>2</sup>), ubicado en Barrio Escalante.<sup>8</sup>

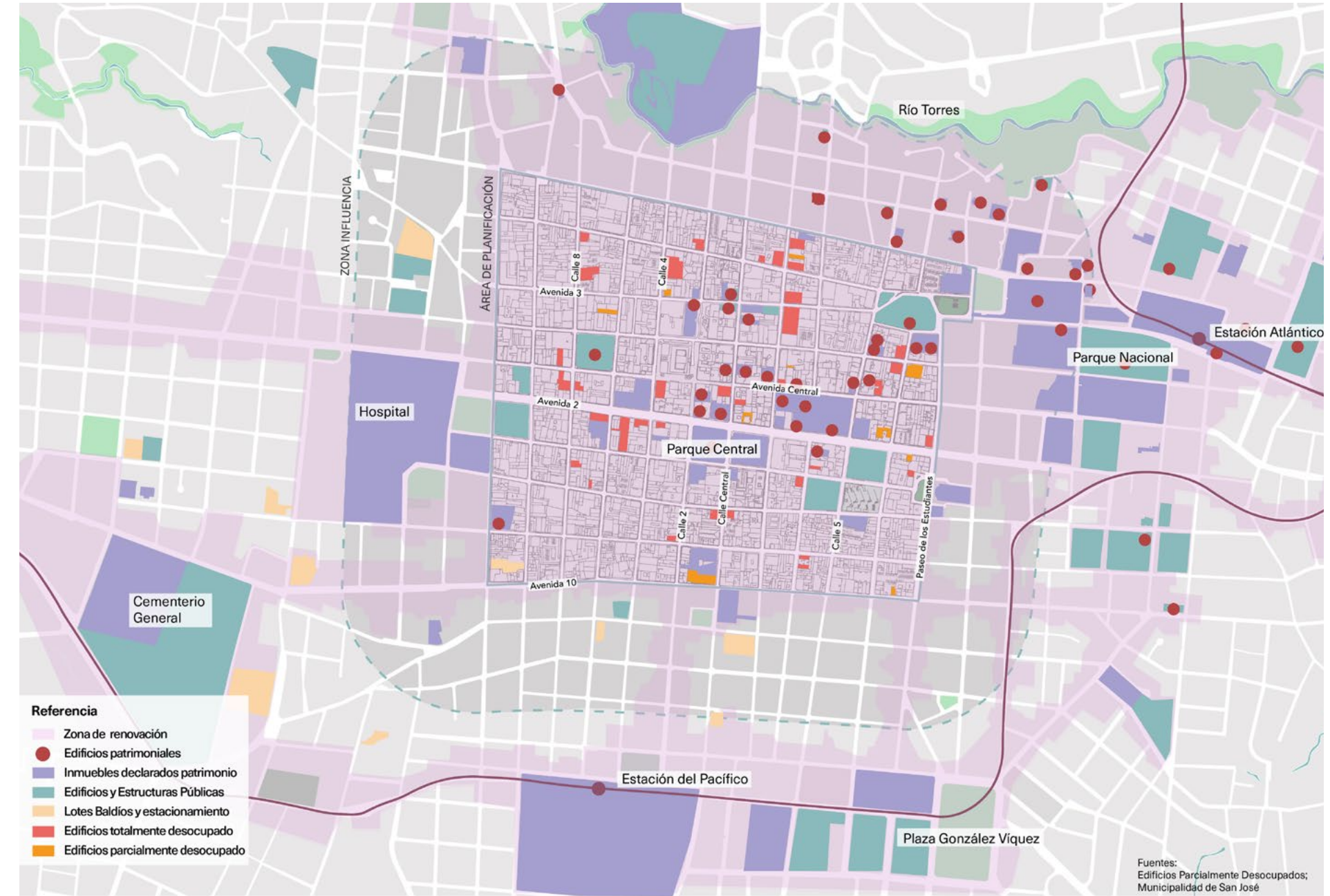
Muchos trabajadores que trabajan en el centro no pueden permitirse vivir ahí y deben desplazarse grandes distancias diariamente. Existe un círculo vicioso: poca vivienda disponible (y cara) en el centro implica poca población residente; al haber pocos residentes, algunas zonas quedan deshabitadas por la noche, lo cual puede atraer inseguridad y deterioro, haciendo aún menos atractivo vivir allí.

Por el lado positivo, oportunidades importantes se vislumbran para la vivienda en el centro. Como parte del esfuerzo de regeneración, la Municipalidad ha identificado edificios subutilizados susceptibles de ser rehabilitados para vivienda y vacíos urbanos (terrenos ociosos) donde podrían desarrollarse proyectos habitacionales. Con la cooperación del BID y el MIVAH, se plantea impulsar proyectos de Vivienda Urbana Inclusiva y Sostenible (VUIS) en esos vacíos urbanos del casco central. La idea es ofrecer incentivos e incluso coinversión pública-privada para que en estos sitios surjan condominios o conjuntos residenciales de uso mixto, que destinen un porcentaje de unidades a estratos medios y bajos (por ejemplo, mediante bonos de vivienda o alquiler social). Esto permitiría aumentar la población del centro con diversidad socioeconómica, evitando la homogeneización exclusiva de altos ingresos. Asimismo,

la estrategia municipal incluye la rehabilitación de edificaciones patrimoniales o antiguas para uso residencial. Muchos edificios de valor histórico hoy vacantes podrían reconvertirse en apartamentos, lofts, residencias estudiantiles u otros usos habitacionales, respetando su fachada patrimonial, pero adecuando el interior. Esta práctica no solo aportaría vivienda, sino que ayudaría a salvar el patrimonio arquitectónico dando un uso sostenible a estas estructuras. Para ello, se analizan incentivos como subsidios, cambios en uso de suelo, aumento de densidad permitido y facilidades en trámites para quienes emprendan dichas rehabilitaciones.

Si bien la vivienda en el centro histórico sigue siendo escasa, se identifican oportunidades para la misma, relacionadas a procesos de regeneración y ocupación de terrenos ociosos.

El repoblamiento del centro de San José es quizás el desafío central de su revitalización. A la fecha, el centro adolece de una población residente escasa y socialmente polarizada (con bolsillos de pobreza y exclusión, por un lado, y recientes enclaves de lujo por otro). Lograr un equilibrio donde más josefinos de distintos ingresos elijan el centro como su hogar requerirá políticas decididas: incentivos para vivienda asequible, financiamiento innovador (alianzas público-privadas, cooperativas, fideicomisos inmobiliarios), regeneración de entornos residenciales seguros y atractivos, y mejora de servicios (educación, salud, espacios verdes) en el casco urbano. El éxito de la revitalización depende en gran medida de “llenar de vida” nuevamente las calles del centro con vecinas y vecinos que se apropien de la ciudad.



San José | Centro Histórico | Zonificación y Preservación

M 1:7500 0 150 300m

Fuentes:  
Edificios Parcialmente Desocupados;  
Municipalidad de San José

8 Delfino.cr. (2025, 17 de enero). ¿A quién benefició el plan de repoblamiento de Johnny Araya para San José? Recuperado de <https://delfino.cr/2025/01/a-quien-beneficio-el-plan-de-repoblamiento-de-johnny-araya-para-san-jose>

### 3.7 CULTURA E IDENTIDAD: LA VIDA URBANA COMO PATRIMONIO INTANGIBLE

El Centro Histórico de San José (CHSJ) es un núcleo cultural vital que alberga una rica diversidad de expresiones artísticas, patrimoniales y comunitarias.

Sin embargo, enfrenta desafíos significativos en términos de accesibilidad, visibilidad y sostenibilidad de su oferta cultural. El CHSJ concentra una variedad de instituciones culturales, incluyendo museos, teatros, bibliotecas y centros de arte. No obstante, la distribución de estos espacios es desigual, con una mayor concentración en los distritos de Catedral y Carmen, mientras que Merced y Hospital presentan una menor densidad de infraestructuras culturales<sup>9</sup>.

La encuesta realizada durante el festival Transitarte 2025 reveló que el 68% de los participantes considera que la oferta cultural del centro es insuficiente o poco accesible, el 54% indicó que las actividades culturales no reflejan la diversidad cultural de la ciudad, y un 47% manifestó dificultades para acceder a eventos culturales debido a barreras económicas o de transporte<sup>10</sup>. Estos datos reflejan una desconexión entre el potencial simbólico y patrimonial del centro y la experiencia cotidiana de acceso y participación en la vida cultural urbana.

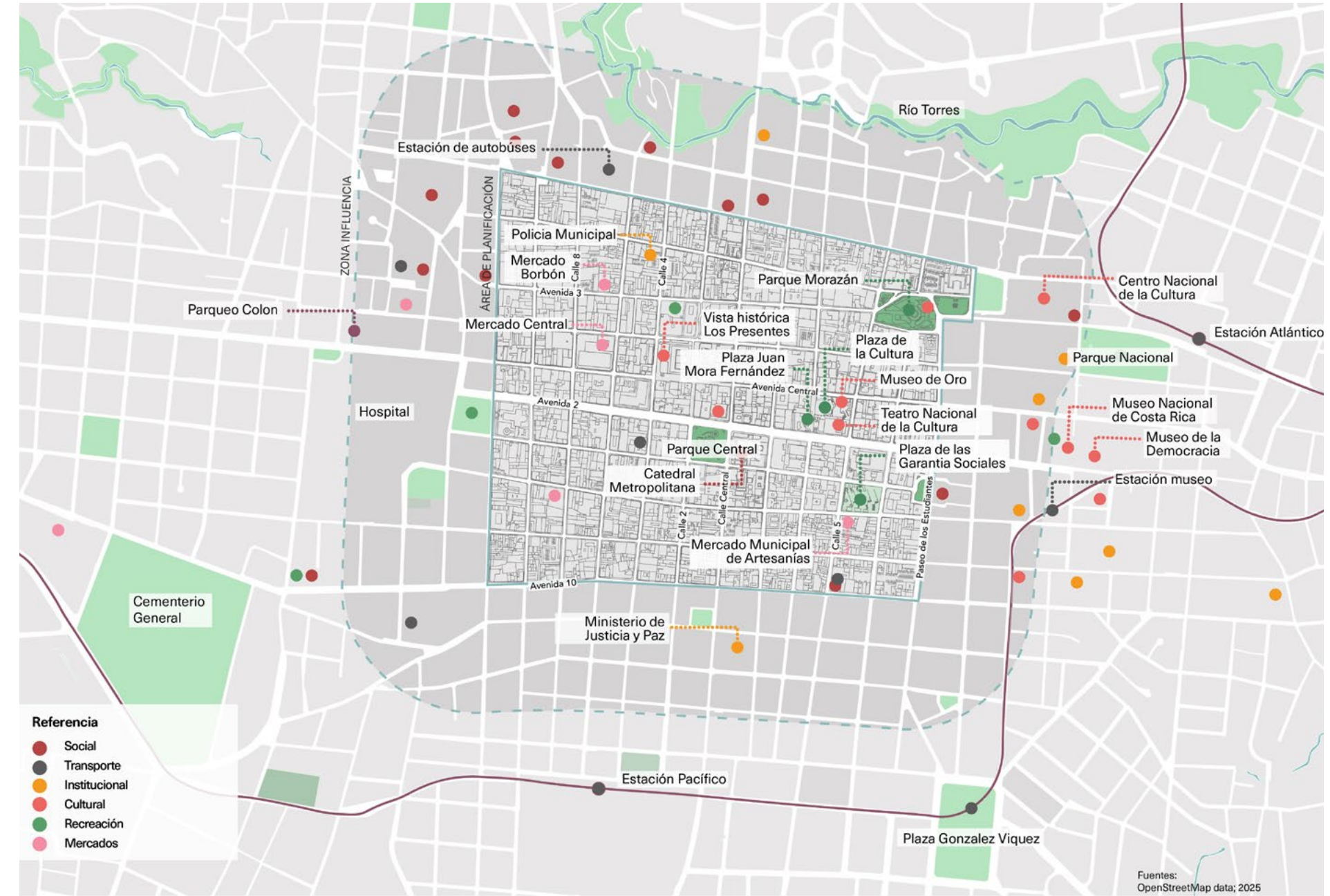
Para evaluar la contribución de la cultura al desarrollo sostenible del CHSJ, se pueden aplicar los Indicadores Cultura 2030 propuestos por UNESCO, los

cuales permiten medir aspectos como la participación cultural, la diversidad de expresiones culturales y la integración de la cultura en las políticas urbanas<sup>11</sup>. Entre estos, uno de los indicadores relevantes es el gasto público per cápita en cultura, que en el cantón central de San José es de aproximadamente ₡.500 anuales, cifra inferior al promedio nacional<sup>12</sup>. Además, la tasa de participación cultural en actividades organizadas dentro del centro se estima en un 35% de la población, según datos del Ministerio de Cultura y Juventud<sup>13</sup>.

A continuación, se presenta un mapa que identifica los principales puntos de interés cultural en el CHSJ, incluyendo museos, teatros, centros culturales y espacios públicos utilizados para actividades artísticas. Este instrumento cartográfico permite visualizar la red cultural actual y sirve como insumo clave para la planificación de intervenciones orientadas a fortalecer la infraestructura cultural, reducir brechas territoriales y promover una mayor participación ciudadana.

En base a este diagnóstico, se recomienda promover una descentralización de la oferta cultural hacia zonas menos equipadas como Merced y Hospital; implementar mecanismos de accesibilidad económica y física, como actividades gratuitas y mejoras en el transporte; fomentar la diversidad de expresiones culturales, integrando propuestas de comunidades indígenas, afrodescendientes y migrantes; y aumentar la participación comunitaria en la gestión cultural del espacio público.

Estas estrategias permitirían consolidar al CHSJ como un entorno cultural dinámico, inclusivo y resiliente, donde la cultura no solo actúe como catalizador de identidad y cohesión, sino también como un eje estructurante de la revitalización urbana.



San José | Centro Histórico | Puntos de Interés

<sup>9</sup> Municipalidad de San José. (2022). Fichas Distritales: Carmen, Catedral, Merced y Hospital.  
<sup>10</sup> Municipalidad de San José. (2025). Encuesta ciudadana aplicada durante el Festival Transitarte 2025.

<sup>11</sup> UNESCO. (2020). Indicadores Cultura2030: Una herramienta para visibilizar el valor de la cultura en el desarrollo sostenible.  
<sup>12</sup> Ministerio de Cultura y Juventud. (2024). Informe de gasto público en cultura por cantón.  
<sup>13</sup> Ministerio de Cultura y Juventud. (2024). Encuesta nacional de participación cultural.

### 3.8 MOVILIDAD: UN SISTEMA QUE NO RESPONDE A LA ESCALA HUMANA DEL CENTRO

La movilidad en el casco central de San José se caracteriza por contrastes marcados. Por un lado, el centro es el principal nodo de transporte público del país: en sus calles confluyen numerosas rutas de autobuses interurbanos y sectores de taxis, además de encontrarse estaciones del tren urbano que conecta con provincias vecinas. Aproximadamente la mitad de los viajes diarios en la Gran Área Metropolitana se realizan en transporte público colectivo. Sin embargo, este porcentaje ha venido disminuyendo con los años. El uso del transporte público en el AMSJ cayó de alrededor del 75% de los viajes en décadas pasadas a cerca del 54% en la actualidad<sup>14</sup>, debido al crecimiento exponencial del parque automotor y la expansión dispersa de la ciudad, que hacen al automóvil más necesario para muchas personas. El resultado es un tráfico vehicular muy congestionado e insatisfactorio, como lo reconocen diagnósticos del BID<sup>15</sup>.

Las estrechas y antiguas calles del centro (trazado heredado en parte de la época colonial y decimonónica) se ven sobrepasadas por la cantidad de automóviles y autobuses. Existe un déficit de organización vial: líneas de buses redundantes que todas atraviesan el casco, falta de vías alternas para tránsito pasante, escasez de estacionamientos formales (lo que ha propiciado que muchos lotes vacíos se conviertan en parqueos improvisados). Para mitigar la congestión, se ha propuesto desde hace años restringir el paso de vehículos motorizados particulares

<sup>14</sup> Morera Brenes, J. (2021). Movilidad urbana en Costa Rica: Hacia un sistema sostenible e inclusivo. Revista Ambiental, Universidad Nacional de Costa Rica. Recuperado de <https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/ainacan-items/31476/33357/234.pdf>

<sup>15</sup> Chona, G., & Grün, E. (2020, 10 de enero). Regeneración urbana y reconversión productiva: un plan innovador para el centro de San José. Blogs del Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/regenerando-centro-reconversion-productiva-san-jose-costa-rica-plan/>

por el corazón de la ciudad y reorganizar las rutas de buses en circuitos intersectoriales (rutas periféricas que conecten barrios sin pasar por el centro).

Algunas medidas se han implementado tímidamente, como la sectorización de paradas de buses y la creación de carriles exclusivos para transporte público en ciertas avenidas. No obstante, sigue pendiente un reordenamiento integral del sistema de transporte urbano en San José con base a un Plan de Movilidad que permita guiar las accesiones. En cuanto a infraestructura peatonal, el centro ha ganado espacios importantes: la Avenida Central fue convertida en bulevar peatonal en los 90s y ampliada en años recientes, y se han sumado otros paseos peatonales (Boulevard de la Avenida 4, Paseo de los Estudiantes en Barrio Chino). Estos bulevares han mejorado la experiencia del peatón y han dinamizado el comercio donde se aplicaron. Sin embargo, fuera de esas zonas específicas, la calidad de las aceras y pasos peatonales en muchas calles céntricas es deficiente –hay aceras estrechas, mal niveladas u obstruidas, dificultando la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida. La desconexión entre tramos peatonales también es un reto; hace falta integrar mejor una red peatonal continua y segura.

Otro aspecto es la movilidad no motorizada. Tradicionalmente San José no ha sido amigable para ciclistas, pero recientemente comienzan a verse esfuerzos por introducir ciclovías y promover la bicicleta como medio de transporte urbano. Aún es incipiente: existen tramos de ciclovía en el centro (por ejemplo, cerca de Paseo Colón) pero no hay una red completa, y el uso de la bicicleta sigue siendo minoritario. Mejorar esta situación contribuiría a aportar a la seguridad vial y caminar hacia la diversificación de las opciones de movilidad sostenible.

Por último, se debe mencionar el proyecto de un tren eléctrico metropolitano. El gobierno central,

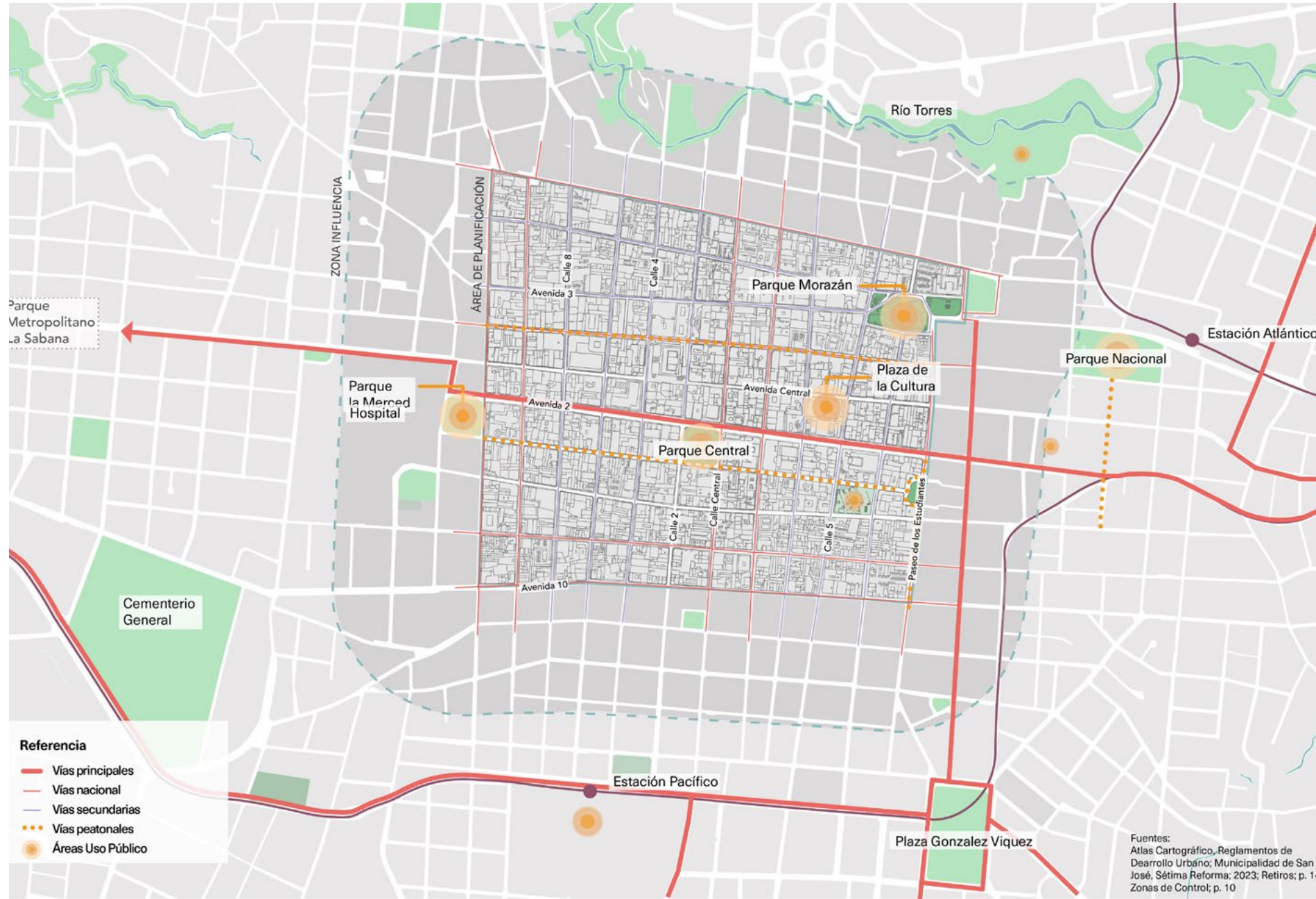
► **Imagen 21**  
Escuela  
Metálica y  
Jardín de  
Paz.  
Superwien,  
2025.



junto con instituciones como el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), ha impulsado la idea de un tren eléctrico que conecte las ciudades de la GAM pasando por el centro de San José. De concretarse, este proyecto añadiría un sistema de transporte masivo moderno con varias estaciones en el casco central, mejorando notablemente la accesibilidad. Sin embargo, enfrenta desafíos financieros y políticos para su implementación.

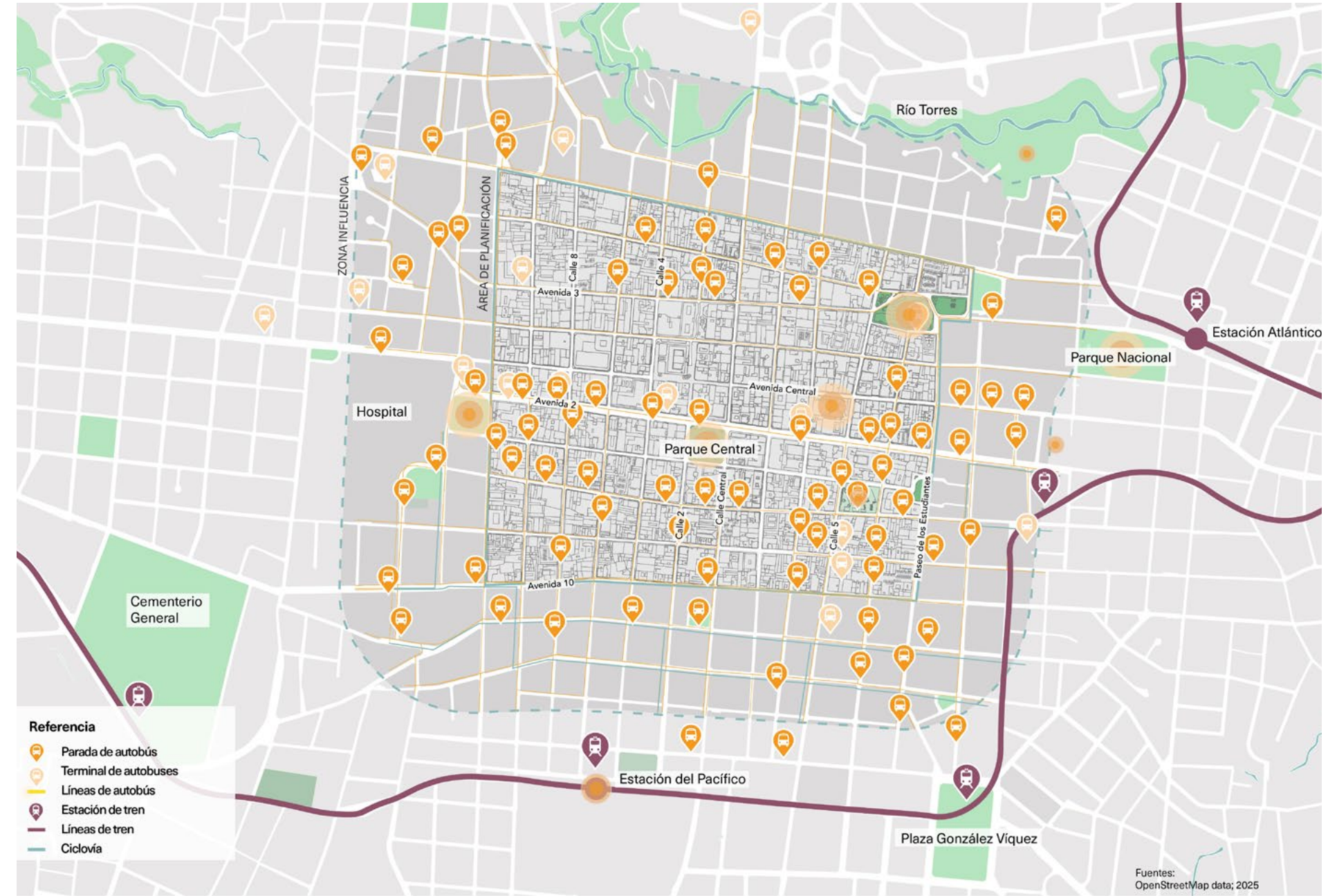
Tomando todo esto en cuenta, se observa que la movilidad en el centro de San José presenta problemas

de congestión, contaminación y poca prioridad al peatón y transporte público, a pesar de algunos avances puntuales. La experiencia cotidiana de desplazarse por el casco urbano puede ser caótica. Ciertamente, para revitalizar el centro es crucial abordar la movilidad urbana con soluciones integrales: fomentar el transporte público eficiente (buses reorganizados, tranvía o tren ligero, etc.), ampliar espacios para peatones y ciclistas, y desincentivar el uso de vehículos motorizados particulares en la zona central.



San José | Centro Histórico | Infraestructura Vial

M 1:7500 0 150 300m



San José | Centro Histórico | Rutas de Transporte

M 1:7500 0 150 300m



### 3.9 MEDIO AMBIENTE Y RESILIENCIA URBANA: UNA CIUDAD QUE NECESITA SOMBRA, VEGETACIÓN Y DRENAJE SOSTENIBLE

El espacio público del centro histórico, sus calles, plazas, aceras y parques, son un reflejo tangible de su vitalidad urbana. San José centro cuenta con algunos espacios públicos emblemáticos y de alto valor simbólico: la Plaza de la Cultura (sobre el Museo del Oro), el Parque Central frente a la catedral metropolitana, el bulevar de la Avenida Central, el Parque Morazán con su Templo de la Música, el Parque España y el Parque Nacional en el barrio histórico de la Soledad, entre otros. Estos lugares han sido tradicionalmente puntos de encuentro ciudadano, escenarios de manifestaciones culturales y políticas, y parte del patrimonio de la ciudad. Sin embargo, el estado y uso de estos espacios ha variado con el tiempo, enfrentando problemas de mantenimiento, seguridad y apropiación social.

Varios de los parques centrales sufrieron, durante los años de declive urbano, un cierto grado de abandono y fueron copados por poblaciones marginalizadas (personas sin hogar, consumo de drogas) especialmente en horas nocturnas. Esto provocó que algunos josefinos evitaran frecuentar ciertos parques por considerarlos inseguros. En respuesta, como se mencionó, la Municipalidad implementó políticas de “espacios seguros”<sup>16</sup>, incrementando la vigilancia y expulsando a personas en condición de calle en las áreas principales durante eventos públicos.

Si bien estas acciones mejoraron la percepción de orden en momentos puntuales, también dejaron en evidencia la falta de soluciones integrales para las personas en situación de calle y la necesidad de inclusividad en el espacio público. Un centro

revitalizado debería ser acogedor para todas las personas, encontrando un balance entre seguridad y no discriminación.

En términos de mantenimiento físico, algunos espacios públicos han sido renovados con éxito. La Plaza de la Democracia, por ejemplo, fue remozada junto con el bulevar peatonal que la conecta con la Plaza de la Cultura, creando un corredor cultural entre el Museo Nacional y el Teatro Nacional. El Bulevar de la Avenida Central se mantiene en buen estado, con baldosas, bancas, jardineras y constante afluencia de peatones y artistas callejeros. No obstante, hay otros sitios que requieren intervención: aceras dañadas, falta de rampas de accesibilidad universal en cruces, iluminación insuficiente, mobiliario obsoleto en ciertos espacios, etc. Los planes municipales reconocen la necesidad de mejorar las fachadas de edificios y el paisaje urbano en general en el centro, pues la experiencia visual del transeúnte aún es de contrastes (edificios restaurados junto a otros en ruinas o con grafitis vandálicos, cables aéreos multitudinarios en algunas cuadras, etc.).

Otro componente importante es la limpieza. Gracias a programas como “Chepe se baña” y cuadrillas municipales, el aseo de vías principales es razonablemente bueno, pero en calles menos transitadas se acumula suciedad<sup>17</sup>. La gran cantidad de comerciantes y visitantes diarios implica que la limpieza debe ser constante. Campañas de educación ciudadana sobre no botar basura y el aumento de basureros públicos son acciones en marcha.

La falta de apropiación de algunos espacios públicos por parte de la ciudadanía se identifica como un tema emergente. Por ejemplo, la Avenida Segunda –una arteria vehicular principal– tiene amplias aceras que podrían ser paseos agradables, pero el tráfico veloz las hace poco amigables. Muchas plazoletas o parques podrían activarse con programación cultural, mercados temporales, ferias de comida, etc., para atraer usuarios.



San José | Centro Histórico | Infraestructura Verdes y Azul

M 1:7500



0 150 300m

superurban  
architecture urbanism

En San José se requiere una estrategia para animar el espacio público. Activaciones como “Enamorate de tu Ciudad” (programa dominical con actividades artísticas en parques) han sido aciertos que vale la pena continuar.

En materia de diseño urbano, se ha discutido la necesidad de espacios públicos inclusivos y de calidad. Esto involucra considerar género, edad, condición de discapacidad, etc., en la planificación. Por ejemplo, alumbrado y visibilidad para que las mujeres se sientan seguras al transitar de noche; juegos infantiles en algunos parques para atraer familias; espacios de sombra y descanso para adultos mayores; rutas accesibles para sillas de ruedas. Un enfoque de urbanismo cuidador ayudaría a que más población use y se apropie del centro.

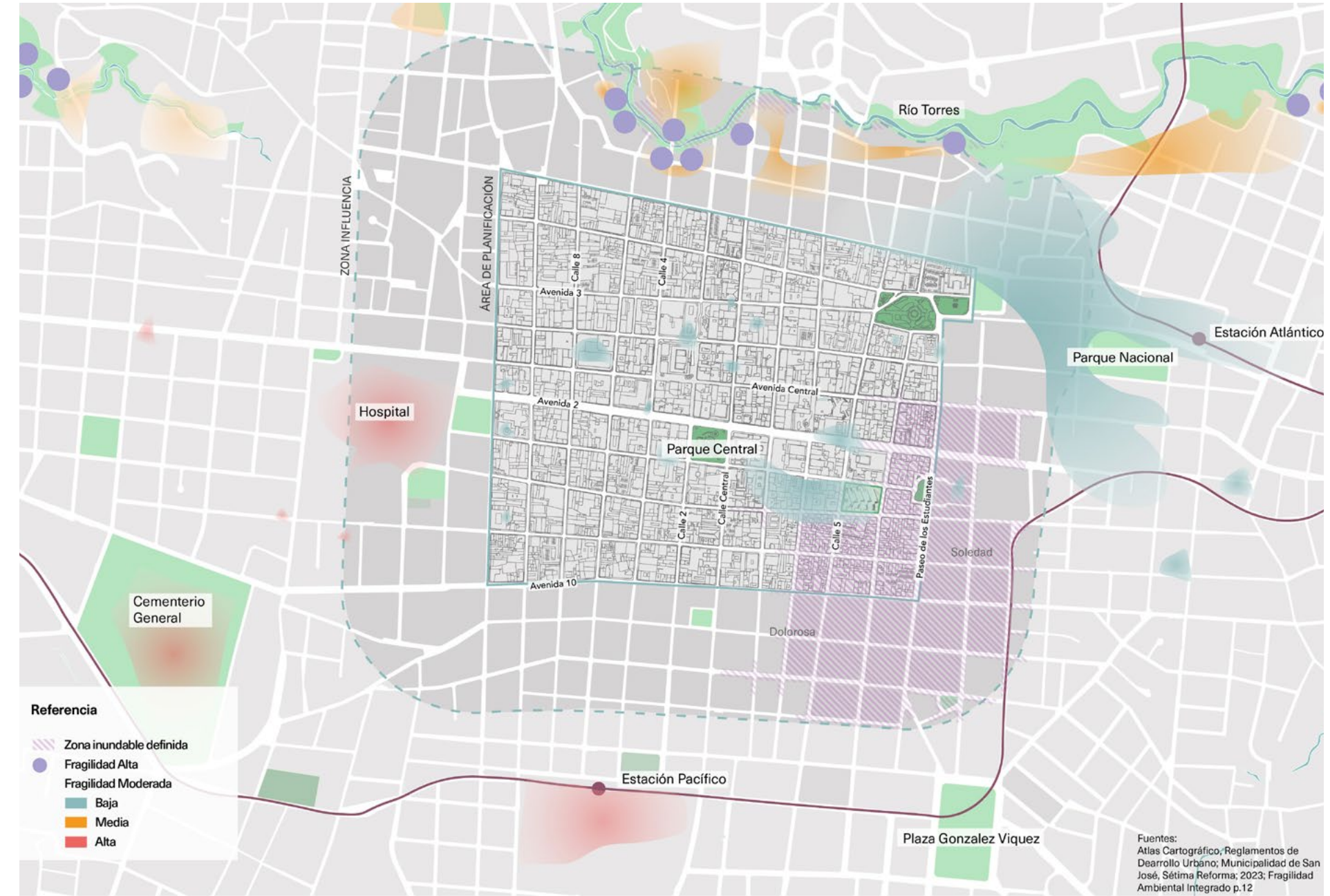
La presencia de patrimonio cultural tangible en el espacio público es otro elemento a destacar. El centro histórico cuenta con 36 edificaciones declaradas patrimoniales, incluyendo iglesias, teatros, antiguos edificios gubernamentales y casas de arquitectura victoriana/neoclásica en barrios como Amón y Otoya. Muchas de estas edificaciones aportan carácter e identidad al paisaje urbano. Su conservación es fundamental, pero también su integración en la vida cotidiana: a veces edificios patrimoniales quedan vacíos por disputas legales o falta de fondos para restaurarlos, volviéndose puntos muertos en el tejido urbano. Es prioritario poner en valor el patrimonio –sea mediante nuevos usos (museos, centros culturales, cafeterías, vivienda, oficinas) o mediante rutas turísticas y señalización histórica– de modo que estos hitos enriquezcan el espacio público y no queden como “cascarones” aislados. Los planes actuales buscan la activación y realce de los bienes patrimoniales y culturales justamente con ese propósito.

El estado del espacio público en el centro de San José presenta avances notables mezclados con carencias. Hay una columna vertebral de espacios renovados (bulevares y plazas principales) que sientan una base sólida para la convivencia urbana.

Sin embargo, es necesario extender las mejoras a las calles secundarias y barrios adyacentes, asegurando mantenimiento, seguridad, accesibilidad y programación sociocultural en una red más amplia de espacios públicos. Solo así se logrará un centro histórico que funcione como verdadero lugar de encuentro y esparcimiento para residentes y visitantes, un centro vivido plenamente y no solo transitado.

El centro de San José enfrenta importantes desafíos en materia de sostenibilidad ambiental y resiliencia climática. Uno de los más urgentes es el riesgo de inundaciones urbanas. La ciudad se asienta en un valle atravesado por varios ríos y quebradas (ríos Torres, María Aguilar, Ocloro, etc.) que históricamente solían desbordarse en temporada de lluvias. A lo largo del siglo XX, San José fue construyendo su sistema de drenaje pluvial y sanitario de forma reactiva, a medida que ocurrían emergencias por inundación. Muchas quebradas fueron canalizadas y convertidas en colectores, y los cauces naturales se redujeron o entubaron. Esto permitió cierto control, pero a costa de eliminar zonas de amortiguamiento natural. Para inicios del siglo XXI, el sistema de alcantarillado pluvial de la capital alcanzó su límite de capacidad, sin posibilidad de ampliación fácil debido a la alta urbanización de todo el entorno. La expansión metropolitana ha incrementado la escorrentía (más superficie impermeable) mientras que los cauces existentes no dan abasto para evacuar aguaceros cada vez más intensos.

En consecuencia, hoy en día eventos de lluvia fuerte provocan inundaciones frecuentes en distintos puntos del casco urbano. Calles anegadas, pasos a desnivel inundados y desbordamientos en barrios sureños son incidentes recurrentes cada temporada. Un estudio reciente señala que ya no hay mucho margen de intervención física para aumentar la capacidad de drenaje tradicional en San José, por lo que se requieren soluciones alternativas. Estas pueden incluir: infraestructura verde (parques inundables, jardines de



San José | Centro Histórico | Fragilidad Ambiental

M 1:7500

lluvia, tanques de tormenta subterráneos), rehabilitación de cauces y riberas, y sistemas de alerta temprana para emergencias.

El cambio climático agrava el riesgo hídrico: se proyecta que los eventos de lluvia extrema serán más frecuentes e impredecibles. Las autoridades nacionales (Comisión Nacional de Emergencias, IMN) han declarado constantemente alertas por lluvias intensas que afectan a la capital. En junio de 2022, por ejemplo, San José sufrió una de las tormentas más fuertes en décadas, con inundaciones inusuales en plenas avenidas céntricas. Esto evidencia la vulnerabilidad actual. Por ello, uno de los ejes centrales en los planes recientes (como el Plan 4D-2050) es mejorar la adaptación al cambio climático en la zona central. Esto implica integrar consideraciones de drenaje pluvial en todos los proyectos urbanos (calles, parques, plazas) y potenciar soluciones basadas en la naturaleza para mitigar inundaciones.

Otro aspecto de sostenibilidad es la contaminación ambiental en el centro. La congestión vehicular descrita conlleva problemas de calidad del aire (altas emisiones de gases contaminantes y material particulado por los vehículos antiguos y buses diésel). Si bien Costa Rica es líder en energías limpias, en su capital persiste la contaminación del aire en zonas de alto tráfico, lo que afecta la salud de la población. También el ruido es notable: el centro es ruidoso durante el día por bocinas, motores, aglomeraciones, generando contaminación sonora que reduce la calidad de vida. Abordar estas cuestiones pasa por mejorar el transporte público (menos autos, buses más limpios) y crear entornos más tranquilos (peatonalizar ciertas calles reduce ruido significativamente, por ejemplo).

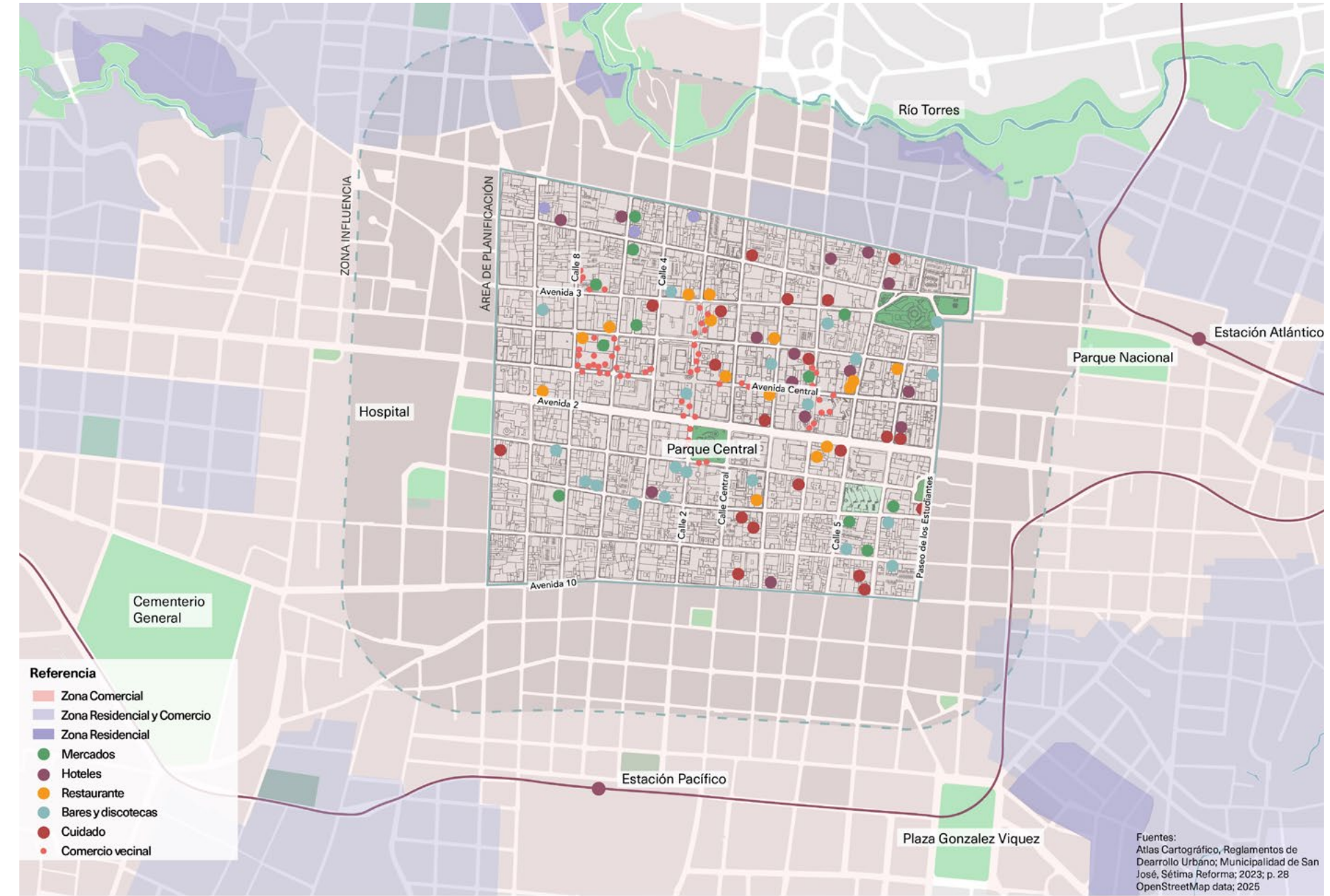
La gestión de residuos sólidos es otro reto urbano. El centro genera una gran cantidad de basura diariamente por la concentración de comercio y oficinas. La municipalidad realiza recolección

frecuente, pero aún se observan problemas de basura en las calles, especialmente en sitios de venta ambulante o mercados. Programas de reciclaje en el centro han empezado, pero falta una mayor conciencia y facilidades para separación de residuos. Un entorno limpio es parte de la sostenibilidad y también mejora la percepción del espacio público.

Finalmente, es importante resaltar que la disponibilidad de áreas verdes y arbolado urbano en el casco central es limitada. Aunque existen parques (Parque Central, Parque Morazán, Parque Nacional, etc.), en general la relación m<sup>2</sup> de área verde por habitante es baja. La arborización de calles es un punto que mejorar –se ha identificado la necesidad de plantar más árboles en aceras y bulevares para reducir la isla de calor urbana, filtrar el aire y embellecer el paisaje urbano. Algunos proyectos recientes, como “Un árbol por avenida”, han iniciado la siembra de especies arbóreas en vías del centro, pero se requieren esfuerzos sostenidos.

## Desde la perspectiva de sostenibilidad, el centro de San José enfrenta riesgos y déficits ambientales significativos.

Inundaciones frecuentes por lluvias, cambio climático que presiona la infraestructura, contaminación del aire y ruido por exceso vehicular, y carencia de suficientes elementos naturales. Las estrategias integrales de revitalización incluyen planes para un centro más resiliente y verde. Esto abarca mejorar el drenaje pluvial, incorporar infraestructura verde, promover edificaciones sostenibles, controlar la contaminación y aumentar el arbolado y las áreas recreativas. Solucionar los problemas ambientales no solo protegerá a los habitantes y usuarios del centro, sino que hará de San José una ciudad más agradable y preparada ante los desafíos climáticos del siglo XXI.



San José | Centro Histórico | Economía Local

M 1:7500 0 150 300m

Fuentes: Atlas Cartográfico, Reglamentos de Desarrollo Urbano; Municipalidad de San José, Séptima Reforma; 2023; p. 28 OpenStreetMap data; 2025

### 3.10 ECONOMÍA LOCAL Y MERCADOS: NODOS QUE SOSTIENEN LA CIUDAD, PERO NECESITAN SOPORTE URBANO

San José centro sigue siendo el corazón económico de la capital en términos de empleo, comercio y servicios, aunque su rol ha ido cambiando. Tradicionalmente, concentraba las principales tiendas por departamento, mercados, bancos, oficinas gubernamentales y profesionales. Hoy día, muchos de esos usos persisten, pero enfrentan competencia de nuevos centros comerciales y polos de oficinas en las afueras (ej., malls en Escazú, oficentros en Heredia, etc.). Aun así, el casco central alberga una elevada proporción de empleos en el sector público y privado: ministerios, instituciones autónomas, municipalidad, tribunales de justicia, sedes centrales de bancos estatales, etc. Esto garantiza un flujo diario de decenas de miles de trabajadores al área.

El comercio minorista en el centro es vibrante pero heterogéneo. En avenidas centrales predominan cadenas nacionales e internacionales, tiendas de ropa, electrónica, supermercados, restaurantes y cafeterías, así como comercio tradicional (mercados populares como el Mercado Central y Mercado Borbón). Sin embargo, se observa también comercio informal: vendedores ambulantes o puestos callejeros son comunes en ciertas calles, reflejando tanto la afluencia masiva de peatones como la falta de alternativas laborales formales para algunas personas. Entre 1990 y 2009, el empleo en el sector informal en Costa Rica se duplicó (pasó de ≈300 mil a ≈ 600 mil personas)<sup>18</sup>, y San José no es ajeno a esta tendencia: las calles céntricas acogen a muchos trabajadores informales, lo que

plantea retos de ordenamiento, pero también es parte del tejido económico local.

Un fenómeno positivo de los últimos años es la diversificación económica del centro. Más allá del comercio tradicional, se ha impulsado el turismo urbano, la cultura y la tecnología. Se identifican atractivos culturales de primer orden –museos (Museo del Oro Precolombino, Museo del Jade), teatros (Teatro Nacional, Melico Salazar), edificios patrimoniales, galerías de arte– que pueden atraer tanto a turistas extranjeros como a nacionales. De hecho, se busca posicionar a San José como un destino turístico-cultural, incentivando caminatas patrimoniales, festivales artísticos, gastronomía local e iniciativas como el Barrio Escalante (un barrio gastronómico emergente cerca del centro). Igualmente, proyectos como Transversal 24 y Ciudad Tec (ubicados al sur del centro) pretenden introducir actividades de base tecnológica e innovación, creando un distrito tecnológico con startups, incubadoras y universidades<sup>19</sup>. Este tipo de reconversión productiva podría generar empleos modernos y retener talento joven en la ciudad.

No obstante, la economía del centro también afronta problemas. Uno de ellos es el deterioro y abandono de locales comerciales en ciertas áreas. Calles que antaño fueron prósperas zonas comerciales hoy presentan persianas cerradas y rótulos de “Se Alquila” debido al traslado de negocios a otras zonas o la competencia de las ventas en línea. La pandemia de COVID-19 (2020-2021) agravó esta situación: muchas oficinas implementaron teletrabajo reduciendo la afluencia al centro, y varios pequeños comercios quebraron por la caída en ventas durante las restricciones sanitarias. Aunque en 2022-2023 hubo una recuperación parcial, quedaron secuelas de locales vacíos y menor movimiento en algunos sectores. Especialmente de las 6 p.m. en adelante, el



Imagen 22: Inventario fotográfico de espacios y viviendas en alquiler observados en el centro histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).

centro de San José “baja la cortina” –como destacó un medio local, es una capital que empieza a las 6 p.m. en el sentido de que a esa hora la actividad decrece abruptamente al finalizar la jornada laboral<sup>20</sup>.

La vida nocturna aún es limitada, concentrada en zonas específicas (algunos bares y restaurantes en

Barrio La California, Escalante o Amón). En gran parte del casco, las noches son tranquilas o desoladas, con excepción de presencia de trabajadoras sexuales en ciertos puntos y personas en condición de calle durmiendo en parques o aceras, lo cual influye en la percepción de inseguridad.

<sup>18</sup> María Fernanda Bozzoli, San José, una ciudad en perpetua transformación. Reflexiones sobre el espacio urbano y la vida cotidiana, Revista de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica, No. 92-93 (2001): 19-28, <https://www.redalyc.org/pdf/153/15325492003.pdf>.

<sup>19</sup> Universidad de Costa Rica, “Plan de regeneración urbana se aplica en cuatro distritos de la capital”, UCR Noticias, 12 de marzo de 2019, <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2019/3/12/plan-de-regeneracion-urbana-se-aplica-en-cuatro-distritos-de-la-capital.html>.

<sup>20</sup> Alvarado, J. (2024, 19 de octubre). La capital que empieza a las 6 p.m.: ¿cuál es el plan para rescatar el centro histórico de San José? El Observador. Recuperado de <https://observador.cr/la-capital-que-empieza-a-las-6-p-m-cual-es-el-plan-para-rescatar-el-centro-historico-de-san-jose/>.

La seguridad ciudadana en el centro, ligada a la actividad económica, es un tema latente. Si bien San José no tiene índices de criminalidad tan altos como otras capitales latinoamericanas, en su zona central ocurren robos, asaltos y venta de drogas a pequeña escala, sobre todo en horarios nocturnos o áreas con poca afluencia. Esto ahuyenta a potenciales usuarios del centro en horas de la noche, afectando negativamente las actividades económicas (por ejemplo, pocos se animan a frecuentar ciertos parques o calles desiertas después de anochecer). La Municipalidad ha intentado contrarrestar esto aumentando la vigilancia policial municipal y mejorando la iluminación pública en sitios críticos, acciones que han dado algunos resultados, pero aún persiste la sensación de inseguridad en partes del casco histórico.

Por otro lado, la economía informal antes mencionada plantea un dilema: si bien da sustento a muchas personas (vendedores ambulantes, limpiadores de parabrisas, cuidacarros, etc.), en exceso puede generar desorden e incluso ilegalidad. El reto está en formalizar o reorganizar estas actividades sin eliminar medios de vida. Algunos proyectos, como mercados satélite o ferias para vendedores ambulantes formalizados, han sido propuestos.

La actividad económica del centro de San José muestra signos de resiliencia y nuevas oportunidades (turismo, cultura, tecnología), pero requiere revitalización para llenar vacíos comerciales y extender el dinamismo más allá del horario diurno. Un centro con más residentes permanentes probablemente ayudará a sostener negocios locales diversos (desde panaderías hasta farmacias, escuelas, etc.) y crear un ciclo virtuoso de actividad continua. Las estrategias de regeneración apuntan a esta dirección: combinar la reconversión productiva (nuevos sectores económicos) con la reactivación del comercio tradicional y los servicios, para que el centro vuelva a ser un polo económico pujante y vibrante los 7 días de la semana.

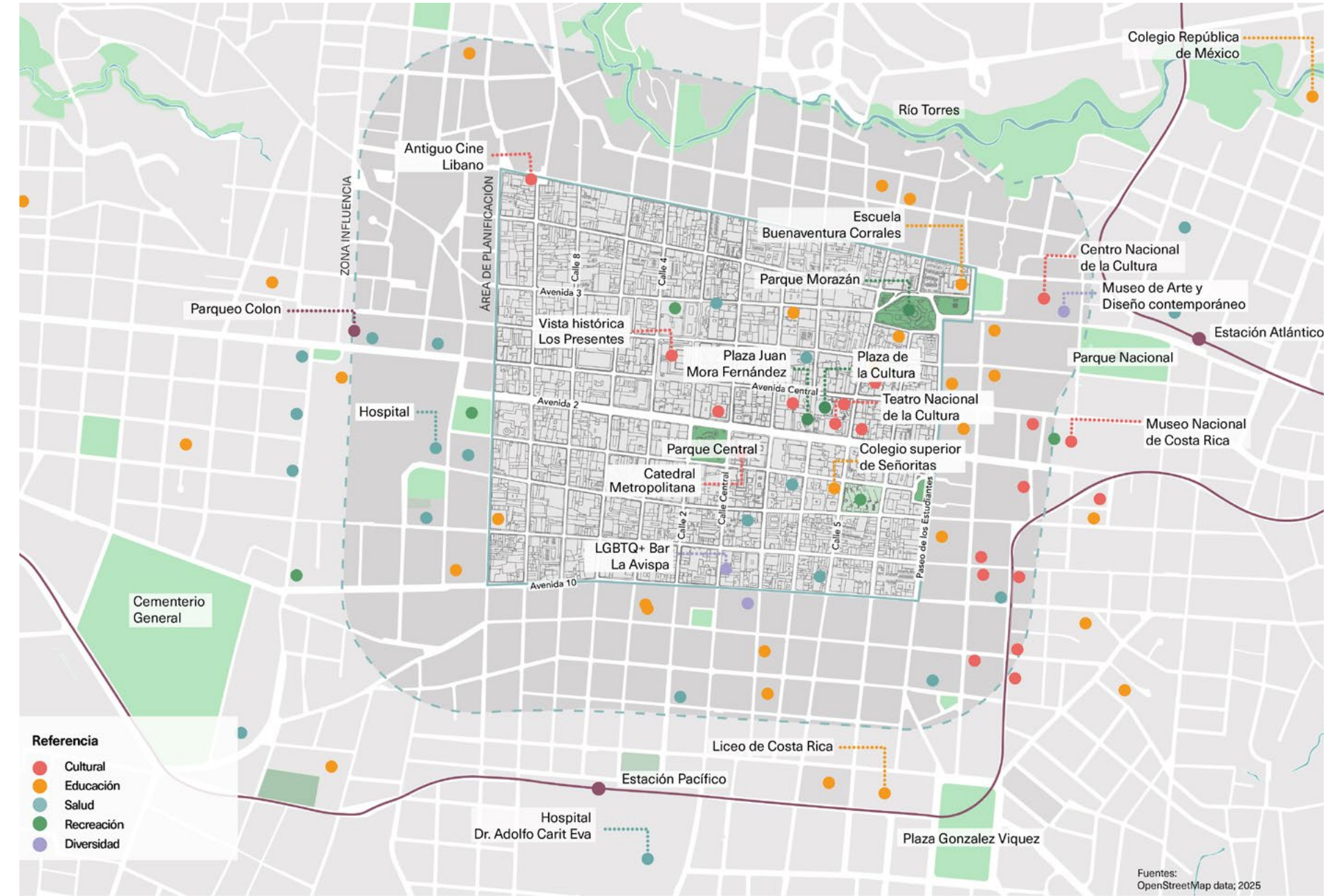
### 3.11 INCLUSIÓN Y CUIDADOS: CÓMO SE EXPERIMENTA LA CIUDAD SEGÚN LA CONDICIÓN SOCIAL Y CORPORAL

El Centro Histórico de San José (CHSJ) presenta múltiples desafíos relacionados con la inclusión social y la provisión de condiciones urbanas adecuadas para el cuidado de personas en situación de vulnerabilidad. Estos retos son especialmente visibles en lo que respecta a personas en situación de calle, mujeres que enfrentan violencia de género en el espacio público, personas mayores, población con discapacidad y jóvenes en contextos de riesgo. La ausencia de políticas urbanas integrales que articulen infraestructura, servicios sociales y programas de atención especializada ha generado un entorno urbano segmentado, donde persisten zonas marcadas por la exclusión y la precariedad cotidiana.

Uno de los fenómenos más visibles en el espacio público del CHSJ es la alta concentración de personas en situación de calle. Según datos del Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), en 2021 se identificaron más de 4.100 personas en esta condición a nivel nacional, siendo el cantón central de San José el principal punto de concentración, particularmente en los distritos de Hospital y Merced<sup>21</sup>. Esta población, compuesta mayoritariamente por hombres adultos (91%), se ve forzada a ocupar aceras, parques y entradas de edificios, en condiciones de exposición constante, con acceso limitado a servicios sanitarios, salud, alimentación y apoyo psicosocial. Si bien existen albergues de paso y algunas iniciativas institucionales de atención, su cobertura es limitada frente a la magnitud del problema<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Instituto Mixto de Ayuda Social. (2021). 4.146 personas en situación de calle son alcanzadas por el IMAS. <https://www.imas.go.cr/es/comunicado/4146-personas-en-situacion-de-calle-son-alcanzadas-por-el-imas>

<sup>22</sup> Gobierno de Costa Rica. (2016). Política Nacional de Atención Integral a las Personas en Situación de Calle 2016-2026. <https://repositorio-snp.mideplan.go.cr/handle/123456789/111>



San José | Centro Histórico | Inclusión

Simultáneamente, los espacios públicos del CHSJ enfrentan un déficit en términos de seguridad urbana con perspectiva de género. Aunque algunos sectores han sido objeto de intervenciones para crear “espacios seguros” —como la Avenida Central, donde varios comercios se han unido para brindar atención a mujeres víctimas de acoso o violencia<sup>23</sup>—, estas iniciativas aún son incipientes y focalizadas. Según reportes del ICT, solo seis establecimientos en esta zona funcionan como espacios seguros institucionalizados, lo cual resulta claramente insuficiente en un centro urbano de alta afluencia<sup>24</sup>. Además, en actividades participativas recientes realizadas en el marco de este diagnóstico, se reiteraron los relatos de mujeres que evitan transitar de noche por calles del centro debido a la falta de iluminación, presencia de grupos agresivos y escasa vigilancia policial.

Otro aspecto crítico es la invisibilización de los cuidados cotidianos en el entorno urbano del CHSJ. No existen espacios planificados específicamente para facilitar tareas de cuidado (banco con sombra, baños públicos en buen estado, accesibilidad universal), ni dispositivos urbanos que contemplen las necesidades de personas que cuidan a menores, adultos mayores o personas con discapacidad. Esta omisión impacta especialmente a mujeres, que según los datos nacionales continúan siendo las principales proveedoras de cuidados no remunerados en el hogar y en el espacio público<sup>25</sup>.

La población adulta mayor también presenta limitaciones importantes para habitar o transitar por el centro histórico. Si bien los distritos del centro concentran algunos servicios administrativos, centros de salud y transporte, la infraestructura urbana,

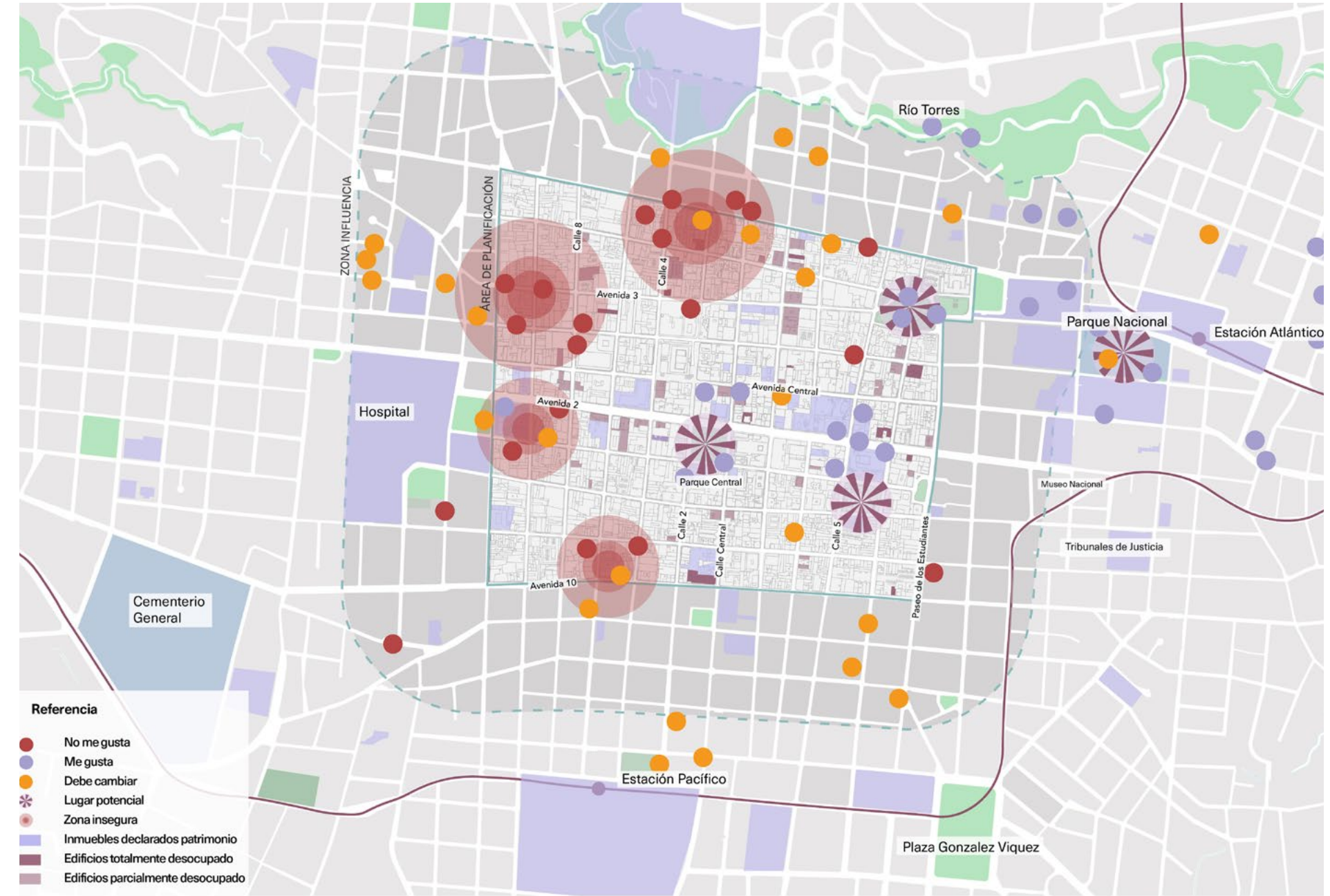
calles en mal estado, aceras irregulares, ausencia de rampas, escasez de mobiliario ergonómico, dificulta la circulación autónoma de las personas mayores. Lo mismo ocurre con la población con discapacidad, para quien los espacios públicos carecen de rutas accesibles continuas, señalización táctil o auditiva, y puntos de descanso adaptados.

Los datos disponibles y los testimonios recogidos evidencian una fragmentación de los dispositivos de inclusión social en el CHSJ, donde la mayor parte de las respuestas institucionales son sectoriales, focalizadas y asistencialistas. Esta fragmentación produce espacios públicos donde conviven prácticas de exclusión, inseguridad y cuidado informal, sin una lógica urbana que reconozca el derecho al cuidado como una función estructurante de la ciudad.

El diagnóstico integral del Centro Histórico muestra un territorio intenso y heterogéneo, lleno de historia, vida, contradicciones y oportunidades. Es un espacio que necesita ser repensado no solo desde la infraestructura, sino desde la convivencia, la cultura, la movilidad, la resiliencia, la vivienda y el paisaje urbano.

El centro puede volver a ser un lugar habitable, diverso y vibrante. Pero para lograrlo requiere una transformación profunda, sostenida y orientada por esta lectura detallada del territorio.

Este capítulo es la base conceptual para la estrategia de revitalización que sigue.



San José | Centro Histórico | Mapeo Emocional

23 Delfino.cr. (2024, marzo). Seis locales se convirtieron en un “Espacio Seguro” para mujeres en la Avenida Central. <https://delfino.cr/2024/03/seis-locales-se-convirtieron-en-un-espacio-seguro-para-mujeres-en-la-avenida-central/>

24 Instituto Costarricense de Turismo. (2024). ICT habilita sus instalaciones como espacios seguros para mujeres. <https://www.ict.go.cr/es/noticias-destacadas/2311-ict-habilita-sus-instalaciones-como-espacios-seguros-para-mujeres.html>

25 Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2021). Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo. <https://www.inec.cr>

# 4 TEMAS, ZONAS EMERGENTES Y VISIÓN

El diagnóstico permitió identificar patrones que se repiten en distintas partes del centro. Este capítulo presenta los temas y zonas emergentes que revelan dónde el territorio concentra problemas críticos y dónde aparecen oportunidades estratégicas, al igual que la visión colectiva para el Centro Histórico. Son las claves que orientaron la priorización posterior y estructuran la lectura contemporánea del Centro Histórico.



## 4.1 UNA LECTURA PROFUNDA DEL TERRITORIO: CUANDO LOS PATRONES REVELAN LA VERDADERA CIUDAD

Después de recorrer el Centro Histórico, de observar cómo se mueven los peatones en las horas punta, de conversar con comerciantes, vecinos, transeúntes y personas que trabajan a diario en el casco urbano; después de examinar las calles durante la mañana y la noche, registrar los cambios en la luz, escuchar los sonidos de la ciudad y comprender las rutinas que moldean el día a día, se hizo evidente que el centro no puede leerse como un conjunto de partes aisladas.

El centro emerge como un organismo complejo donde ciertas tensiones se repiten una y otra vez, aunque cambien los escenarios. Algunas zonas parecen diferentes en apariencia, pero comparten patrones de comportamiento urbano: percepciones de inseguridad, deterioro de infraestructura, vitalidad desigual, vacancias visibles, disputas entre espacio peatonal y comercio, carencia de sombra, saturación de flujos o fragilidades ambientales.

Es en ese entrecruce donde nacen los temas emergentes, una síntesis conceptual que permite comprender el territorio con mayor profundidad y que sirve de base para la estrategia de transformación urbana.

A la vez, estos temas se hacen particularmente visibles en ciertos sectores donde las dinámicas urbanas se intensifican. Los informes denominan estos sectores **zonas emergentes**: no son barrios completos ni corredores estrictos, sino áreas vivas donde convergen problemas, oportunidades y memorias urbanas. Constituyen trozos de ciudad donde el cambio es urgente y, al mismo tiempo, posible.

►  
Imagen 23  
Vecino del  
Centro  
Histórico  
de SJO.  
Superwien  
(2025).



## 4.2 LOS TEMAS EMERGENTES: UNA LECTURA TRANSVERSAL DEL CENTRO HISTÓRICO

La convergencia entre los resultados participativos y el análisis espacial permite identificar una serie de temas emergentes que condicionan o habilitan el proceso de revitalización urbana en el Centro Histórico de San José. Estos temas no solo reflejan los desafíos actuales del territorio, sino también las oportunidades que surgen desde la experiencia vivida por la ciudadanía, la visión institucional y la lectura técnica del espacio.

Lejos de ser categorías aisladas, estos temas están profundamente interconectados. Juntos conforman un marco de prioridades que guiará la identificación de proyectos estratégicos, la definición de zonas prioritarias y la formulación de propuestas integradas para la regeneración del centro.

Los temas emergentes no deben entenderse como categorías rígidas, sino como **fuerzas que moldean la experiencia de habitar el centro**. Cada uno contiene aspiraciones, tensiones y desafíos que explican buena parte del estado actual del casco urbano.

### Seguridad urbana y percepción de confianza: una ciudad que cambia según la hora

La percepción de seguridad en el Centro Histórico es una de las dimensiones más complejas porque depende tanto de condiciones materiales —iluminación, presencia institucional, estado de fachadas, actividad en la calle— como de factores subjetivos que derivan de experiencias personales, relatos colectivos y memoria urbana.

Durante el día, la mayoría de corredores del centro están llenos de movimiento. Las calles se sienten activas, las tiendas permanecen abiertas, los mercados atraen una diversidad constante de personas. Sin embargo, al caer la tarde, algunos de esos mismos

lugares cambian radicalmente de atmósfera. La actividad disminuye, el comercio cierra y muchos espacios pierden sus “ojos en la calle”. Las fachadas se oscurecen, la iluminación es irregular y aparecen zonas silenciosas donde el vacío urbano genera incomodidad.

En las encuestas ciudadanas del diagnóstico, muchas personas describen esta sensación con frases que insisten en la idea de un centro “que se apaga temprano”. En las entrevistas del Anexo B, varios testimonios expresan la experiencia de inseguridad no necesariamente como un hecho, sino como una emoción vinculada a la falta de presencia social en ciertos horarios.

Una joven de 20 años lo resume de manera potente:

*“Haysitios que de noche no me gustan. No es que pase algo, pero siento que si me pasa, nadie se daría cuenta.”*

El problema no es solo la delincuencia. Es la ausencia de actividad continua, la fragmentación del tejido habitacional, la falta de iluminación y la presencia intermitente de servicios y dispositivos de cuidado. Mientras ciertos parques, como Morazán, pueden resultar acogedores en determinados eventos, existen calles aledañas que, al carecer de comercios activos o usos residenciales, producen una sensación de abandono.

El desafío de este tema emergente no es únicamente mejorar la vigilancia, sino reconstruir la confianza urbana: iluminar, activar, habitar, programar y generar presencia humana constante a través de una mezcla de usos adecuada.

**Espacio público, comercio informal y accesibilidad: la tensión cotidiana de la vida urbana**

El espacio público en el Centro Histórico es escenario de una enorme diversidad de usos. Allí conviven flujos peatonales altos, transporte público, comercio informal, carga y descarga de mercancías, repartidores, visitantes, residentes, turistas, estudiantes y trabajadores.

Esta diversidad es una fortaleza, pero se manifiesta en un espacio limitado que no está diseñado para tantos actores simultáneos. Las aceras son estrechas, con obstáculos frecuentes: postes, cajas eléctricas, desniveles, rampas improvisadas, vehículos estacionados y puestos de venta que se extienden hacia el espacio peatonal. Al mismo tiempo, el comercio informal opera en condiciones precarias, sin acceso a infraestructura adecuada, lo que genera tensiones entre quienes venden, quienes transitan y quienes gestionan el espacio público.

En las entrevistas a personas en el centro que se hicieron, aparece una frase repetida por diferentes personas: "A veces no hay por dónde caminar." Esta sensación se agudiza en las horas pico y en los entornos de mercados, donde los flujos peatonales se mezclan con la circulación de buses y vehículos de reparto.

Algunos tramos del centro viven en un estado de "competencia espacial", donde cada actor busca su lugar en un ecosistema que ya no soporta más saturación. El problema no es la presencia del comercio informal, sino la falta de un diseño integral que lo integre en la estructura urbana sin generar conflicto.

La accesibilidad universal, tema clave para personas mayores y con discapacidad, también se ve afectada. Las discontinuidades físicas, escalones, aceras rotas, rampas incompletas, falta de barandas, hacen que recorrer el centro sea difícil para quienes necesitan condiciones específicas de movilidad.



Imagen 24  
Vendedor ambulante (Av. Central). Superwien (2025).

Imagen 25  
Venta ambulante (Av. Central). Superwien (2025).



**Vacancia urbana y edificios subutilizados: silencios que se sienten**

El Centro Histórico tiene un patrimonio arquitectónico significativo, pero también una presencia marcada de edificios vacíos, deteriorados o subutilizados. Muchos de ellos son inmuebles con valor histórico, otros simplemente han quedado rezagados en procesos de transformación económica y migración de residentes hacia otras zonas.

Los informes señalan que la vacancia urbana es uno de los principales factores que contribuyen al deterioro percibido, porque vacía la calle, debilita la vigilancia natural y afecta la continuidad de la vida urbana. Cada edificio cerrado es una pieza de ciudad que deja de participar en la trama urbana.

Esta vacancia no es solo física: es simbólica. Es un recordatorio de oportunidades perdidas, de antiguas dinámicas que desaparecieron y de la necesidad de reconectar estos inmuebles con nuevas funciones

contemporáneas: vivienda, cultura, economía creativa, educación, coworking o usos mixtos. Personas mayores recordaban cómo algunas de esas edificaciones estuvieron llenas de vida:

*"En esa esquina había un café hermoso donde uno pasaba horas conversando. Hoy está cerrado, vacío... y así se ve la cuadra."*

La vacancia, vista desde este tema emergente, no es un simple inventario de estructuras abandonadas: es una ruptura en la continuidad urbana, un llamado urgente a reactivar piezas claves del centro.



Imagen 26  
Fachada de vivienda del Centro Histórico de SJO. Superwien (2025)

Imagen 27  
Edificio patrimonial en el Centro Histórico de SJO. Superwien (2025).



**Repoblamiento inclusivo y el riesgo de una revitalización desigual**

Durante décadas, el centro ha perdido población residente. Este proceso de “vaciamiento habitacional” ha debilitado la vida urbana y ha dejado muchas calles sin vigilancia natural después del horario laboral. Los informes señalan este fenómeno como uno de los temas emergentes más importantes: el centro necesita volver a ser un lugar para vivir, no solo para trabajar, comprar o transitar.

Sin embargo, el repoblamiento no puede verse únicamente como un aumento de unidades residenciales. Debe incluir: vivienda asequible para población diversa; condiciones urbanas de seguridad y accesibilidad; mezcla de usos que garantice servicios cotidianos; regulación que evite desplazamientos injustos; soluciones patrimoniales adaptadas a las necesidades actuales; mecanismos de mejora sin gentrificación excluyente.

La encuesta ciudadana revela que muchas personas estarían dispuestas a vivir en el centro si hubiese mejores condiciones de seguridad, vivienda y servicios. Esto convierte el repoblamiento en un eje estratégico de la futura revitalización.



Imagen 29  
Vida cotidiana en el centro histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).

Imagen 28  
Espacios públicos y del centro histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).



**Vitalidad urbana: la ciudad que se enciende de día y se apaga de noche**

El diagnóstico evidencia una dicotomía muy clara: durante el día, el centro es uno de los lugares más vibrantes de Costa Rica; pero al anochecer, muchas calles pierden actividad, diversidad y presencia de personas.

Esta vitalidad desigual se explica por la predominancia de usos diurnos: oficinas, comercios, servicios gubernamentales, mercados, entre otros. Pocas actividades nocturnas fomentan la permanencia en el espacio público después de las 6 o 7 de la tarde.

La ciudadanía lo verbaliza con claridad: “El centro es lindo durante el día. De noche es otra ciudad.”

La vitalidad urbana es transversal y afecta múltiples temas: seguridad, actividad económica, empleo, cultura, transporte y percepción ambiental. Es un indicador de la salud del ecosistema urbano.

La revitalización del centro debe apuntar a un equilibrio entre usos diurnos y nocturnos, promoviendo actividades culturales, gastronómicas, residenciales y comerciales que prolonguen la vida urbana en horarios extendidos.

**Patrimonio, identidad y apropiación simbólica**

El centro histórico es un espacio profundamente simbólico. Sus edificios, parques, museos y calles forman parte de la memoria colectiva de la ciudad. Sin embargo, la relación de la ciudadanía con este patrimonio es ambivalente: por un lado, existe un reconocimiento del valor histórico; por otro, una sensación de desconexión o deterioro en varios de estos activos.

Los informes señalan la necesidad de fortalecer la identidad urbana mediante rutas patrimoniales, restauración de edificios emblemáticos, señalética coherente y programación cultural en espacios públicos. También identifican la oportunidad de integrar barrios patrimoniales, como Amón y Otoya, en una red cultural más robusta.

El patrimonio es más que arquitectura: es identidad viva.



Imagen 30  
Edificio patrimonial del Centro Histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).



Imagen 31: Estado de fachadas de edificios patrimoniales en el Centro Histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).



Imagen 32  
Edificio patrimonial del Centro Histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).

**Cambio climático, confort climático y resiliencia urbana**

La fragilidad ambiental del centro aparece en múltiples tramos sin sombra, calles con altas temperaturas y zonas con problemas de escorrentía. El diagnóstico ambiental identifica la necesidad de aumentar la cobertura vegetal, integrar soluciones basadas en la naturaleza, mejorar el drenaje y recuperar microclimas adecuados para la caminabilidad.

*“Caminar al mediodía es como caminar en una plancha caliente.”*

La resiliencia climática no es un tema accesorio: es central para garantizar accesibilidad, actividad económica y bienestar en el espacio público.



Imagen 33 Espacios de interacción poco resilientes en el centro histórico Superwien (2025).

Imagen 34 Mercado de la Coca Cola. Superwien (2025).



**Dinamización Económica, Mercados y Economía Creativa**

El centro posee un ecosistema económico potente, pero en tensión. Los mercados históricos como el Central, el Borbón o el Mayoreo son polos de actividad con arraigo popular, pero enfrentan problemas de mantenimiento, saturación y regulación. A su vez, la economía informal constituye una base de ingresos relevante, pero no siempre integrada a una visión urbana. Se percibe una necesidad de diversificar la economía, fortalecer las actividades existentes, y apostar por industrias creativas, gastronomía local, turismo cultural, nuevos modelos de mixidad productivas (repensando las fronteras entre habitar y trabajar) y el comercio de cercanía. La dinamización económica es clave para generar empleo, aumentar la habitabilidad para los residentes, atraer visitantes y sostener la vitalidad urbana en el tiempo.

**Movilidad Urbana, Transporte Público y Conectividad Sostenible**

Aunque la movilidad no fue lo más mencionado por la ciudadanía en encuestas, sí aparece como una condición estructural para acceder, habitar y activar el centro. El sistema actual de transporte público es fragmentado, saturado y con puntos críticos de congestión. Las terminales están mal integradas al espacio urbano y generan fricción con el comercio informal y el flujo peatonal. El centro histórico de San José necesita una red de movilidad que priorice al peatón, al ciclista y al usuario del transporte público, integrando estaciones intermodales, mejorando la calidad del servicio y recuperando calles para la vida urbana.



Imagen 35 Cogestión vehicular en las calles del centro histórico Superwien (2025).



Imagen 36 Edificios Gubernamentales y una construcción en el centro histórico Superwien (2025).

**Gobernanza urbana, articulación institucional y financiamiento**

El diagnóstico participativo e institucional mostró que, pese a la voluntad de actuar sobre el centro, existe una fragmentación significativa entre actores públicos, una escasez de instrumentos ágiles y una debilidad en la planificación a largo plazo. La revitalización del centro requiere una estructura de gobernanza clara, con liderazgo técnico-político, coordinación interinstitucional, y mecanismos de seguimiento. Además, debe fortalecerse la capacidad de gestión del suelo, la articulación público-privada y la captación de valor urbano para financiar proyectos estratégicos. Sin esto, incluso las mejores ideas corren el riesgo de no ser implementadas.

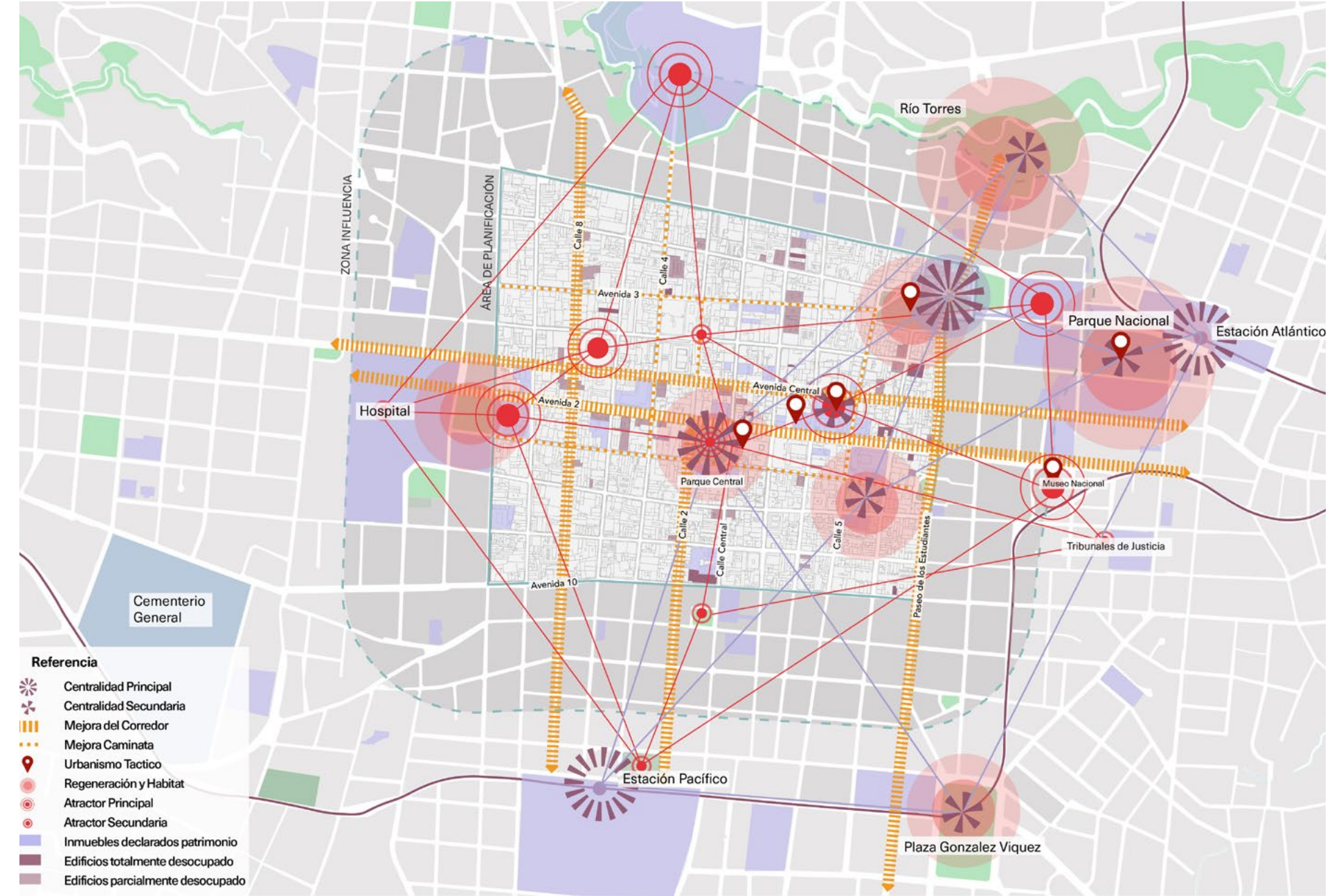


### 4.3 ZONAS EMERGENTES: TERRITORIOS DONDE LA CIUDAD CONCENTRA SUS TENSIONES Y OPORTUNIDADES

En el proyecto se identifican cuatro zonas emergentes principales. Estas áreas no son simples delimitaciones geográficas: son escenarios urbanos donde los temas emergentes se superponen con mayor intensidad. Su importancia radica en que representan los puntos donde intervenir puede desencadenar transformaciones más amplias.

Del cruce entre las percepciones ciudadanas, las prioridades institucionales y los análisis espaciales, se destacan una serie de zonas emergentes dentro del Centro Histórico que concentran tanto desafíos como oportunidades estratégicas para la revitalización urbana. Estas zonas no solo han sido señaladas repetidamente durante los talleres y encuestas, sino que también presentan condiciones espaciales concretas que las hacen aptas para intervenciones piloto. A diferencia de una delimitación cerrada, estas zonas emergentes funcionan como **núcleos de activación urbana** donde convergen múltiples temas críticos: seguridad, vacancia, calidad del espacio público, movilidad, patrimonio, vivienda y comercio. Por tanto, son puntos privilegiados para ensayar soluciones integradas que respondan simultáneamente a varios de los temas emergentes identificados en la sección anterior. La selección de estas zonas también responde a la frecuencia de menciones por parte de los participantes del proceso, a la concentración de problemáticas espaciales observadas durante el análisis técnico, y a su capacidad de actuar como detonantes replicables para una estrategia más amplia.

► **Imagen 37**  
Intersección en el Parque Morazán. Superwien (2025).



San José | Centro Histórico | Estrategia Preliminar

M 1:7500 0 150 300m

**Barrio Amón y Otoya**

Estos barrios históricos se configuran como uno de los enclaves patrimoniales más valiosos. La ciudadanía los reconoce por su valor arquitectónico, su ambiente tranquilo y su cercanía a servicios culturales y educativos. Sin embargo, también se destacan por un grado importante de vacancia residencial y comercial, así como por la presión de transformaciones orientadas a un perfil de alto poder adquisitivo. Encarnan una oportunidad para ensayar modelos de repoblamiento patrimonial con criterios de inclusión social, donde la vivienda asequible pueda coexistir con programas culturales, corredores verdes y movilidad activa. La intervención permitiría abordar simultáneamente los temas de vacancia, repoblamiento, identidad urbana, vitalidad y economía creativa.



74 Imagen 38: Parque Morazán con vista a la Av. 3. Superwien (2025).

**Eje Parque Morazán – escuela Metálica**

Este triángulo urbano conforma una centralidad cívico-cultural de alto valor simbólico. Aglutina una serie de equipamientos con fuerte anclaje identitario (instituciones educativas, espacios públicos históricos, patrimonio arquitectónico, entre otros) que, sin embargo, se encuentran subutilizados y desconectados entre sí. La zona enfrenta retos en términos de seguridad, fragmentación del tejido urbano y escasa programación que anime su uso fuera de horarios institucionales.

Su revitalización puede vincularse a proyectos de espacio público activo, eventos culturales permanentes, senderos seguros y actividades que fortalezcan el uso educativo y recreativo del lugar, incluyendo la participación estudiantil y comunitaria.

**Avenida Central y entorno de mercados**

La Avenida Central funciona como un eje vertebral del centro popular y comercial. Conecta los principales mercados municipales (Central, Borbón, CocaCola) con estaciones de transporte y otros servicios, siendo uno de los corredores más transitados de la ciudad. Sin embargo, también representa uno de los espacios más tensionados: saturación del espacio peatonal, alta presencia de comercio informal, inseguridad, deterioro físico y escasa infraestructura urbana de soporte. A pesar de ello, su vitalidad es innegable, lo que la convierte en un territorio clave para intervenciones integrales de ordenamiento, regulación dialogada del comercio informal, movilidad inclusiva y mejora del espacio público. Es una zona donde convergen claramente los temas de economía, informalidad, gobernanza, movilidad y seguridad.

**Avenida Central – Parque Central – Avenida 4**

Este conjunto conforma el eje más simbólico del centro capitalino. Es un espacio altamente visible, recorrido por miles de personas al día, con una fuerte presencia institucional, comercial y cultural. Sin embargo, presenta un uso limitado fuera del horario comercial, baja densidad habitacional y signos de deterioro en fachadas, mobiliario y conectividad transversal. La reactivación de este eje puede generar impactos de alto valor demostrativo, si se logra articular la reconversión de inmuebles subutilizados con una estrategia de programación cultural, vivienda en altura, mejoramiento del paisaje urbano y seguridad ambiental.

**Borde del Río Torres**

El límite norte del centro, definido por el cauce del Río Torres, fue identificado como una frontera urbana con alto potencial de transformación. Actualmente degradado, sin acceso y percibido como inseguro,

este borde podría convertirse en un gran eje de infraestructura verde que recupere el valor ambiental del río, mejore el confort climático del centro y cree nuevos espacios de movilidad activa y recreación. Su condición de borde también lo hace clave para conectar el centro con barrios pericentrales hoy aislados. Esta zona permite abordar los temas de resiliencia climática, salud urbana, equidad espacial y movilidad sostenible.

**Entorno de la Iglesia de La Soledad y el Carmen**

Este sector mezcla patrimonio religioso, vivienda de baja densidad, espacios comerciales en declive y vacancia institucional. Aunque no siempre visibilizado en los planes urbanos, fue mencionado espontáneamente por personas encuestadas como un lugar con potencial residencial. Su morfología urbana lo hace apto para proyectos de vivienda accesible, regeneración de plazas menores, y activación de rutas culturales vinculadas al patrimonio religioso y la memoria del centro. La mejora del espacio peatonal, la seguridad nocturna y la programación barrial podrían devolverle protagonismo como zona de habitabilidad estable y cercana.

Estas zonas emergentes no deben entenderse como unidades aisladas, sino como parte de una red de centralidades urbanas que pueden y deben ser conectadas mediante estrategias de movilidad sostenible, infraestructura verde, y programación urbana integrada. Desde estas zonas se puede articular una hoja de ruta escalonada y territorializada para la intervención en el centro histórico, priorizando aquellas que reúnan condiciones de apoyo social, acceso a suelo disponible, y capacidad de demostración. La combinación entre potencial urbano, deseo ciudadano e interés institucional hace de estas zonas puntos de partida estratégicos para un nuevo ciclo de transformación urbana en San José.

# 5 ESTRATEGIA TERRITORIAL Y MARCO CONCEPTUAL

Transformar el centro requiere un portafolio amplio y diverso de intervenciones. Este capítulo presenta la Lista Larga: más de cuarenta proyectos que abarcan parques, conectores verdes, nodos de intercambio, infraestructura del bienestar y activación cultural. Es el catálogo inicial desde el cual se construyó una visión integrada de futuros posibles para el Centro Histórico.



## 5.1 INTRODUCCIÓN — UNA ESTRATEGIA QUE NACE DE LA CIUDAD REAL

El diagnóstico desarrollado reveló tanto las causas estructurales como las condiciones actuales que explican el deterioro y vaciamiento del Centro Histórico de San José. Sin embargo, también ha puesto de manifiesto el potencial latente del casco central como nodo metropolitano de identidad, convivencia, actividad económica, patrimonio y vida urbana. Las demandas ciudadanas, las prioridades institucionales y los hallazgos técnicos coinciden en un punto central: es posible y necesario volver a habitar el centro, pero no de cualquier manera, sino mediante un proceso planificado, inclusivo, sostenible y territorialmente estratégico.

Este capítulo propone una primera aproximación a una visión común para la revitalización del centro, así como un esquema de objetivos estratégicos que sirvan como marco orientador para los proyectos que se diseñarán y priorizarán en las siguientes fases del proceso. Lejos de ofrecer una fórmula cerrada, esta visión busca consolidar un marco compartido de transformación urbana, construido desde el diálogo multiactoral, las evidencias territoriales y las aspiraciones colectivas expresadas en el proceso.

El resultado de ese proceso no es solo un inventario de problemas o una enumeración de fortalezas: es la comprensión de una ciudad en movimiento, atravesada por tensiones y oportunidades que conviven en un equilibrio delicado. La estrategia territorial busca leer ese equilibrio, identificar los hilos que lo sostienen y trazar una ruta de intervención que respete lo que existe, mejore lo que está debilitado y potencie lo que ya funciona bien.

Más que un plan, la estrategia es una narrativa de futuro: una forma de imaginar un centro más

►  
Imagen 39  
Plaza de las  
Artes y Av. 4.  
Supervien  
(2025).



## 5.2 UNA VISIÓN CONSTRUIDA COLECTIVAMENTE PARA EL CENTRO HISTÓRICO

Imaginamos un centro histórico densamente habitado, activo durante todo el día y todos los días, con calles seguras y accesibles, espacios públicos de calidad, vivienda diversa y asequible, usos mixtos, movilidad sostenible y servicios de proximidad. Un centro donde se promueva la permanencia, se fortalezca la memoria, se fomente la diversidad y se celebren las expresiones culturales de toda la ciudad. Un centro que, desde su escala y complejidad, actúe como laboratorio urbano para una capital más justa, viva y conectada.

caminable, más seguro, más verde y más vivo, sin alterar la identidad que lo hace único. Los informes señalan que el centro no necesita ser reinventado; necesita ser reconectado consigo mismo. Este capítulo describe cómo lograrlo.

La visión que se construye para el Centro Histórico de San José parte de reconocer su rol como corazón simbólico, institucional y urbano de la capital costarricense. A pesar de los procesos de vaciamiento, deterioro y especialización funcional que ha vivido en las últimas décadas, el centro mantiene una estructura urbana, una memoria colectiva y una centralidad metropolitana que lo posicionan como un espacio único, con capacidad de albergar nuevas formas de habitar, trabajar, intercambiar y convivir.

La visión compartida para su futuro no se basa en una idealización nostálgica, sino en una relectura crítica de su pasado y en un compromiso colectivo con su transformación. Esta visión busca convertir al centro en un lugar dinámico, inclusivo y resiliente, capaz de ofrecer calidad de vida, diversidad social, oportunidades económicas y conexión simbólica para todas las personas que lo habitan y lo transitan. Se aspira a un centro que no solo funcione como espacio de paso o de consumo, sino como entorno urbano pleno, donde el patrimonio conviva con la innovación, la cultura con la vida cotidiana, y la gestión pública con la apropiación ciudadana.

Esta visión surge de un proceso participativo amplio, que articuló la mirada institucional, técnica y ciudadana, y que permitió identificar tanto las barreras actuales como los deseos comunes que movilizan el cambio. Es, por tanto, una visión colectiva, posible y necesaria, que orienta los siguientes pasos hacia una estrategia de intervención coherente con las realidades del territorio y las aspiraciones de quienes lo habitan.

### 5.3 LAS ESTRUCTURAS QUE ORGANIZAN LA VIDA URBANA

Si el diagnóstico mostró que el centro no puede entenderse como un conjunto de piezas aisladas, la estrategia territorial parte de esa misma premisa: la ciudad se organiza en torno a estructuras que moldean la experiencia cotidiana. Los informes identifican cinco estructuras clave que, al observarse en conjunto, revelan la lógica de funcionamiento del núcleo urbano.

Estas estructuras no son meros contenedores espaciales. Son sistemas dinámicos que organizan el movimiento, la identidad, la actividad económica, los momentos de encuentro y las prácticas sociales. Entenderlas es esencial para orientar cualquier transformación.

#### Los corredores peatonales: el pulso vivo del centro

A lo largo del proyecto, quedó claro que los corredores peatonales son el corazón funcional del Centro Histórico. Son más que rutas de tránsito: son espacios de encuentro, intercambio y reconocimiento mutuo. Las calles por donde camina la mayor parte de la población —Avenida Central, Calle 17, Avenida 3, Avenida 2— son escenarios cotidianos donde se cruzan turistas, oficinistas, estudiantes, vendedores, adultos mayores y familias.

Los informes destacan que estos corredores sostienen buena parte de la actividad económica del centro, pero también son lugares donde las tensiones urbanas se hacen visibles: sombra insuficiente, superficies deterioradas, cruces irregulares, saturación peatonal, interrupciones por paradas de bus y coexistencia no planificada entre comercio formal e informal.

Sin embargo, estas mismas condiciones revelan el potencial: donde hay más gente, hay más vida; donde hay más movimiento, la ciudad se siente segura;

donde hay mayor mezcla social, florecen actividades culturales y económicas. Por eso, la estrategia propone fortalecer estos corredores como arterias principales del centro, creando continuidad, mejorando la calidad del caminar y reforzando su rol como estructuras esenciales de movilidad urbana.

#### Los parques y la red verde: espacios de pausa, identidad y encuentro

El centro histórico cuenta con una red de parques y plazas que funcionan como oasis urbanos: Morazán, España, Central, La Merced. Estos lugares son más que áreas verdes: son zonas de respiro emocional en una ciudad intensa, espacios donde los ritmos urbanos se desaceleran.

Los informes muestran que cada parque tiene una identidad propia, una historia y un público particular. En las entrevistas del Anexo B, varias personas mencionan el Parque Morazán como “lugar para pensar y descansar”, mientras que Parque Central se percibe como un espacio “programado por la propia vida cotidiana”, un punto donde todo el mundo pasa aunque no siempre se quede.

Sin embargo, la lectura territorial revela un patrón común: estos parques funcionan bien de manera aislada, pero están mal conectados entre sí. Las calles intermedias no ofrecen las mismas condiciones de sombra, accesibilidad, continuidad o seguridad. Esto fragmenta la experiencia peatonal y reduce las posibilidades de que el centro funcione como un sistema de espacios públicos relacionados.

La estrategia territorial busca transformar esta red dispersa en un sistema coherente, donde desplazarse de un parque a otro sea tan agradable como estar dentro de ellos. Esto implica consolidar corredores verdes, reforzar la iluminación, mejorar aceras, definir programas culturales y crear una estructura continua de espacio público.



### Los mercados urbanos: lugares donde la ciudad se alimenta y se reconoce

Los informes subrayan el rol esencial de los mercados en el centro. No son únicamente lugares de intercambio económico: son espacios de identidad cotidiana, donde las personas compran, conversan, se reconocen y reproducen la vida comunitaria. El Mercado Central, el Borbón, Mayoreo, Coca Cola y Artesanías no solo abastecen, sino que organizan buena parte de los flujos urbanos.

En los mercados donde el diagnóstico detectó los mayores niveles de saturación, complejidad y vitalidad. Las calles aledañas a estos nodos concentran flujos intensos de peatones, buses, carga y comercio informal. Las entrevistas también lo mencionan con claridad: muchos ciudadanos describen estas áreas como “imprescindibles” pero “caóticas”.

Este doble carácter —fortaleza y problema— los convierte en piezas centrales de la estrategia territorial. Para revitalizar el centro, se debe empezar por sus mercados. Mejorar sus accesos, ordenar la movilidad, acompañar el comercio informal, reforzar la

seguridad percibida y modernizar el espacio público inmediato son intervenciones necesarias no solo para los mercados, sino para el centro en su conjunto.

### Los nodos institucionales: anclas simbólicas y cívicas del centro

La presencia de equipamientos como la Asamblea Legislativa, la Corte Suprema de Justicia, el Teatro Nacional, el edificio de Correos, la Escuela Metálica y los museos crea una red institucional que otorga al centro un alto valor simbólico. Son edificios que representan la vida democrática, cultural y educativa del país.

Los informes muestran que estas instituciones generan flujos constantes de trabajadores, estudiantes, artistas, funcionarios y visitantes. También influyen en la percepción de seguridad, dado que suelen contar con presencia institucional y vigilancia formal.

La estrategia territorial propone conectar estos nodos mediante corredores peatonales de alta calidad, transformándolos en un circuito cívico-cultural accesible, legible y activo en diferentes horarios.



Imagen 41  
mercado  
Central  
de SJO.  
Superwien  
(2025).



Imagen 42  
Mercado  
de la Coca  
Cola.  
Superwien  
(2025).

Imagen 43  
Parque  
Morazán y  
Escuela  
Metálica.  
Superwien  
(2025).



### Los barrios patrimoniales: Amón y Otoya como custodios de la memoria

Los barrios Amón y Otoya aparecen en los informes como zonas con enorme valor patrimonial y ambiental, pero afectadas por vacancia y desconexión. Sus calles y casas conservan un aire histórico que contrasta con la intensidad del centro administrativo. Sin embargo, la pérdida progresiva de residentes ha debilitado su vida cotidiana.

La estrategia territorial incluye a estos barrios como piezas claves para el repoblamiento y la reconexión cultural del centro. Restaurarlos, habitarlos, iluminarlos y conectarlos es una acción patrimonial y una estrategia de seguridad, identidad y revitalización económica.

## 5.4 UN MARCO CONCEPTUAL CONSTRUIDO DESDE EL TERRITORIO

Revertir el vaciamiento poblacional y funcional del centro histórico mediante un proceso de repoblamiento urbano planificado, accesible e inclusivo. Esto implica habilitar condiciones urbanas, normativas y sociales para atraer nuevos residentes, con especial énfasis en sectores que hoy no encuentran oferta habitacional en el centro: jóvenes, adultos mayores, familias trabajadoras y estudiantes. El objetivo es reconstruir una vida urbana densa y diversa, que garantice la permanencia, que proteja la privacidad, fomente el arraigo y contribuya a dinamizar la economía y el espacio público.

La revitalización del centro histórico pasa por recuperar su condición de espacio habitable para una población diversa y en crecimiento. Para ello, es necesario crear una oferta habitacional accesible y adaptada a distintos perfiles sociales, priorizando soluciones de vivienda en alquiler, modelos cooperativos y de inversión, incentivos para el uso mixto y programas que combinen rehabilitación patrimonial con nuevas edificaciones. El centro debe dejar de ser un lugar de paso para convertirse en un espacio de residencia continua, donde vivir sea posible, productivo, seguro, atractivo y sostenible.

### Reactivar edificios y vacíos urbanos

Aprovechar el patrimonio construido existente —edificios vacíos, oficinas en desuso, hoteles abandonados y lotes baldíos— como oportunidad para revitalizar el centro sin necesidad de expansión urbana. Se trata de reconvertir estos espacios para vivienda, comercio, cultura o equipamientos, mediante instrumentos de gestión del suelo, incentivos fiscales y alianzas público-privadas. Esta reactivación permite reducir la fragmentación del tejido urbano, mejorar la

seguridad y consolidar una ciudad más compacta y eficiente.

La existencia de una gran cantidad de edificaciones en desuso representa una oportunidad estratégica para relanzar el centro sin necesidad de expansión. Esto implica diagnosticar su estado, promover normativa flexible de usos, generar incentivos para su reconversión y establecer figuras jurídicas que permitan la recuperación de espacios abandonados. A través de la reactivación de estos inmuebles es posible densificar de manera inteligente, mejorar la percepción de seguridad y dar nuevo sentido a espacios que hoy generan desconfianza o deterioro en el entorno inmediato.

### Mejorar el entorno y el espacio público

Transformar la calidad física, funcional y simbólica del espacio público como condición básica para la habitabilidad del centro. Esto incluye el rediseño de aceras, parques, plazas y corredores, priorizando la accesibilidad universal, la sombra, el descanso, la seguridad y la programación cultural. Un espacio público cuidado y activo no solo mejora la vida cotidiana de residentes y visitantes, sino que refuerza la identidad urbana, la cohesión social y la percepción de seguridad.

El espacio público no solo es el escenario de la vida urbana, sino también su infraestructura social básica. Para que el centro sea realmente habitable, debe contar con aceras continuas, cruces seguros, espacios de descanso con sombra, zonas de juego y convivencia, infraestructura accesible y programación que lo mantenga vivo.

El rediseño urbano debe responder a criterios de inclusión y sostenibilidad, garantizando calidad espacial para todas las edades, géneros y capacidades. Una red de espacios públicos de calidad mejora la salud, la cohesión social y el sentido de comunidad.

### Potenciar la movilidad sostenible

Redefinir el sistema de movilidad del centro histórico para que priorice los modos sostenibles, activos e inclusivos. Esto implica mejorar la infraestructura peatonal, ciclista y del transporte público, garantizando conectividad intermodal, accesibilidad para todas las personas y reducción del uso del vehículo privado. La movilidad sostenible debe ser un eje integrador que articule zonas emergentes, servicios urbanos, mercados, barrios patrimoniales y bordes ambientales.

Una movilidad integrada y sustentable es esencial para la revitalización del centro. Esto implica rediseñar jerárquicamente la red vial, priorizando la caminabilidad y el transporte público sobre el automóvil privado. Deben desarrollarse redes peatonales y ciclovías continuas y seguras, así como estaciones intermodales bien ubicadas que mejoren la experiencia del usuario. La mejora en el acceso y en la fluidez de los desplazamientos no solo beneficia a los residentes y trabajadores del centro, sino que impulsa el comercio, reduce la contaminación y mejora la cohesión territorial entre barrios.

### Diversificar la economía urbana

Impulsar una base económica más diversa, resiliente y articulada al tejido social del centro. Esto incluye fortalecer los mercados históricos, ordenar el comercio informal, atraer actividades culturales, gastronómicas, tecnológicas y creativas, y apoyar a emprendedores locales. La dinamización económica debe contribuir a la generación de empleo digno, al uso intensivo del suelo urbano y a la sostenibilidad de la vida urbana en el centro.

El centro histórico de San José debe ser un motor económico diverso que trascienda el comercio tradicional. Se busca consolidar una economía urbana basada en redes de servicios, intercambio, innovación, cultura, gastronomía y turismo sostenible. Esto requiere programas de apoyo a emprendedores,

la formalización y mejora de condiciones del comercio informal, y el fomento de polos productivos como mercados renovados, hubs culturales o ferias culturales y comerciales permanentes. Una economía dinámica atrae inversión, genera empleo y refuerza la permanencia de población diversa en el centro.

### Revitalizar el patrimonio vivo

Reconocer el patrimonio urbano y simbólico del centro histórico de San José como un activo vivo que puede integrarse a la vida cotidiana de la ciudad. Esto implica su rehabilitación física, pero también su activación mediante usos contemporáneos, gestión participativa, eventos culturales y apropiación social. El patrimonio debe ser un motor de identidad, orgullo colectivo y dinamismo económico. El patrimonio urbano debe dejar de concebirse únicamente como una pieza arquitectónica aislada para convertirse en parte activa de la experiencia cotidiana, adaptable. Su revitalización requiere restauración física, pero también uso funcional y programación viva. Los edificios históricos pueden albergar equipamientos comunitarios, residencias, espacios de coworking o de innovación social. Además, deben incorporarse estrategias de narración urbana, señalética, rutas culturales y actividades que devuelvan el sentido de identidad compartida y revaloricen la historia del centro como motor de innovación social.

### Adaptar el centro al cambio climático

Incorporar principios de sostenibilidad ambiental y resiliencia climática en todas las estrategias de intervención urbana. Esto implica crear infraestructura verde, corredores bioclimáticos, sistemas de drenaje urbano sostenible y soluciones basadas en la naturaleza. También incluye la recuperación del Río Torres y el María Aguilar como ejes ambientales y sociales, que actúen como amortiguadores climáticos y como espacios públicos lineales.

La adaptación climática del centro requiere una transformación profunda de su relación con el entorno natural. Esto implica no solo aumentar las áreas verdes, sino también establecer estrategias integradas de gestión del agua, infraestructura verde multifuncional, techos y fachadas vegetales, y corredores bioclimáticos. El borde del río Torres y María Aguilar deben pasar de ser áreas marginales para convertirse en ejes estratégicos de resiliencia, movilidad y espacio público. Adaptar el centro al cambio climático mejora la habitabilidad, reduce riesgos y fortalece la salud pública.

**Fortalecer la gestión urbana**

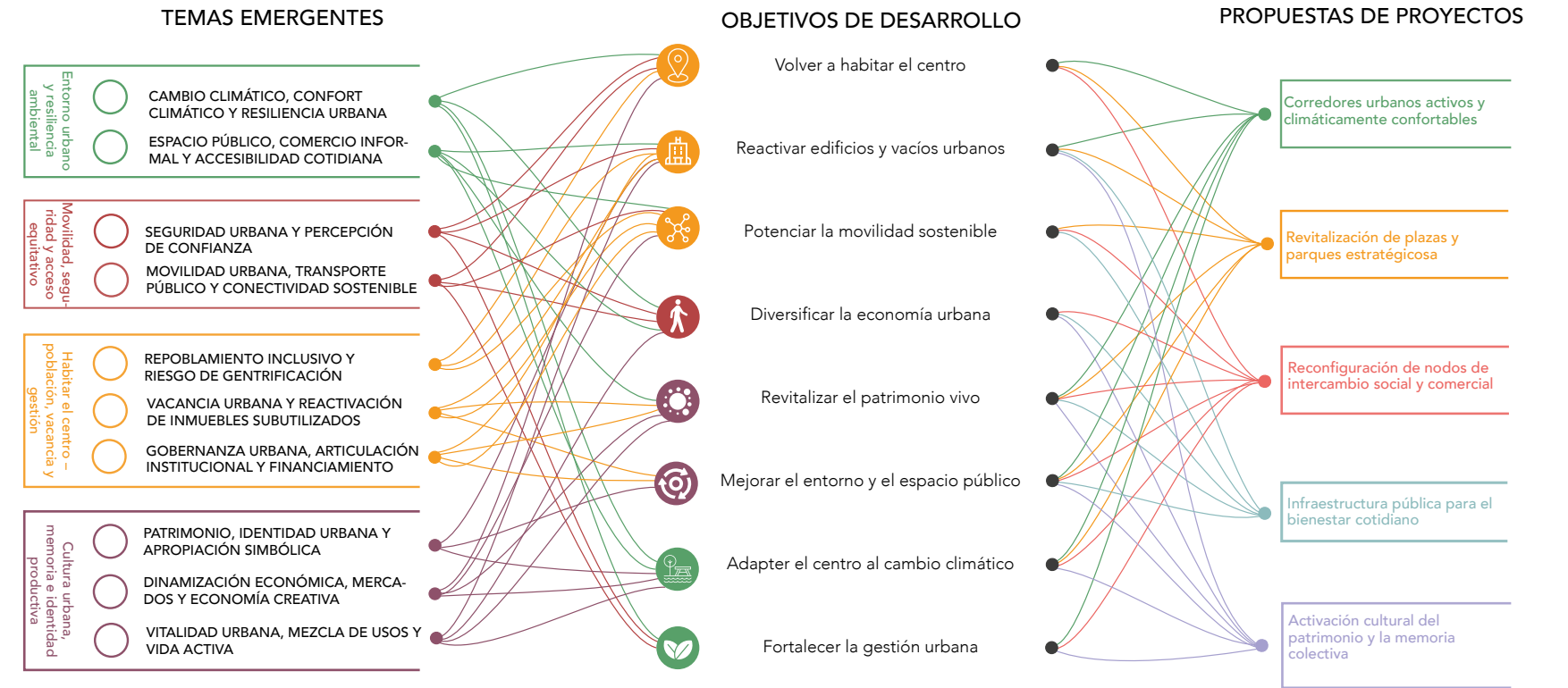
Desarrollar un modelo de gobernanza efectiva que articule las distintas instituciones, actores sociales y sectores privados involucrados en la transformación del centro histórico. Esto requiere mejorar la capacidad

institucional del municipio, alianzas público-privadas, establecer marcos normativos flexibles, mecanismos de financiamiento innovadores (como la captura de plusvalías) y plataformas de participación ciudadana permanente.

La gestión es la condición habilitante para que la visión se convierta en acción concreta. Para transformar el centro, no basta con buenos proyectos: se requiere una gestión pública proactiva, coordinada y dotada de herramientas efectivas. Es necesario mejorar las capacidades técnicas y financieras del gobierno local, establecer estructuras de gobernanza compartida, y habilitar mecanismos como consorcios urbanos, bancos de suelo o ventanillas únicas para inversores. Una gobernanza sólida también debe abrir canales permanentes de participación ciudadana y construir una visión a largo plazo que supere ciclos políticos.



86 Imagen 44: Plaza de las Artes (Paseo de los Estudiantes sobre Calle 9). Superwien (2025).



MARCO LÓGICO | CENTRO HISTÓRICO DE SAN JOSÉ



87 Imagen 45: Marco Lógico de temas emergentes, objetivos de desarrollo y grupos de proyectos para el centro histórico de San José, Costa Rica. Superwien (2025).

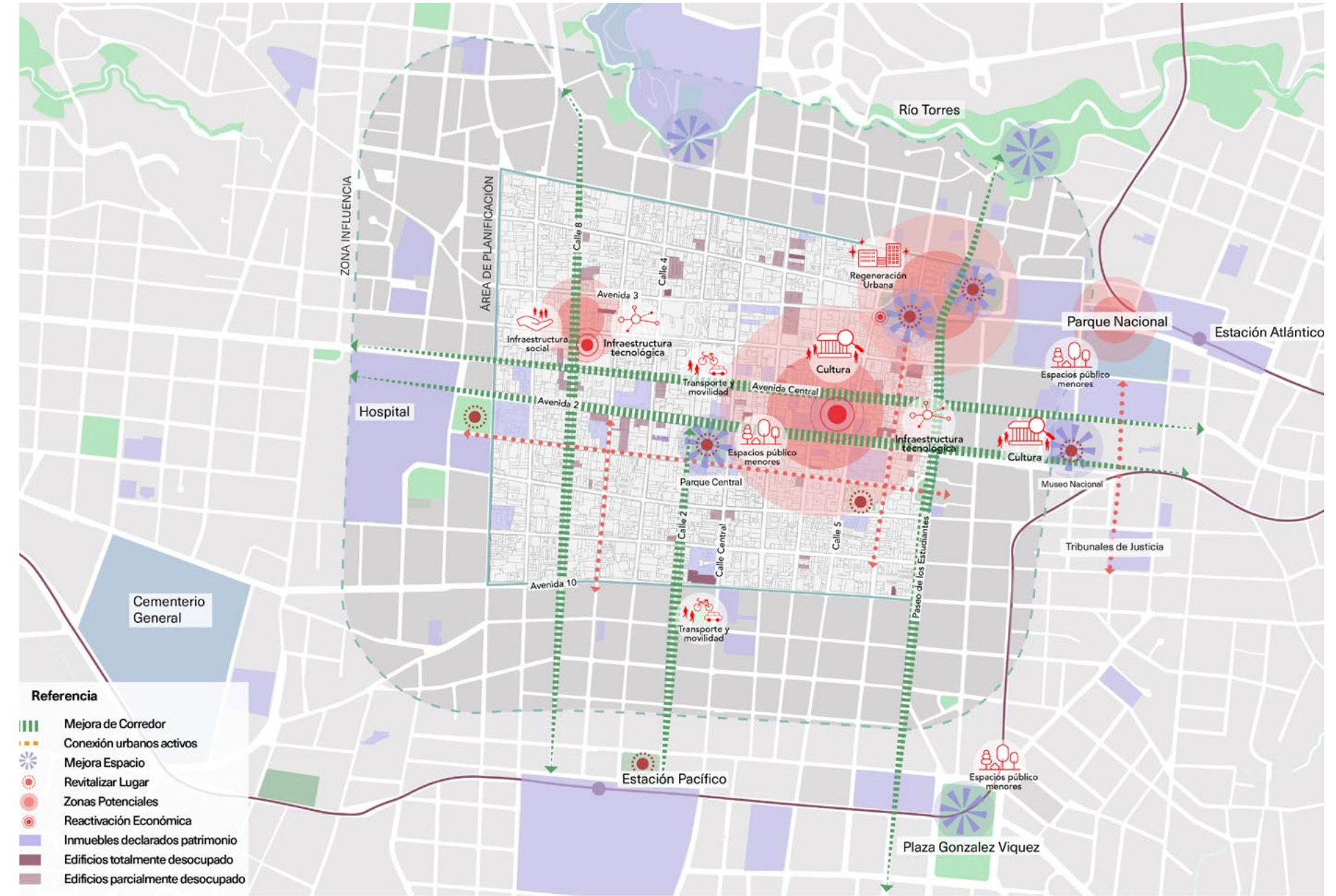
## 5.5 DE LA ESTRATEGIA A LA ACCIÓN: UN SISTEMA DE PROYECTOS INTEGRADOS

La estrategia territorial no es un documento abstracto. En los informes se traduce en una serie de proyectos concretos que abordan, desde diferentes escalas, las necesidades del centro. Juntos forman un sistema coherente de intervención: corredores peatonales completos, calles con drenaje sostenible, entornos de mercados renovados, conexiones verdes, zonas de activación cultural y proyectos de movilidad segura.

Cada proyecto no resuelve solo un problema puntual. Resuelve una pieza del sistema completo. Por eso son tan importantes las conexiones entre ellos: lo que sucede en un corredor afecta la llegada a un mercado; lo que sucede en un parque influye en la vida de un barrio patrimonial; lo que se activa en un nodo institucional repercute en la percepción de seguridad en las calles colindantes.

El capítulo de priorización del proyecto consolidó esta visión, separando los proyectos en categorías según su capacidad de impacto, su urgencia y su factibilidad técnica.

►  
Imagen  
46  
peatonal  
Av. 4 en  
el Centro  
Histórico  
de SJO.  
Superwien  
(2025).



San José | Centro Histórico | Ideas y Proyectos de Talleres

M 1:7500 0 150 300m

SUPERWIEN  
architecture urbanism

# 6 CONSTRUCCIÓN DE LA LISTA LARGA DE PROYECTOS

Elegir qué proyectos avanzar primero exigió un análisis riguroso y un diálogo profundo entre instituciones, expertos y ciudadanía. Este capítulo describe el proceso de priorización, desde la matriz multicriterio hasta los talleres colaborativos, explicando cómo se definieron los corredores con mayor impacto para iniciar la transformación del centro.



## 6.1 INTRODUCCIÓN — UN PORTAFOLIO QUE NACE DEL TERRITORIO

La elaboración de la lista larga de proyectos fue uno de los momentos más importantes del proceso. Surgió de la lectura integral del centro, del análisis espacial y de talleres donde coincidieron visiones institucionales y prácticas cotidianas de quienes trabajan y utilizan el casco urbano.

De este cruce de miradas se consolidó un portafolio diverso y robusto, articulado en cinco grandes líneas temáticas: la red de conectores verdes, las plazas y parques, los nodos de intercambio, la infraestructura para el bienestar, y la activación cultural.

Cada línea funciona como un universo propio: un conjunto de intervenciones que comparten lógicas, objetivos y modos de transformar el Centro Histórico. Este capítulo presenta estas cinco familias de proyectos en tono editorial, como si se tratara de una colección curada de piezas urbanas, donde cada intervención forma parte de un paisaje mayor.

### Red de Conectores Verdes — La nueva columna vertebral del centro

La red de conectores verdes es, quizás, la visión más transformadora que surgió durante este proceso. Reúne proyectos que convierten calles, avenidas y bordes urbanos en corredores vivos de vegetación, movilidad activa y espacio público.

Estos conectores no se conciben como simples ejes de tránsito: son infraestructuras sociales y ambientales, pensadas para tejer el centro desde sus parques, plazas, equipamientos y mercados. En su conjunto, forman una malla continua que permite caminar de un extremo al otro del casco urbano bajo sombra, con accesibilidad universal, puntos de pausa,

drenaje sostenible y elementos de confort climático. Cada corredor incluye criterios comunes: ampliación de aceras, arborización, iluminación peatonal, cruces seguros, mobiliario inclusivo y señalización cultural y de orientación.

Hay dos escalas dentro de esta red: los conectores primarios —que estructuran la movilidad peatonal del centro— y los conectores complementarios, que distribuyen calidad urbana en las calles secundarias y conectan barrios históricos, equipamientos educativos e institucionales.

Los conectores primarios incluyen, por ejemplo, la transformación de Avenida Central, la consolidación de Avenida Segunda como corredor climático y la revitalización de Avenida 4 como transición entre nodos de salud, comercio, patrimonio e intercambio.

Los conectores complementarios acompañan esta estructura mayor extendiéndose hacia calles con presencia patrimonial, zonas de comercio local, microcentralidades barriales y entornos educativos que necesitan accesibilidad y continuidad peatonal. La red completa dibuja la ambición de un centro que se recorre a pie con placer y seguridad, una ciudad que se siente más fresca y humana en cada cuadra.

### Plazas y Parques — La infraestructura social del corazón urbano

Las plazas y parques del centro conforman el sistema emocional de la ciudad: lugares donde las personas se encuentran, descansan, se refugian del calor, participan en actividades culturales o simplemente observan el ritmo de la vida urbana.

El portafolio incluye proyectos que buscan revitalizar estos espacios emblemáticos mediante mejoras en su diseño, accesibilidad y programación. Las intervenciones contemplan la restauración de mobiliario, la ampliación de espacios de estancia, la mejora de iluminación, la integración de vegetación diversa y la articulación con los corredores verdes.

► **Imagen 43**  
Calles del Centro Histórico de SJO. Superwien (2025).



Se presta especial atención a plazas simbólicas como la Plaza de la Cultura y la Plaza Juan Rafael Mora, así como a parques estructurantes como Morazán, Central, la Democracia y la Merced. En cada caso, se propone un equilibrio entre protección patrimonial y activación cotidiana, reconociendo el rol histórico y emocional de estos espacios.

Estas propuestas no funcionan como áreas aisladas: se integran en la red de corredores peatonales, permitiendo que cada plaza y parque forme parte de un circuito continuo de vida urbana.

### Nodos de Intercambio — Donde la ciudad se cruza y se reconoce

Los nodos de intercambio social y comercial son puntos donde convergen actividades diversas: mercados, terminales, calles de alto flujo y espacios públicos intensamente utilizados.

El portafolio de proyectos identifica estos nodos como piezas fundamentales para la regeneración del centro, ya que concentran saturación peatonal, problemas de accesibilidad, deterioro y falta de integración funcional.

El caso de los Mercados Central y Borbón es paradigmático. Aquí se observa el potencial más grande de la economía y de la cultura josefina, pero al mismo tiempo los mayores desafíos: accesos deteriorados, desorden de carga y descarga, desconexión entre pasajes internos, conflictos entre movilidad y permanencia, y zonas con problemas de seguridad.

Las propuestas en este grupo plantean reorganizar accesos, mejorar cruces, modernizar los pasajes, integrar infraestructura verde y azul, formalizar espacios de comercio en vía pública y mejorar la gestión de residuos, todo mientras se resalta el valor simbólico y patrimonial de los mercados. También se incluyen nodos críticos como intersecciones de alto flujo, bordes de plazas, y zonas de transición entre bulevares y corredores secundarios.

### Infraestructura para el Bienestar – Cuidado urbano y equidad territorial

Dentro de la lista larga existe un conjunto de proyectos enfocados en la creación de infraestructura pública que atienda necesidades cotidianas relacionadas con el bienestar de las personas.

Esto incluye equipamientos básicos, infraestructura de cuidado, mejoras de accesibilidad universal, zonas de estar climáticamente confortables y espacios de descanso para diferentes grupos etarios.

Son proyectos que atienden condiciones críticas identificadas en el territorio: aceras en mal estado, falta de rampas, cruces inseguros, mobiliario insuficiente, ausencia de sombra, áreas con riesgo de inundación, y espacios públicos con poca contención para poblaciones vulnerables.

Estas intervenciones introducen refugios climáticos, sistemas de drenaje sostenible, bebederos de agua, baños públicos, iluminación inclusiva, puntos de información, mejoras de accesibilidad universal

y áreas de descanso diseñadas para personas mayores, mujeres, población infantil y personas con discapacidad.

No se trata únicamente de dotar equipamiento: se trata de dignificar el uso cotidiano del centro como espacio donde todas las personas pueden moverse, descansar y habitar con seguridad y bienestar.

### Activación Cultural – El patrimonio como experiencia viva

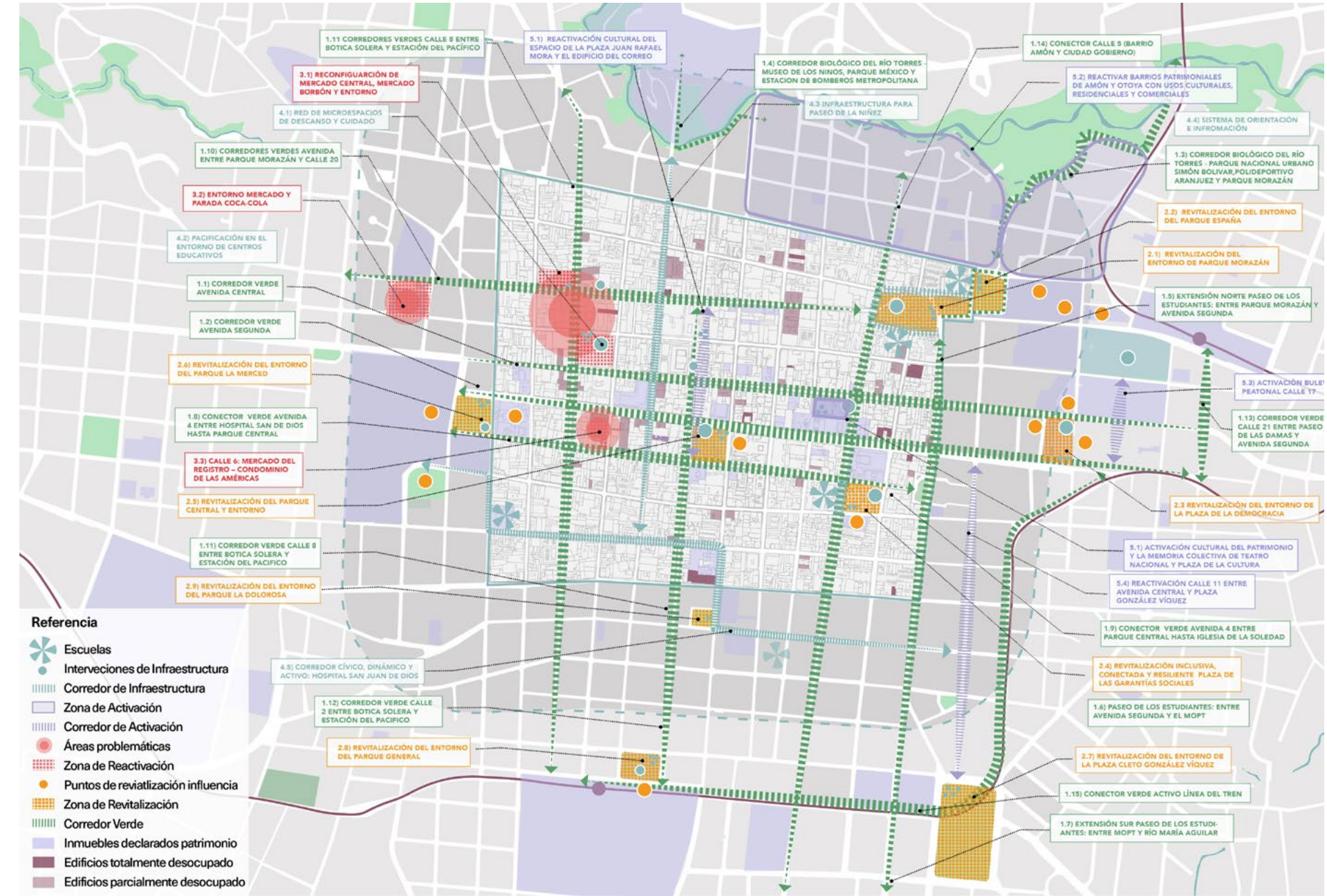
Una parte significativa del portafolio de proyectos está dedicada a activar la vida cultural y patrimonial del centro histórico.

Son proyectos que reinterpretan la historia, la memoria y la identidad josefina a través de arte público, programación cultural, rutas temáticas, intervenciones lumínicas y activaciones temporales en edificios o locales vacíos.

Esto se refleja en propuestas para el entorno del Teatro Nacional, la Plaza de la Cultura, la Calle 11 como corredor cultural y las rutas interpretativas que conectan museos, galerías y equipamientos históricos.

La visión es clara: el patrimonio no debe permanecer estático. Debe convertirse en un recurso vivo, generador de creatividad, cohesión social y apropiación colectiva.

Los proyectos culturales también funcionan como activadores nocturnos, extendiendo la vitalidad urbana más allá del horario laboral y mejorando la percepción de seguridad mediante actividad continua.



San José | Centro Histórico | Lista Larga de Proyectos

## 6.2 LA LISTA LARGA COMO CATÁLOGO ABIERTO

El resultado final es una lista larga que funciona como un catálogo urbano: un repertorio de intervenciones que, combinadas estratégicamente, permiten transformar el centro en fases progresivas, coherentes y territorialmente equilibradas.

La lista no es un cierre. Es un punto de partida para el proceso de priorización y para la construcción de los paquetes de proyectos que serán desarrollados en prefactibilidad.

En conjunto, estas cinco familias dibujan la ciudad que San José puede llegar a ser: más verde, más caminable, más segura, más vibrante y más inclusiva.



96 Imagen 47: Intervenciones existentes en la Calle 8 por la zona de los mercados. Superwien (2025).

Lejos de tratarse de un listado de intervenciones inconexas, este conjunto de proyectos se estructura en base a una lógica territorial, temática y estratégica que responde a los desafíos, oportunidades y aspiraciones identificadas en el análisis técnico y participativo del territorio.

Cada uno de los proyectos aquí incluidos nace de la convergencia entre tres insumos clave: los temas emergentes diagnosticados, los objetivos estratégicos de revitalización urbana consensuados con la Municipalidad de San José (MSJ) y la visión integrada de desarrollo urbano planteada como guía del proceso. A partir de estos elementos se construyó un marco lógico urbano que permite vincular cada intervención con una problemática estructural y con un horizonte deseado de transformación.

## 6.3 UN PROCESO VIVO PARA DEFINIR POR DÓNDE INICIA LA TRANSFORMACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

La priorización del Centro Histórico no fue un ejercicio aislado ni un trámite administrativo. Fue un proceso vivo, intenso, construido colectivamente, donde se cruzaron la lectura técnica del territorio, la experiencia cotidiana de quienes trabajan y usan el centro, la visión institucional de la Municipalidad y la orientación estratégica del BID. Durante varios días, la ciudad dejó de ser un objeto de análisis para convertirse en una mesa de trabajo, literalmente.

En ese espacio compartido —rodeado de mapas, láminas, fotografías, fichas de proyectos, marcadores de colores y tazas de café— surgió una conversación urbana profunda. Personas funcionarias municipales con décadas de experiencia en el centro señalaron esquinas problemáticas con una precisión que solo se obtiene caminando esas calles todos los días. Especialistas en movilidad trazaron líneas que mostraban cómo se mueven las personas cuando el sol todavía no se ha levantado. Representantes de distintas áreas institucionales describieron situaciones que no aparecen en ningún plano: problemas en horarios nocturnos, conflictos entre comercio formal e informal, puntos de congestión, zonas con vacancia crónica y lugares donde la ciudad se siente segura por la pura presencia de gente.

Todo el proceso se sostuvo sobre una premisa sencilla pero esencial: **ninguna decisión podía tomarse sin una comprensión compartida del territorio.** Por ello, la elaboración de la lista larga de proyectos, la aplicación de la matriz multicriterio, la fase de discusión en los talleres y la síntesis final estuvieron profundamente imbricadas entre sí. No fueron pasos

separados, sino capas que se iban acumulando para producir una mirada integral.

A lo largo de la misión, el equipo constató que

Priorizar no significa “elegir gustos” ni “elegir proyectos más bonitos”, sino identificar cuáles intervenciones tienen el potencial real de transformar el centro de manera visible, justa y viable en el corto y mediano plazo. Este capítulo reconstruye ese proceso paso a paso.



► Imagen 48  
Taller de priorización. Superwien (2025).

## 6.4 LA MATRIZ MULTICRITERIO — EL INSTRUMENTO QUE PERMITIÓ ORDENAR LA COMPLEJIDAD URBANA

Antes de sentarse a discutir proyectos, se necesitaba un marco común que permitiera comparar propuestas muy diferentes entre sí. La matriz multicriterio (MCA) surgió para responder a esa necesidad: ofrecer un lenguaje analítico que ayudara a ordenar la complejidad del territorio.

Esta matriz no apareció “de la nada”. Se construyó directamente a partir de la lectura urbana realizada en la etapa diagnóstica: un análisis que había revelado patrones reiterados —la fragmentación peatonal, la necesidad de sombra, la saturación de los entornos de mercado, la desconexión entre parques, la vacancia edilicia, las tensiones con el comercio informal, la falta de continuidad peatonal y la irregularidad en las condiciones de accesibilidad. La MCA tradujo estos patrones en criterios observables y medibles.

### Un instrumento basado íntegramente en el territorio

Cada componente de la MCA proviene de fenómenos identificados en campo. Por ejemplo, la presencia de mercados como nodos críticos justificó que el impacto sobre flujos comerciales y peatonales fuera un criterio central; los problemas de confort climático dieron origen a indicadores sobre sombra y arborización; los recorridos y entrevistas que mostraron dificultades de movilidad motivaron criterios de accesibilidad universal y continuidad peatonal.

Así, la matriz se convirtió en una especie de “radiografía comparativa” del centro: una forma de ver cómo cada proyecto respondía a los principales desafíos urbanos detectados.

### Cómo se estructuró la matriz

La MCA se organizó en torno a dimensiones que sintetizan la lógica urbana del centro: el impacto territorial, la movilidad y accesibilidad, la cohesión social y la percepción de seguridad, y la viabilidad técnica. Dentro de estas dimensiones se definieron criterios específicos que permitieran evaluar la relevancia y urgencia de cada proyecto.

Aunque en este capítulo no se presentan ponderaciones numéricas —las cuales se incluirán gráficamente en la diagramación—, sí se puede describir la lógica general: los criterios vinculados con el movimiento peatonal, la accesibilidad, el confort climático, la relación con nodos comerciales esenciales, la cercanía a plazas y parques, la capacidad de activar patrimonio y la posibilidad de implementar en el corto plazo recibieron el mayor peso por su efecto directo en la calidad de vida urbana.

#	Criterios	Descripción	Puntuación	Ponderada	
A	Criterios de Priorización (BID + MSJ 2024)	Disponibilidad de terrenos públicos	0	0	0,0
		Presencia de edificios vacíos o de bajo uso con potencial habitacional	0		
		Zonas con presión sobre infraestructura o riesgo de inundación	0		
		Cercanía a nodos de integración (transporte)	0		
		Puntos críticos de inseguridad vial y/o social	0		
		Proximidad a equipamientos educativos y de salud	0		
		Presencia de cuarterías	0		
B	Objetivos de Desarrollo (según Diagnóstico)	Volver a habitar el centro	0	0	0,0
		Mejorar el entorno y el espacio público	0		
		Potenciar la movilidad sostenible	0		
		Diversificar la economía urbana	0		
		Revitalizar el patrimonio Material e inmaterial	0		
Adaptar el centro al cambio climático	0				
C	Criterios técnicos	Puntuación: Es un espacio pensado para un proyecto (2) espacio con proyecto parcial (1) proyecto en construcción (-2)	0	0,0	
D	Se encuentran en entorno cercano de áreas de desarrollo de	Puntuación: Impacto estimado: existen proyectos de vivienda (2) hay proyectos de vivienda pensados (1) no existen proyectos de vivienda (-1) no es posible hacer proyectos de vivienda (-2)	0	0,0	
E	Condiciones sociales	Las cuestiones que afectan el impacto social son: irrelevantes (0) mínimas negativas (-1) relevantes negativas (-2)	0	0,0	
F	Condiciones medioambientales	Impacto estimado: positivo (2) irrelevante (0) mínimo negativo (-2) relevante negativo (-5)	0	0,0	
G	Conexión con otros proyectos	¿Hasta qué punto depende la realización del proyecto de la ejecución de otros proyectos y cuáles?		Cualitativo	
Total				0,0	

Cuadro 1

Ejemplo de ficha de priorización (por proyecto). Superwien (2025).

### Cómo se ponderaron los criterios

La ponderación respondió a un principio rector: los criterios que afectan a la mayor cantidad de personas deben tener mayor peso. Por eso, el impacto sobre los flujos peatonales —que representan la gran mayoría de usuarios del centro— tuvo un papel protagónico. También pesaron más los criterios que mejoran la equidad territorial, como accesibilidad universal, condiciones de sombra o conectividad hacia parques. La viabilidad técnica, por su parte, permitió balancear la ambición con la realidad: no todos los proyectos podían implementarse de inmediato, y la matriz debía reflejar esa diferencia.

### Cómo se aplicó la MCA a la lista larga

Cada proyecto fue analizado de forma individual, revisando cómo respondía a cada uno de los criterios. Este proceso requirió una lectura detallada de planos, fotografías, recorridos, flujos peatonales y características urbanas de cada tramo. No se trató de evaluar solamente proyectos “grandes”, sino también microintervenciones en intersecciones críticas y tramos cortos con enorme relevancia funcional.

Del análisis emergieron patrones claros. Los corredores con mayor presencia peatonal, como Calle 9, Avenida 3 o Calle 4, mostraron impactos significativos en movilidad, accesibilidad y conectividad. Los entornos de mercados —Mercado Central, Borbón, Mayoreo— se destacaron por su enorme potencial de mejora y por la urgencia de ordenar la saturación existente. Las conexiones verdes entre parques demostraron un valor fundamental para mejorar el confort climático y la caminabilidad. Y las calles con edificios vacíos o fachadas en deterioro quedaron posicionadas como oportunidades estratégicas para activar zonas hoy percibidas como inseguras.

### Resultados de la matriz

El ejercicio permitió ordenar la lista larga y visualizar un “mapa técnico” del impacto potencial de cada intervención. La matriz no seleccionó automáticamente los proyectos, pero sí mostró con claridad una tendencia: las transformaciones peatonales, los entornos de mercados y las conexiones verdes eran los lugares donde la ciudad podía cambiar más rápido y mejor.

#	Criterios	Ponderación
A	Criterios de Priorización	60%
B	Objetivos de Desarrollo (según Diagnóstico)	20%
C	Criterios técnicos	5%
D	Se encuentra en entorno cercano de áreas de desarrollo de varias tipologías de vivienda	5%
E	Condiciones sociales	5%
F	Condiciones medioambientales	5%
G	Conexión con otros proyectos	Cualitativo
		<b>100%</b>

Cuadro 2. Ponderación de Análisis Multicriterio (MCA). Superwien (2025).

## LISTA PRELIMINAR DE PROYECTOS

Posición	ID del proyecto	Nombre del proyecto	Puntos
1	1.2.4	Calle 8: entre Botica Solera y Estación del Pacífico	3.40
2	2.4	Remozamiento inclusivo, conectado y resiliente Plaza de las Garantías Sociales (Colegio Superior de Señoritas - Mercado de Artesanías- Edificios de la Caja Costarricense del Seguro Social)	3.40
3	1.2.3	Avenida 3: entre Parque Morazán y Calle 20	3.36
4	1.1.3	Extensión Norte Paseo de Los Estudiantes (Calle 9): Entre Parque Morazán y Avenida Segunda	3.35
5	1.1.4	Paseo de Los Estudiantes: Entre Avenida Segunda y el MOPT (contiguo a Plaza Víquez) - (Tramo central)	3.33
6	4.1	Red de microespacios de descanso y cuidado	3.31
7	2.8	Revitalización del entorno del Parque General (José María Cañas- Estación del Pacífico)	3.28
8	1.2.5	Conector Calle 5 (Barrio Amón y Ciudad Gobierno)	3.19
9	1.2.7	Calle 2: entre Plaza Juan Rafael Mora (Edificio del Correo) y Estación del Pacífico	3.18
10	1.2.2	Avenida 4: Entre Parque Central hasta iglesia de La Soledad (Tramo Este)	3.11
11	3.1	Remozamiento del entorno del Mercado Central, Mercado Borbón	3.06
12	5.5	Reactivación cultural del espacio de la Plaza Juan Rafael Mora y el Edificio del Correo	2.99
13	5.4	Bulevar Cultural Calle 1 (entre Avenida Central y Plaza González Víquez)	2.95
14	2.2	Remozamiento del entorno del Parque España (Centro Nacional de Cultura- Museo de Arte y Diseño Contemporáneo- Biblioteca Nacional)	2.92
15	1.1.5	Extensión Sur Paseo de Los Estudiantes: Entre MOPT y Río María Aguilar	2.92
16	2.1	Remozamiento del entorno del Parque Morazán (Escuela Metálica - Escuela Unificada República del Perú)	2.85
17	2.9	Remozamiento del entorno del Parque la Dolorosa (Parroquia la Dolorosa- Escuela Marcelino García Flamenco)	2.85
18	1.1.2	Corredor biológico del Río Torres – Parque Natural Urbano Simón Bolívar - Polideportivo Aranjuez – Parque Morazán	2.78
19	5.1	Activación del entorno Teatro Nacional – Plaza de la Cultura	2.69
20	3.3	Activación Calle 6: Mercado del Registro – Condominio de las Américas	2.67

Cuadro 3 Lista preliminar de proyectos. Superwien (2025).

6.5 EL TALLER DE PRIORIZACIÓN –  
UN ESPACIO DONDE LA CIUDAD SE  
PIENSA A SÍ MISMA

Con los resultados de la MCA en mano, comenzó el taller de priorización. Este taller fue un momento clave del proceso: un espacio donde la técnica y la percepción se encontraron. Sobre mesas amplias se desplegaron mapas del centro, fichas de proyectos, marcadores de colores y fotografías impresas. Cada mesa reunió perfiles diferentes: especialistas en movilidad, arquitectos municipales, personal técnico con conocimiento íntimo del territorio, representantes institucionales y miembros del equipo del BID.

Las discusiones fueron intensas y necesarias. Cada participante señalaba una esquina, un cruce, una estación de bus, un pasaje, un entorno de mercado, un tramo con sombra insuficiente o una calle con



Imagen 53: Visita de corredores priorizados. Superwien (2025).

presencia de población vulnerable. Los argumentos no eran solo técnicos: provenían de vivencias personales, observaciones diarias y experiencias acumuladas durante años.

Fue evidente que el centro no es una abstracción. Es un lugar donde trabajan miles de personas todos los días, donde se compra comida, se espera el bus, se atraviesa para ir a la escuela, se descansa a la sombra de un árbol, se siente seguridad o se siente miedo, se participa en cultura y se experimenta la ciudad en toda su complejidad social.

Durante el taller se revisaron los proyectos uno por uno, se compararon alternativas y se discutió cuál intervención resolvería los problemas más urgentes y beneficiaría a la mayor cantidad de personas. El análisis se extendió por horas. No había prisa. Las decisiones debían ser robustas porque definirían el camino de la siguiente fase del proyecto: la prefactibilidad.

## 6.6 EL TALLER DE CONCEPTUALIZACIÓN — TRANSFORMAR IDEAS EN PROPUESTAS CONCRETAS

Luego de acordar qué proyectos parecían más fuertes, se realizó un taller adicional para profundizar en su capacidad técnica y su coherencia territorial. Este taller fue más práctico y detallado: las mesas comenzaron a dibujar sobre láminas, identificar tramos, distinguir intersecciones conflictivas, señalar zonas con oportunidades de arborización y reconocer edificios subutilizados que podían activarse mediante los proyectos seleccionados.

Este ejercicio permitió que cada proyecto empezara a adquirir forma real. No era solo una línea en un mapa: era un conjunto de decisiones espaciales específicas.

Por ejemplo, algunos equipos identificaron puntos exactos donde mejorar cruces peatonales; otros detectaron tramos de sombra crítica; otros observaron conflictos entre paradas de bus y comercio informal; y otros se enfocaron en la necesaria articulación entre mercados, plazas y corredores verdes.

Las mesas trazaron propuestas, discutieron posibles tipologías viales, repasaron recorridos de transporte público, revisaron cómo se comporta el flujo peatonal en distintas horas del día y analizaron las transiciones entre sectores residenciales, comerciales y cívicos. Este trabajo fue clave para asegurar que los proyectos seleccionados fueran deseables, coherentes, realistas y técnicamente defendibles.

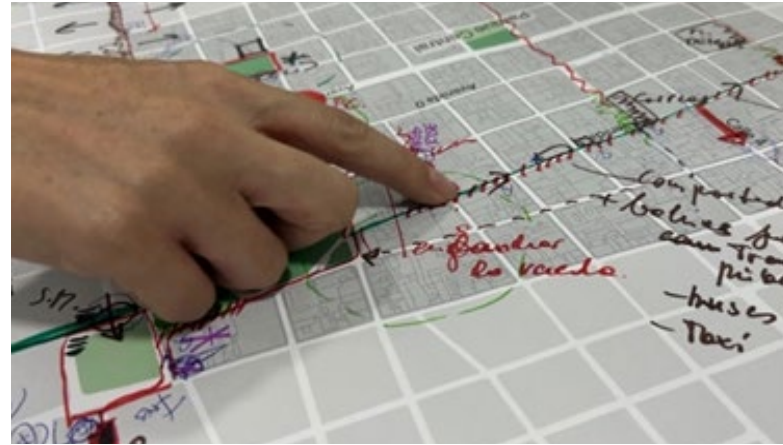


Imagen 54. Taller de conceptualización en proceso. Superwien (2025).



Imagen 55. Resultados de taller de conceptualización A. Superwien (2025).



Imagen 56. Resultados de taller de conceptualización B. Superwien (2025)

## 6.7 CONVERGENCIAS Y DIVERGENCIAS — AQUELLO QUE LA CIUDAD EXPRESÓ COLECTIVAMENTE

La comparación de ambos resultados no se trató de escoger entre uno u otro, sino de construir una síntesis afinada. La lógica del proceso fue reconocer que cada enfoque aporta un valor distinto:

- El MCA garantiza objetividad, comparabilidad y fundamentación técnica.
- El taller asegura legitimidad social, validación política y pertinencia territorial.

La priorización final, reflejada en la selección de cuatro proyectos estratégicos, fue el resultado de esta síntesis. No se limitó a replicar el ranking de la matriz ni a adoptar sin ajustes la votación del taller. Más bien, integró ambos insumos para construir un portafolio equilibrado, factible y socialmente aceptado.

Este ejercicio también permitió alinear expectativas: mientras la matriz orienta hacia lo técnicamente más viable, el taller recordó la importancia de atender lo simbólicamente más



significativo. La convergencia de ambas miradas asegura que los proyectos priorizados puedan no solo avanzar hacia la fase de prefactibilidad, sino también generar apropiación social y respaldo institucional durante su ejecución.

El valor del proceso no estuvo en evitar desacuerdos, sino en permitir que todas las voces tuvieran un lugar legítimo en la conversación, y que la síntesis final reflejara un consenso técnicamente sustentado.

La experiencia de San José confirma que la priorización de proyectos urbanos no puede reducirse a una fórmula matemática ni a una votación aislada. Requiere de procesos iterativos, participativos y transparentes, donde los resultados técnicos dialoguen con las percepciones ciudadanas y las realidades institucionales.

Este aprendizaje es valioso para futuras fases de trabajo, pues deja instalada en la MSJ una metodología replicable que combina herramientas cuantitativas con dinámicas participativas. También fortalece la capacidad municipal para argumentar y justificar sus decisiones frente a instancias de financiamiento, ya que puede demostrar que la priorización se basó en un análisis integral, técnico y legitimado por la comunidad.

Imagen 41  
Visitas a terreno. Equipo SW y MSJO Superwien (2025).

Imagen 42  
Visitas a terreno. Equipo SW y MSJO Superwien (2025).



## 6.8 LA SÍNTESIS FINAL – CUATRO PROYECTOS PARA INICIAR LA TRANSFORMACIÓN

Tras la MCA, los talleres, las discusiones técnicas y las revisiones conjuntas con actores institucionales, surgió una conclusión clara: había cuatro proyectos que concentraban el mayor impacto urbano, la mejor relación con los temas emergentes, la mayor capacidad de resolver problemas urgentes y la viabilidad técnica para iniciar una transformación real del centro.

Esos cuatro proyectos —Calle 9, Avenida 3, Calle 4 y Calle 8— representan una arquitectura inicial de cambio. No son intervenciones aisladas: son corredores estratégicos que atraviesan zonas críticas del Centro Histórico, conectan mercados, parques, barrios patrimoniales y estaciones de transporte, y abordan los problemas de accesibilidad, sombra, drenaje, seguridad y vitalidad urbana.

La incorporación de la conexión entre la priorización técnica y la participativa no solo permite explicar el camino seguido, sino también legitimar los resultados obtenidos. Los cuatro proyectos que se presentan en el siguiente capítulo son fruto de una doble validación: cumplen con criterios técnicos de viabilidad y madurez, y responden a las aspiraciones colectivas expresadas por el municipio y los actores locales.

La síntesis final no fue un simple resultado numérico: fue la convergencia entre la técnica, la percepción urbana y la experiencia acumulada de quienes conocen el centro a profundidad.

Con estos cuatro proyectos, la ciudad encontró una hoja de ruta clara para el siguiente paso del proceso: la fase de prefactibilidad y definición de los cuatro proyectos.

►  
**Imagen 46**  
Veredas del centro histórico. Superwien (2025).



**105** Imagen 40: El centro de San José al atardecer.. Superwien (2025).

# 7 LOS CUATRO PROYECTOS PRIORIZADOS

UNA RED INTEGRADA DE CORREDORES,  
PARQUES Y PATRIMONIO

La revitalización del centro no ocurre de una sola vez: se construye tramo a tramo, fase a fase. Este capítulo explica cómo avanzar de forma estratégica, articulando los proyectos priorizados en una secuencia ordenada que permita escalar intervenciones y consolidar una red urbana continua y resiliente.



**Una estructura urbana que transforma el Centro Histórico**

El conjunto de proyectos priorizados conforma una red continua de intervenciones que redefine la experiencia urbana del Centro Histórico de San José. Se trata de cuatro corredores estratégicos —Calle 9, Avenida 3, Calle 4/2 y Calle 8— que, al articularse entre sí, dibujan un sistema coherente de movilidad activa, espacio público renovado, paisaje urbano y conectividad social. Son intervenciones que no operan como ejes aislados, sino como un entramado que enlaza parques históricos, plazas cívicas, equipamientos culturales, nodos de transporte, mercados tradicionales y barrios residenciales.

**La escala del sistema es significativa**

Los cuatro proyectos suman varios kilómetros de intervención continua, conectando elementos dispersos que han funcionado durante décadas como islas sin una integración clara. Con esta nueva estructura, los parques decimonónicos del este, los mercados del noroeste, los museos y estaciones ferroviarias del sur, y los barrios patrimoniales del norte comienzan a relacionarse a través de rutas caminables, seguras y climáticamente confortables. La ciudad adquiere así un esqueleto peatonal que fortalece la vida cotidiana, fomenta la actividad económica, celebra el patrimonio y mejora la experiencia urbana de residentes, estudiantes, trabajadores y visitantes.

**Este sistema aborda un reto central del centro urbano:**

la fragmentación. Durante años, los flujos peatonales y vehiculares han convivido en tensión, las áreas verdes se han percibido como espacios discontinuos y la oferta cultural e institucional ha permanecido desconectada del tejido barrial. Las cuatro intervenciones buscan revertir esa lógica mediante un nuevo equilibrio entre movilidad, paisaje y permanencia, proponiendo calles

completas, accesibles e integradas.

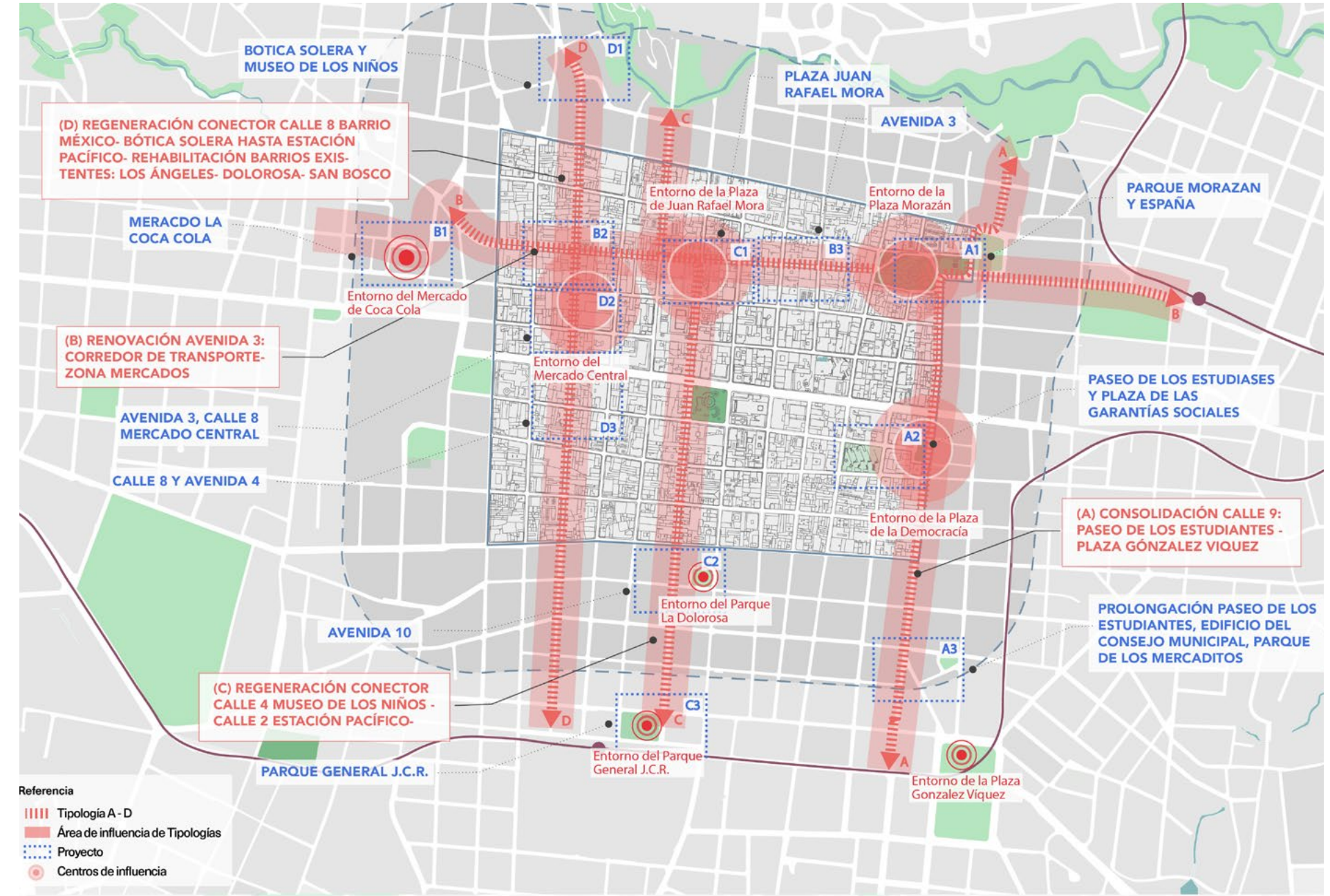
En conjunto, los corredores permiten recorrer la ciudad de parque en parque, de museo a mercado, de barrio a estación. Una persona puede comenzar su trayecto en los parques Morazán y España, continuar por rutas arboladas hacia los mercados históricos, cruzar por plazas revitalizadas y descender hacia estaciones ferroviarias y áreas educativas. La experiencia de caminar por el centro adquiere otro ritmo, otra visibilidad, otro sentido social.

**Las cuatro tipologías: el lenguaje común del sistema**

Aunque cada corredor tiene una identidad propia y responde a necesidades distintas —desde la movilidad masiva hasta la convivencia barrial— todos comparten un conjunto de tipologías que definen su lógica de diseño. Estas tipologías conforman el vocabulario espacial de este programa de revitalización urbana y se repiten de manera adaptable en los cuatro proyectos, garantizando coherencia, legibilidad y continuidad.

**Tipología 1. Calle peatonal sin tránsito vehicular:** Son segmentos donde el protagonismo lo tiene la caminata y la estancia. Aparecen en entornos de parques, zonas institucionales o frente a equipamientos culturales donde la actividad social es intensa. Allí se priorizan los pavimentos continuos, el mobiliario de permanencia, la arborización densa y la eliminación de barreras. Esta tipología aporta identidad, pausa y encuentro, convirtiendo antiguos tramos vehiculares en pasajes de vida urbana.

**Tipología 2. Calle compartida para todo tipo de vehículos:** Es la tipología más frecuente en los corredores. Aquí se reorganiza la coexistencia entre peatones, bicicletas, vehículos particulares y transporte público liviano. Se amplían aceras, se



San José | Centro Histórico | Lista Corta de Proyectos

introducen cruces seguros, se agrega vegetación y se reduce la velocidad de circulación. Su rol principal es conectar barrios, comercios y servicios sin perder la fluidez ni comprometer la seguridad peatonal.

**Tipología 3. Calle compartida con prioridad o exclusividad para buses:** Aparece donde confluyen rutas de transporte público o donde el tráfico vehicular necesita reorganizarse para mejorar la accesibilidad urbana. Los corredores que sirven mercados, estaciones ferroviarias o intercambios modales emplean esta lógica.

La prioridad del bus se combina con ampliación de aceras, refugios, sombreado, iluminación y nuevas zonas de estancia.

**Tipología 4. Intervenciones puntuales sobre calles peatonales existentes:** Son ajustes finos sobre espacios ya peatonales o semipeatonales, orientados a aumentar la sombra, mejorar el drenaje, fortalecer la vegetación o introducir elementos de mobiliario y confort. Constituyen una forma de completar, reforzar y actualizar áreas ya transformadas, integrándolas plenamente en la red de corredores.

**Una red que conecta parques, mercados, patrimonio y barrios**

Cada uno de los cuatro corredores se despliega en un paisaje urbano particularmente diverso. La gran fortaleza de esta estrategia es que no propone calles aisladas, sino que habilita conexiones directas con nodos urbanos que, en conjunto, sostienen la vida del Centro Histórico.

- Desde el este, los parques Morazán y España actúan como puertas de entrada verde al sistema.
- Hacia el norte, los mercados tradicionales reúnen comercio mayorista, gastronomía y servicios cotidianos.
- Al sur, los museos, estaciones ferroviarias y

parques cívicos estructuran un corredor cultural y de movilidad.

- Los barrios tradicionales —como Barrio México— aportan densidad residencial, identidad local y vida cotidiana.
- Las plazas y equipamientos institucionales funcionan como puntos de encuentro, reunión y circulación peatonal.

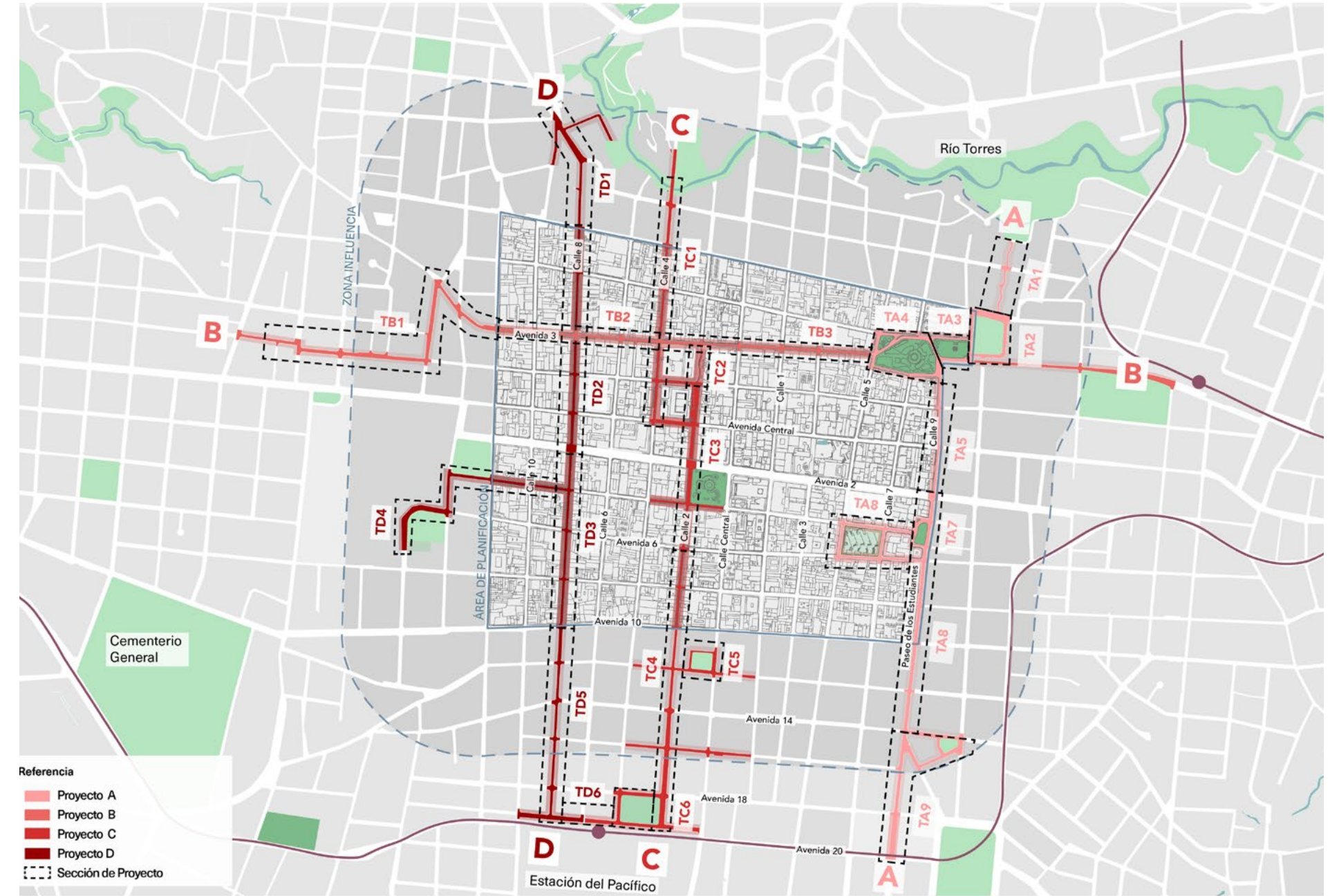
Los corredores no se diseñaron para funcionar como líneas rectas, sino como espacios de transición. Cada uno atraviesa áreas con diferentes velocidades urbanas, cambiando de carácter según el contexto: más verde y pausado en los bordes de los parques; más dinámico en los entornos comerciales; más amplio en zonas institucionales; más barrial en sectores residenciales.

Así, la red no solo organiza flujos: activa memorias, fortalece identidades, distribuye oportunidades y conecta realidades urbanas diversas.

**Un sistema que prepara la ciudad para las siguientes décadas**

La articulación de estos cuatro corredores representa una inversión estratégica para el futuro del centro urbano. La red está pensada para crecer, adaptarse y alimentar futuros proyectos: ampliaciones de áreas verdes, nuevas intervenciones patrimoniales, transformaciones modales, conexiones ciclistas, desarrollo de vivienda urbana y reapertura de rutas ferroviarias.

Más allá del diseño técnico, este sistema propone un cambio cultural en la forma de habitar la ciudad. El centro deja de ser un lugar de tránsito rápido para convertirse en un espacio caminable, accesible, confortable, activo y resiliente. Una estructura capaz de sostener eventos culturales, actividad comercial, vida nocturna, movilidad sostenible y convivencia cotidiana.



San José | Centro Histórico | Intervención por cuadra

## TIPOLOGÍA A - Peatonal completa

### Definición:

Calle completamente cerrada al tránsito vehicular, diseñada como espacio público peatonal continuo a nivel único, sin bordillos, donde solo circulan personas a pie, bicicletas y mobiliario urbano.

### Elementos de diseño:

- Nivelación total del espacio (sin diferencia entre calzada y acera)
- Zonas diferenciadas por textura (circulación vs estancia)
- Arborización lineal o islas verdes
- Mobiliario urbano (bancas, papeleras, iluminación)
- Sistemas de drenaje superficial (rejillas, cunetas, permeabilidad)
- Superficies táctiles y señalización para accesibilidad universal
- Espacios de permanencia (plazoletas, zonas de sombra)

### Función urbana:

Esta tipología busca consolidar espacios peatonales como corredores activos y zonas de alta calidad urbana, promoviendo el desplazamiento a pie, el encuentro ciuda-

dano y la apropiación del espacio público. Está orientada a la creación de un entorno seguro, accesible, inclusivo y atractivo, eliminando completamente el tránsito motorizado para priorizar la experiencia peatonal y el uso social del espacio.

Además de su función como eje de conectividad caminable entre nodos urbanos relevantes, esta tipología favorece la revitalización económica de bordes comerciales, la activación cultural y la cohesión comunitaria. Es especialmente adecuada para sectores patrimoniales, zonas escolares, ejes culturales o tramos de alta densidad peatonal.

### Actividades posibles:

- Circulación peatonal segura y continua
- Ferias temporales (artesanales, agrícolas, de emprendedores)
- Activaciones culturales y artísticas: conciertos, teatro callejero, murales en vivo
- Instalación de mobiliario flexible (mesas, juegos urbanos, estaciones de lectura)
- Actividades recreativas y deportivas ligeras: yoga, juegos de infancia, baile
- Espacios para cafés al aire libre o comercio estacionario regulado
- Talleres ciudadanos, asambleas comunitarias o actividades educativas



## TIPOLOGÍA B - Calle compartida

### Definición:

Calle diseñada para circulación mixta de peatones, ciclistas, transporte público y vehículos privados en un plano único. No hay separación por bordillos: todos comparten superficie homogénea.

### Elementos de diseño:

- Espacio vial unificado y continuo, sin bordillos
- Jerarquización visual sin segregación modal
- Dispositivos de calmado de tráfico (chicanas, bolderos, ensanches)
- Flujo mixto: peatones, bicicletas, vehículos
- Vegetación intercalada para sombra y ritmo espacial
- Materiales diferenciados para guiar o advertir
- Señalización horizontal mínima y funcional

### Función urbana:

La calle compartida está diseñada como un espacio multimodal de baja velocidad, donde diferentes modos de transporte coexisten en un entorno seguro, legible y de alta calidad urbana. El principio de diseño se basa en reducir las jerarquías tradicionales entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados, promoviendo una circulación atenta y una ocupación equitativa del espacio.

Su función se centra en mejorar la conectividad barrial, fomentar el comercio de proximidad y permitir una coexistencia armónica entre movilidad y estancia. A diferencia de una calle convencional, aquí el diseño incentiva un comportamiento respetuoso mediante lenguaje espacial (texturas, mobiliario, vegetación), sin barreras físicas que separen usos.

### Actividades posibles:

- Circulación compartida (peatones, bicicletas, vehículos a baja velocidad)
- Cruces informales o espontáneos por parte de peatones
- Instalación de mesas, jardineras, parklets o pequeños nodos de estancia
- Descarga de mercancía para comercio local sin obstrucción peatonal
- Instalación de arte urbano o señalética interpretativa
- Actividades comerciales de fachada (puestos móviles, vitrinas exteriores)
- Microeventos barriales como ferias, proyecciones o intervenciones artísticas
- Activación nocturna con iluminación peatonal y programación cultural ligera



## TIPOLOGÍA C - Calle compartida exclusiva para transporte público

### Definición:

Calle compartida donde únicamente circula transporte público (buses, taxis autorizados) y modos activos (peatones, bicicletas), todos sobre un mismo nivel.

### Elementos de diseño:

- Plataforma vial sin bordillos, uso exclusivo para buses
- Paradas de transporte público integradas (con mobiliario y sombra)
- Elementos de restricción de acceso a vehículos privados
- Espacios peatonales amplios y seguros
- Pavimentos con guía táctil
- Vegetación acompañando recorridos y paradas
- Señalización clara y específica para transporte

### Función urbana:

Esta tipología está pensada como corredor prioritario para el transporte público, donde se limita el ingreso de vehículos privados, pero se mantiene la accesibilidad peatonal y ciclista. A nivel espacial, el diseño busca integrar la movilidad eficiente (buses y taxis regulados) con

una experiencia urbana segura y amigable para el peatón, mediante aceras amplias, paradas de calidad y tratamiento paisajístico.

Funciona como una columna vertebral de movilidad sostenible, conectando nodos de intercambio, estaciones intermodales, zonas de alto flujo o centros de actividad. A su vez, fomenta una urbanidad activa al transformar el entorno del transporte en espacio habitable

### Actividades posibles:

- Desplazamiento fluido de buses o transporte colectivo (taxis, buses eléctricos)
- Acceso universal a paradas con plataformas niveladas y sombra
- Espera cómoda y segura con elementos de resguardo, señalización digital o paneles informativos
- Flujo peatonal intenso paralelo al corredor de transporte
- Comercio ambulante regulado o nodos de servicios (carga móvil, información turística)
- Actividades comunitarias en laterales: lectura, reuniones informales, siembra urbana
- Activación con arte gráfico, color o intervenciones de apropiación espacial



## TIPOLOGÍA D - Intervenciones puntuales en calles peatonales existentes para mejorar la resiliencia

### Definición:

Se refiere a intervenciones puntuales y específicas en corredores peatonales ya existentes, sin rediseñar completamente la infraestructura. Estas acciones buscan aumentar la resiliencia urbana frente al cambio climático mediante soluciones sostenibles y de bajo impacto.

### Elementos de diseño:

- Ubicación de jardineras y bioswales (con drenaje superficial)
- Pavimentos permeables (según zonas estratégicas)
- Canales y regaderas laterales o centrales
- Zonas de vegetación para absorción hídrica
- Microespacios de sombra o de vegetación en fachadas
- Renovación puntual de mobiliario urbano
- Identificación clara de las zonas intervenidas (no toda la calle)

### Función urbana:

Esta tipología tiene como propósito la adaptación climática del espacio urbano, a través de intervenciones específicas y localizadas dentro de corredores peatonales ya existentes. Se trata de reforzar su capacidad de enfrentar

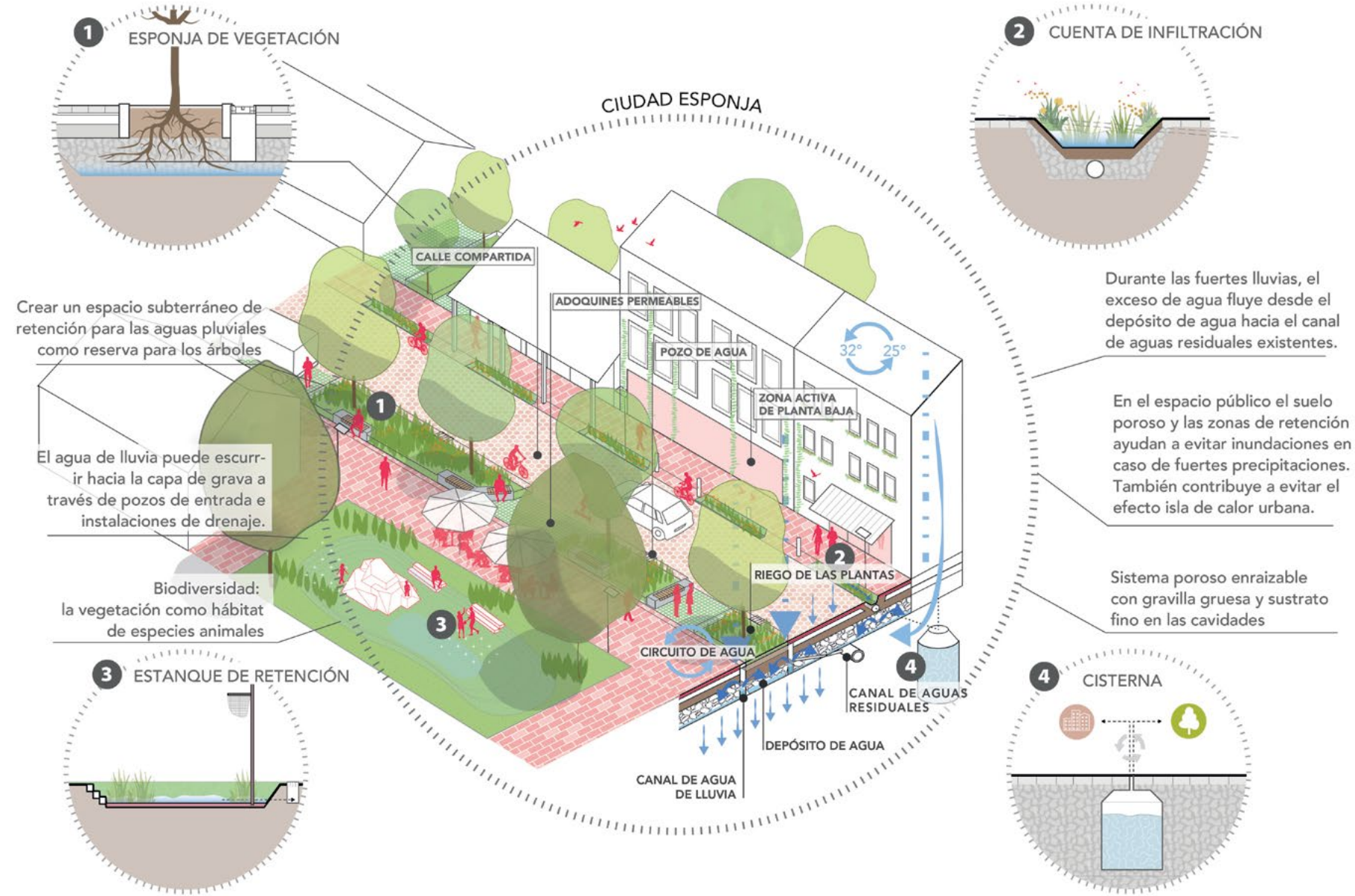
eventos climáticos extremos, especialmente lluvias intensas, calor urbano y deterioro ambiental, sin cambiar la estructura funcional del espacio.

A diferencia de las tipologías anteriores, estas intervenciones son microtransformaciones con alto impacto ecológico, paisajístico y funcional, que consolidan el valor ambiental del espacio peatonal existente. Su implementación suele ser modular y replicable, ideal para contextos patrimoniales o con infraestructura consolidada.

### Actividades posibles:

- Incorporación de elementos de drenaje urbano sostenible (bioswales, canales superficiales)
- Siembra de vegetación resiliente (nativa, de bajo mantenimiento) en jardineras o microbosques
- Aumento de sombra urbana con árboles nuevos o pérgolas verdes
- Observación educativa de prácticas de sostenibilidad (paneles, códigos QR)
- Participación ciudadana en mantenimiento y vigilancia del espacio
- Actividades ambientales comunitarias: jornadas de siembra, reciclaje, compostaje
- Instalación de mobiliario ecológico (bancos con captación pluvial, luminarias solares)





San José | Centro Histórico | Principio de la Ciudad Esponja

## Superficies y Materiales

### Acera

- Permeables: permiten el paso del agua
- Resistentes: soportan presión y desgaste
- Antideslizantes: seguro para caminar
- Versátiles: varias formas y colores
- Fáciles de mantener: piezas reemplazables



Sombreado de referencia en los planos

### Espacios públicos

- Resistentes: soportan alto tránsito peatonal
- Duraderos: larga vida útil con poco mantenimiento
- Uniformes: crean superficies estables y continuas
- Estéticos: disponibles en distintos formatos y acabados
- Funcionales: adecuados para espacios públicos amplios



Sombreado de referencia en los planos

### Superficie permeable

- Permeables: facilitan la infiltración del agua
- Ecológicos: permiten el crecimiento de vegetación entre las juntas
- Resistentes: adecuados para tránsito ligero
- Estéticos: combinan superficie dura con áreas verdes
- Reducción de calor: favorecen un microclima más fresco



Sombreado de referencia en los planos

### Calzada, Losetas

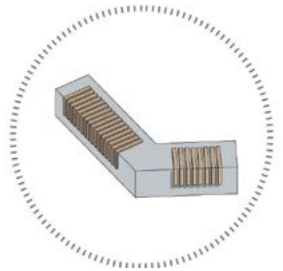
- Alta resistencia: soportan cargas de vehículos pesados
- Duraderos: larga vida útil bajo tráfico intenso
- Antideslizantes: mayor seguridad en condiciones húmedas
- Fáciles de mantener: piezas individuales reemplazables
- Estables: garantizan una superficie firme y uniforme.



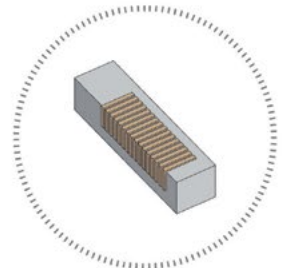
Sombreado de referencia en los planos

## Mobiliario Urbano

### Asientos



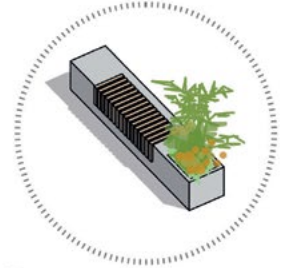
Banco 1



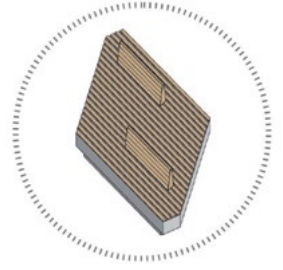
Banco 2



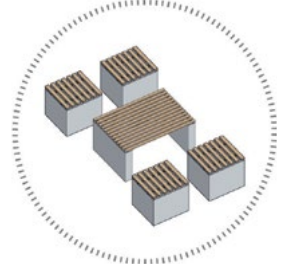
Banco con pergola



Banco con vegetación



Plataforma



Mesa con sillas

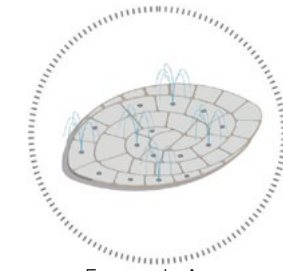


Jardinería permeable con mobiliario



Jardinería permeable

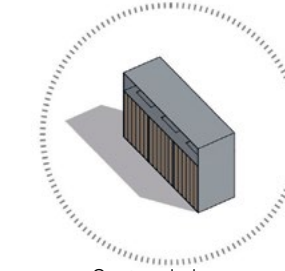
### Infraestructura urbana



Fuente de Agua



Bicicletero



Cestos de basura



Luminaria

## Menú de Diseño por Cuadra Intervenciones Físicas Propuestas



### Espacio público y comercio

#### Vivienda



#### Sociales



#### Plazas públicas



#### Gastronomía



#### Comercio



### Menú de Diseño por Cuadra Intervenciones Físicas Propuestas



Espacio peatonal

Peatonal completa



<https://i.pinimg.com/1200x/4b/c4/9f/4bc49f9aabbact03593321186af-b3a9e.jpg>

Calle compartida



[https://www.vienna-trips.at/wp-content/uploads/2017/02/51282024\\_m.jpg](https://www.vienna-trips.at/wp-content/uploads/2017/02/51282024_m.jpg)

Calle compartida  
exclusiva par transporte público



<https://www.vienna.at/2020/09/ABD0088-20200903-4-3-321034552591-1920x1440.jpg>

Intervenciones puntuales



<https://i.pinimg.com/1200x/8b/02/2c/8b022cc3a9b86bd99d-d5a8b7879120f.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/3c/17/cd/3c17cdca46d9efc1a92d75ee-86fd054.jpg>



<https://i.pinimg.com/736x/9b/fa/58/9baf58edb53d346611b5af378b94660.jpg>



<https://th.bing.com/th/id/R.be0fc79b549c66542f8193f7bfab-df8a7rik=frvLDCrYAZxIMg&riu=http%3a%2f%2fcp.at%2fseite%2fde-6622c6fb209de6840860ed.jpg>



<https://i.pinimg.com/736x/26/26/e4/2626e44bf-b622c6fb209de6840860ed.jpg>

### Menú de Diseño por Cuadra Intervenciones Físicas Propuestas



Movilidad activa y estancia

Ciclovia



<https://i.pinimg.com/1200x/e2/7c/de/e27cde8e93201abe312d79a-bae7a284c.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/02/2a/82/022a8242d9dc0aabe6b-74b1a74ee198.jpg>

Paradas de autobus



<https://i.pinimg.com/736x/8c/9b/f7/8c9bf7adee449579de8b7fde-4aab8908.jpg>



<https://i.pinimg.com/736x/09/61/c4/096fc4857279a13c-978443f0ed21cb3.jpg>

Espacios de encuentro



<https://i.pinimg.com/1200x/05/21/97/052197ec72cc1ebcfb5f-6c8590ae6a64.jpg>



<https://i.pinimg.com/736x/d5/78/a8/d578a8bd36ecc37803a8839e-4ba7fc7.jpg>

Integración con equipamientos cercanos



<https://i.pinimg.com/1200x/60/e9/f5/a0e9f5fecac-d3cb4d0c4490e470b42ad.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/88/4f/02/884f02e7dd-46ded1029d735f5e201bb5.jpg>

**Menú de Diseño por Cuadra**  
Intervenciones Físicas Propuestas



**Infraestructura verde**  
Arboles

7

**Cirri blanco (Tapirira mexicana)**



**Supara (Hauya lucida subs. elegans)**



**Matasano (Casimiroa sapota)**



**Gavilancillo (Albizia adinocephala)**



**Cerola (Malpighia glabra)**



**Caregre (Picramnia antidesma)**



**Capulín (Muntingia calabura)**



**Carao (Cassia grandis)**



**Chaperno (Lonchocarpus acuminatus)**



**Vainillo (Tecoma stans)**



**Menú de Diseño por Cuadra**  
Intervenciones Físicas Propuestas



**Infraestructura verde**  
Arbustos

**Cordoncillo (Piper aduncum)**



**Frijolillo (Senna septemtrionalis)**



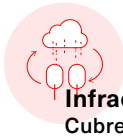
**Acerola (Malpighia glabra)**



**Caregre (Picramnia antidesma)**



**Menú de Diseño por Cuadra**  
Intervenciones Físicas Propuestas



**Infraestructura verde**  
Cubresuelos

7

**Philodendron (Radiatum)**



**Golondrina (Stachytaspheta jamaicensis)**



**Mano de tigre (Monstera deliciosa)**



**Tequisque (Xanthosoma sagittifolium)**



**Cufea (Cuphea sp)**



**Cucaracha (Tradescantia zebrina)**



**Corazón púrpura (Tradescantia Pallida)**



**Batatilla (Ipomoea Pes-caprae)**



**Lantana (Lantana camara)**



**Corazón de Jesús (Caladium bicolor)**



**Philodendron (Radiatum)**



**Tabacón (Anthurium salvinii)**



**Menú de Diseño por Cuadra**  
Intervenciones Físicas Propuestas



**Drenaje**

**Bioswales**



**Cuenta de infiltración**



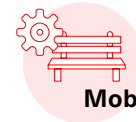
**Estanque de retención**



**Cisterna**



**Menú de Diseño por Cuadra**  
Intervenciones Físicas Propuestas



Mobiliario y servicios

Infraestructura



<https://i.pinimg.com/1200x/e2/7c/de/e27cde8e93201abe312d79a-bae7a284c.jpg>



<https://i.pinimg.com/736x/51/e3/26/51e326b-018d03b7432c9e6c7b620cbb1.jpg>

Bancas con vegetación



<https://i.pinimg.com/736x/a0/20/0c/a0200c600abfbeb0945404a9f-49748ba.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/ba/08/e3/ba08e36bd055c683b3689ed-da007b33d.jpg>

Pergola



<https://i.pinimg.com/1200x/5e/1c/95/5e1c95f6c95189e6c51219ab4a-0e52ff6d45.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/21/64/e3/2164e39cfc05b9cdcf-ea60b66271c7db.jpg>

Senalética inclusiva



<https://i.pinimg.com/736x/d1/d1/3b/d1d13b40cca7cf5f9696f71ac8a41e61.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/c2/10/a6/c210a61b89f8917d308dd091d53a-7ed8.jpg>

**Menú de Diseño por Cuadra**  
Intervenciones Físicas Propuestas



Cultura y recreación

Intervenciones artísticas



<https://i.pinimg.com/1200x/4b/5d/ac/4b5dac5ac-d3a747b8c779f6d1d6f5694.jpgb3a9e.jpg>



<https://i.pinimg.com/736x/23/2a/36/232a3686d3b041b-9e4f617315d2760dd.jpg>

Áreas de juego infantil



<https://i.pinimg.com/736x/9c/2e/be/9c2e7b8a9ff6ef4b1f96266c3a97f.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/e4/9a/25/e49a2530846900ecdd-53c332ed51c709.jpg>

Áreas de deporte



<https://i.pinimg.com/1200x/70/a6/41/70a64f8b900f0fab-93c80aa691cd552.jpg>



<https://i.pinimg.com/1200x/37/92/01/379201cbfbf8f37f370ea25e-5f5745e8.jpg>

Espacios culturales y comunitarios



<https://i.pinimg.com/1200x/d6/c1/d6/c1d6f142e88bd42d8511563fcf68dfc.jpg>



<https://i.pinimg.com/736x/74/39/b2/7439b2a353752cd28fd14d5e53f-6bac4.jpg>

## 7.1 CALLE 9 - CORREDOR ACTIVO Y BIOLÓGICO

### Contexto Urbano, Diagnóstico Integral y Justificación del Proyecto

Calle 9 constituye uno de los recorridos más significativos del Casco Urbano Central de San José. Se despliega como un hilo que enlaza parques históricos, plazas cívicas, instituciones públicas, zonas comerciales tradicionales y espacios de intercambio social. Sin embargo, pese a su importancia funcional y simbólica, la experiencia cotidiana de recorrerla revela una fragmentación que debilita su rol en la estructura urbana. Esta tensión —entre su enorme potencial y sus limitaciones actuales— es el punto de partida del proyecto de revitalización.

A lo largo del corredor se observan aceras estrechas, superficies irregulares, discontinuidades físicas, desniveles que dificultan la movilidad y una ausencia casi total de sombra en varios segmentos. Estas carencias se sienten con particular fuerza en días de calor, cuando las superficies duras amplifican la temperatura y la falta de árboles convierte ciertos tramos en zonas poco amigables para caminar o permanecer. La accesibilidad universal también se ve comprometida: las rampas son escasas o están mal alineadas, los obstáculos interrumpen el paso y los pavimentos desgastados generan riesgos que afectan especialmente a personas mayores, niñas, niños y personas con discapacidad.

Desde la perspectiva ambiental, Calle 9 actúa como un corredor de escorrentía superficial en un entorno altamente impermeabilizado. Durante las lluvias intensas, el agua se desplaza por su trazado hacia puntos críticos donde se acumula o satura el

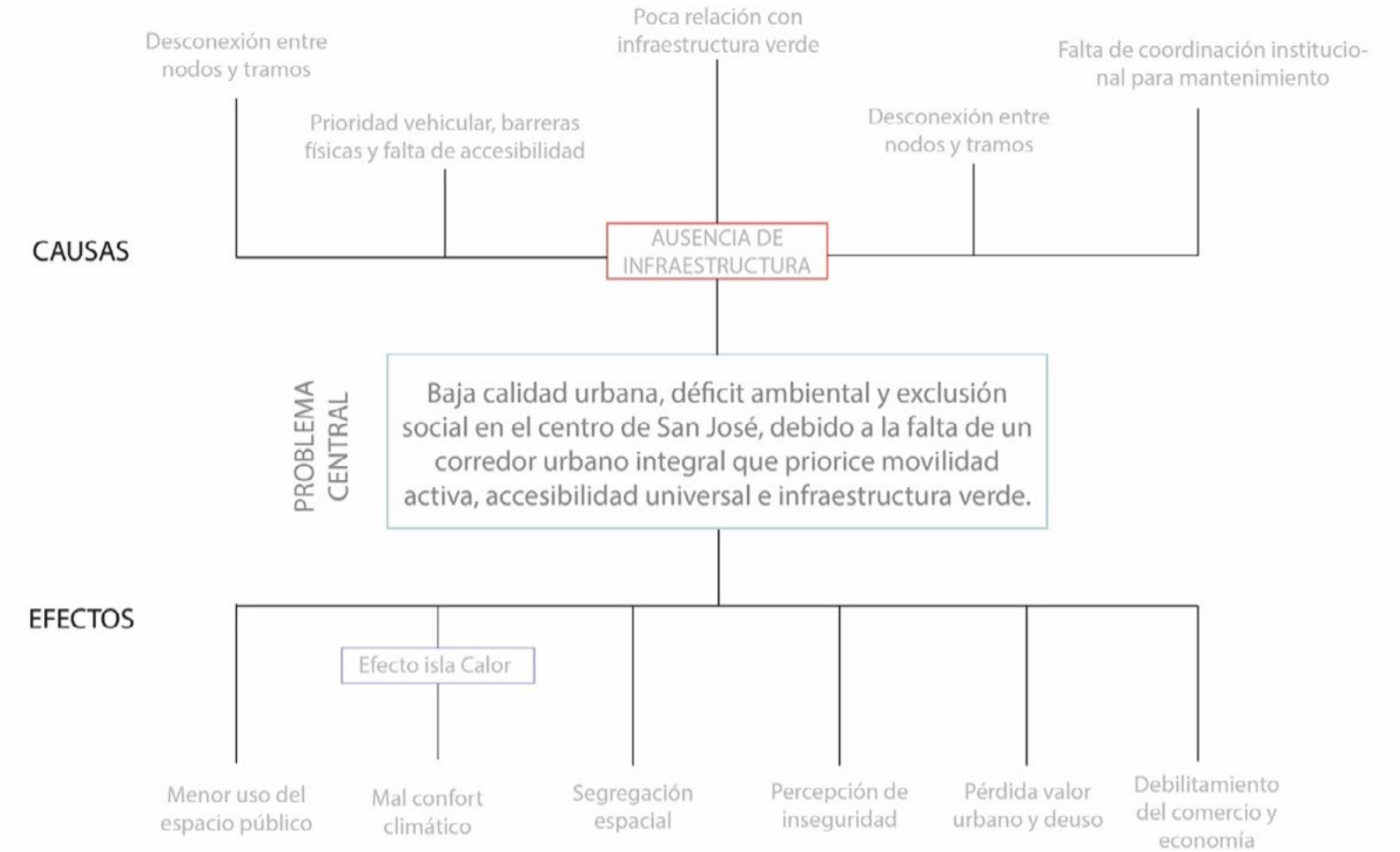
sistema pluvial existente. Esta condición, sumada al aumento de eventos climáticos extremos, refuerza la necesidad de incorporar soluciones basadas en la naturaleza que mitiguen estos riesgos.

En términos sociales y económicos, el corredor concentra una actividad que supera, con creces, la de una calle convencional. Hospitales, comercios, pequeñas empresas, universidades, mercados y oficinas públicas generan flujos constantes de personas durante todo el día. La vitalidad está presente, pero limitada por la falta de infraestructura adecuada. La ausencia de condiciones básicas de confort ahuyenta la permanencia y reduce el potencial económico de los frentes comerciales, que dependen del tránsito peatonal. Asimismo, el carácter simbólico del eje —por su proximidad a edificios patrimoniales, parques históricos y espacios de memoria— no logra expresarse en su estado actual.

El proyecto surge entonces no solo como una intervención física, sino como una operación transformadora con capacidad de reconfigurar la forma en que se vive el centro de San José. El objetivo no es embellecer un corredor, sino restituir su rol estructurante a partir de una visión contemporánea que combina movilidad activa, infraestructura verde, resiliencia climática y accesibilidad universal.

### Concepto de intervención y transformación espacial del corredor

El proyecto concibe Calle 9 como un “corredor activo y biológico”, una infraestructura que va más allá de la movilidad y se convierte en soporte de vida urbana y ambiental. La idea matriz es construir continuidad donde hoy hay fragmentos, sombra donde predomina la exposición, accesibilidad donde existen barreras



y paisaje donde solo encontramos superficies duras. Esta visión busca un equilibrio entre uso cotidiano y resiliencia, entre tradición urbana y nuevas formas de habitar el espacio público.

La transformación comienza por reconocer que cada tramo del corredor presenta condiciones distintas. Algunos segmentos, como el comprendido entre el Parque Morazán y el Parque España, ya cuentan con una intensidad peatonal asociada a actividades culturales y recreativas; otros, como el entorno de los Mercaditos y el Concejo Municipal, mezclan comercio, transporte y administración pública en un contexto más dinámico y congestionado. El proyecto responde a estas diferencias sin perder la coherencia general, construyendo un lenguaje urbano común que unifica toda la calle y hace legible su carácter.

En la conexión entre el Parque Morazán y el Parque España —uno de los tramos más emblemáticos del recorrido— la propuesta refuerza el papel de la calle como espacio de enlace entre dos grandes áreas verdes del centro. Se plantean aceras amplias, alineaciones de árboles que proporcionan sombra constante, superficies niveladas y mobiliario discreto que acompaña el tránsito sin interrumpirlo. Aquí el paisaje funciona como protagonista, y la geometría urbana se pliega a esta lógica.

La sección transversal propuesta, que puede insertarse en este punto, ayuda a comprender la transición hacia un espacio dominado por el peatón, donde la vegetación toma presencia y la calle completa adquiere una expresión tangible.

Más al sur, el entorno de la Plaza de las Garantías Sociales adopta una lógica distinta. Aquí el espacio público tiene un carácter cívico y ceremonial, y la intervención busca difuminar los límites entre calle y plaza. La plataforma continua —sin bordillos ni

jerarquías abruptas— convierte el conjunto en un espacio accesible, legible y seguro. Las soluciones basadas en la naturaleza funcionan como complemento a la arquitectura institucional, dotando de sombra a un área históricamente expuesta y mitigando la acumulación de agua en puntos críticos.

El tercer gran segmento del corredor, entre los Mercaditos y el Concejo Municipal, presenta una intensidad de uso que exige equilibrio entre movilidad, comercio y vida cotidiana. El diseño ordena los flujos mediante ampliaciones peatonales, cruces seguros, mobiliario funcional y arborización estratégica que acompaña los ritmos comerciales del sector. La sección transversal —propuesta en el estudio técnico— muestra la convivencia entre circulación controlada y espacios de permanencia.

Más allá de los tramos específicos, la intervención introduce una lógica continua basada en vegetación nativa, pavimentos accesibles, iluminación homogénea, zonas de descanso y sistemas de drenaje sostenible. Esto permite que Calle 9 deje de ser una sucesión de problemas para convertirse en una experiencia urbana coherente, donde cada tramo adquiere su identidad sin romper la unidad del corredor.

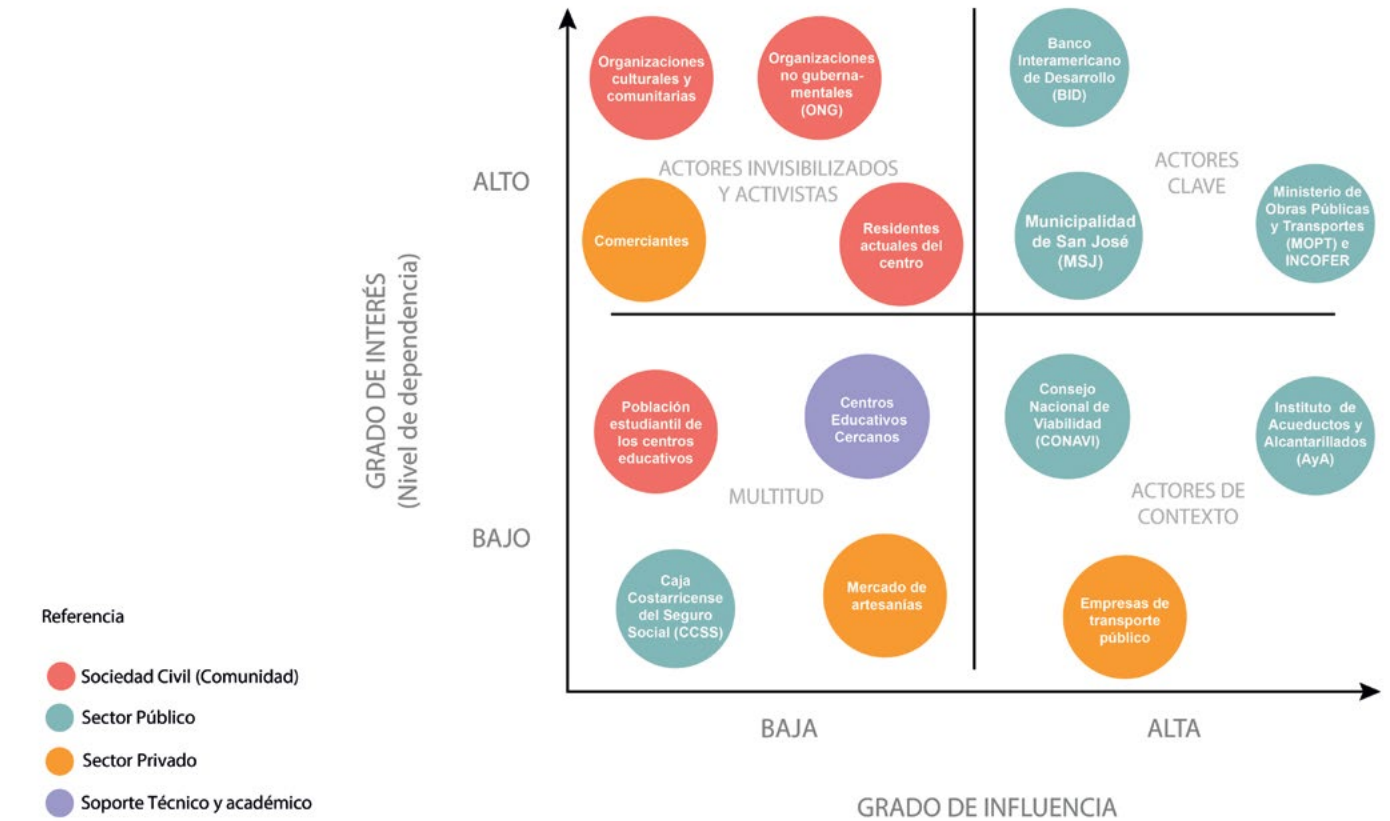
**Análisis técnico, costos, mantenimiento, actores e impactos**

La magnitud de la intervención —que abarca cerca de 49 400 m<sup>2</sup>— exige un análisis técnico riguroso que articule ingeniería, paisaje, movilidad, accesibilidad y gestión ambiental. El proyecto redefine geometrías, corrige pendientes, mejora la iluminación, introduce pavimentos permeables, establece un sistema de drenaje sostenible y garantiza continuidad peatonal a lo largo de todo el corredor. La ingeniería preliminar

resuelve las conexiones con redes existentes y establece las bases para una obra de implementación escalonada, capaz de minimizar las afectaciones a residentes y comercios.

La gestión del proyecto involucra una estructura institucional que debe coordinar actores diversos: dependencias municipales, instituciones de salud, comercios, usuarios cotidianos, operadores de transporte y organizaciones comunitarias. La capacidad de articular estos intereses es esencial para asegurar que el corredor funcione tanto durante

su construcción como en su operación posterior. Desde la perspectiva ambiental, la intervención tiene un impacto altamente positivo. La reducción de superficies impermeables, la incorporación de vegetación y la instalación de soluciones basadas en la naturaleza incrementan la capacidad de infiltración del corredor, mitigan riesgos de inundación y mejoran el microclima urbano. Los efectos acumulativos —sombra, biodiversidad, confort térmico— consolidan a Calle 9 como un eje de resiliencia climática dentro del centro histórico.



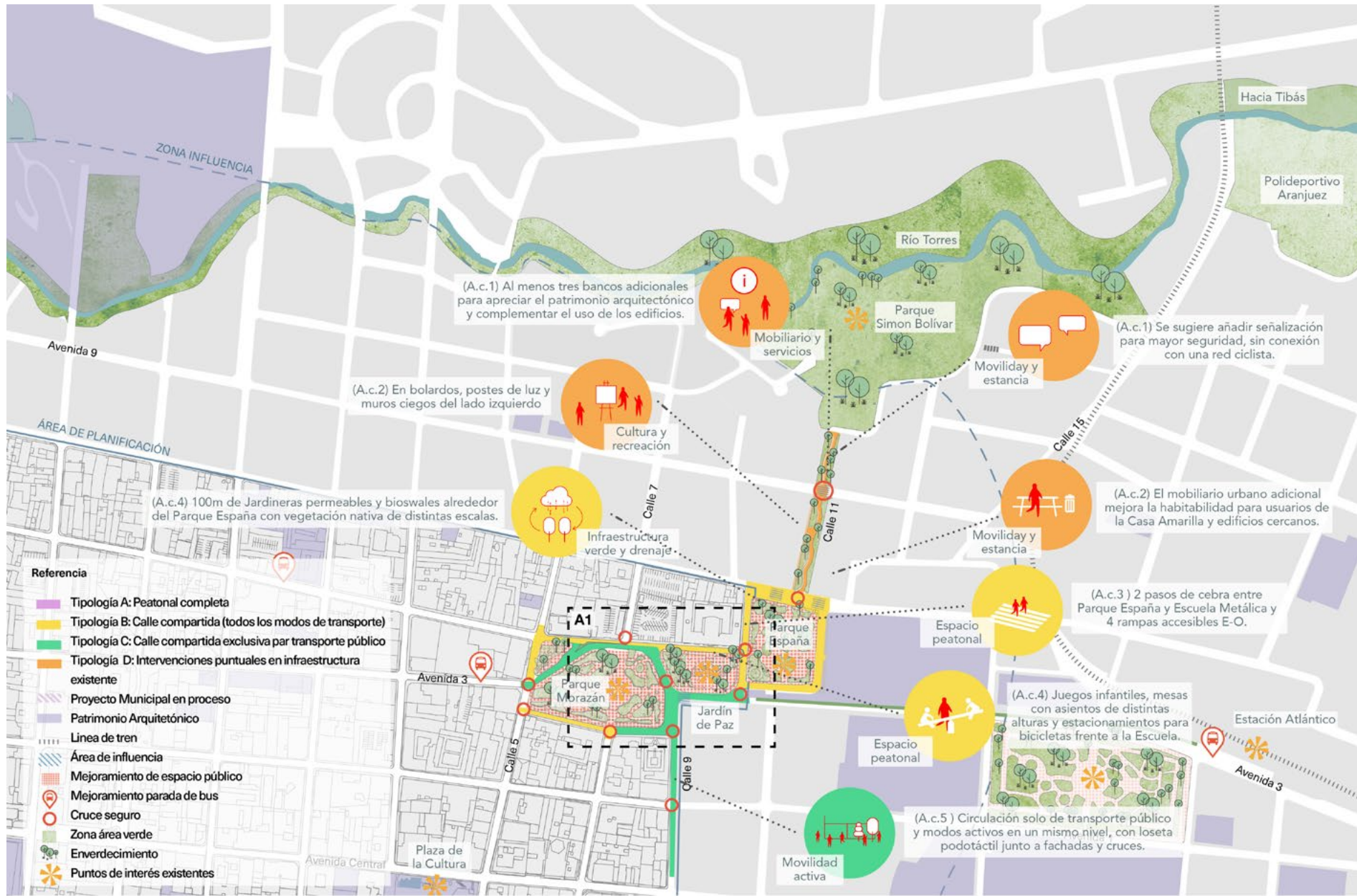
En el plano social, el proyecto fortalece la percepción de seguridad, amplía la accesibilidad universal, mejora la experiencia de caminar, estimula la actividad comercial y refuerza la identidad de los espacios públicos asociados al corredor. La calidad del diseño urbano permite que la calle sea nuevamente un lugar de encuentro, no solo un espacio de tránsito. En materia de costos, la intervención alcanza un total estimado de USD 9 710 000, distribuidos entre obras superficiales, infraestructura verde, mobiliario, iluminación, drenaje sostenible y mejoras específicas en tramos de mayor complejidad. Aunque la tabla de costos debe incorporarse íntegramente en el apéndice, es pertinente presentar aquí la síntesis para asegurar una lectura integrada. El mantenimiento anual, estimado en **USD 966 559,85**, constituye un componente indispensable para

garantizar la durabilidad del proyecto. Este monto cubre la conservación de pavimentos, la gestión de vegetación, la revisión de luminarias, la limpieza de mobiliario y el funcionamiento óptimo de los jardines de lluvia, pozos verdes y otros elementos del drenaje sostenible. El corredor exige, por tanto, no solo una inversión inicial significativa, sino una estrategia robusta de mantenimiento que asegure su plena operatividad a lo largo del tiempo.

El análisis de riesgos identifica factores vinculados a interferencias con redes de servicios públicos, resistencia temporal del comercio durante la ejecución y la vulnerabilidad frente a lluvias extremas, entre otros. Estas consideraciones requieren una estrategia de mitigación articulada, cuya síntesis técnica puede presentarse como referencia al final del capítulo.

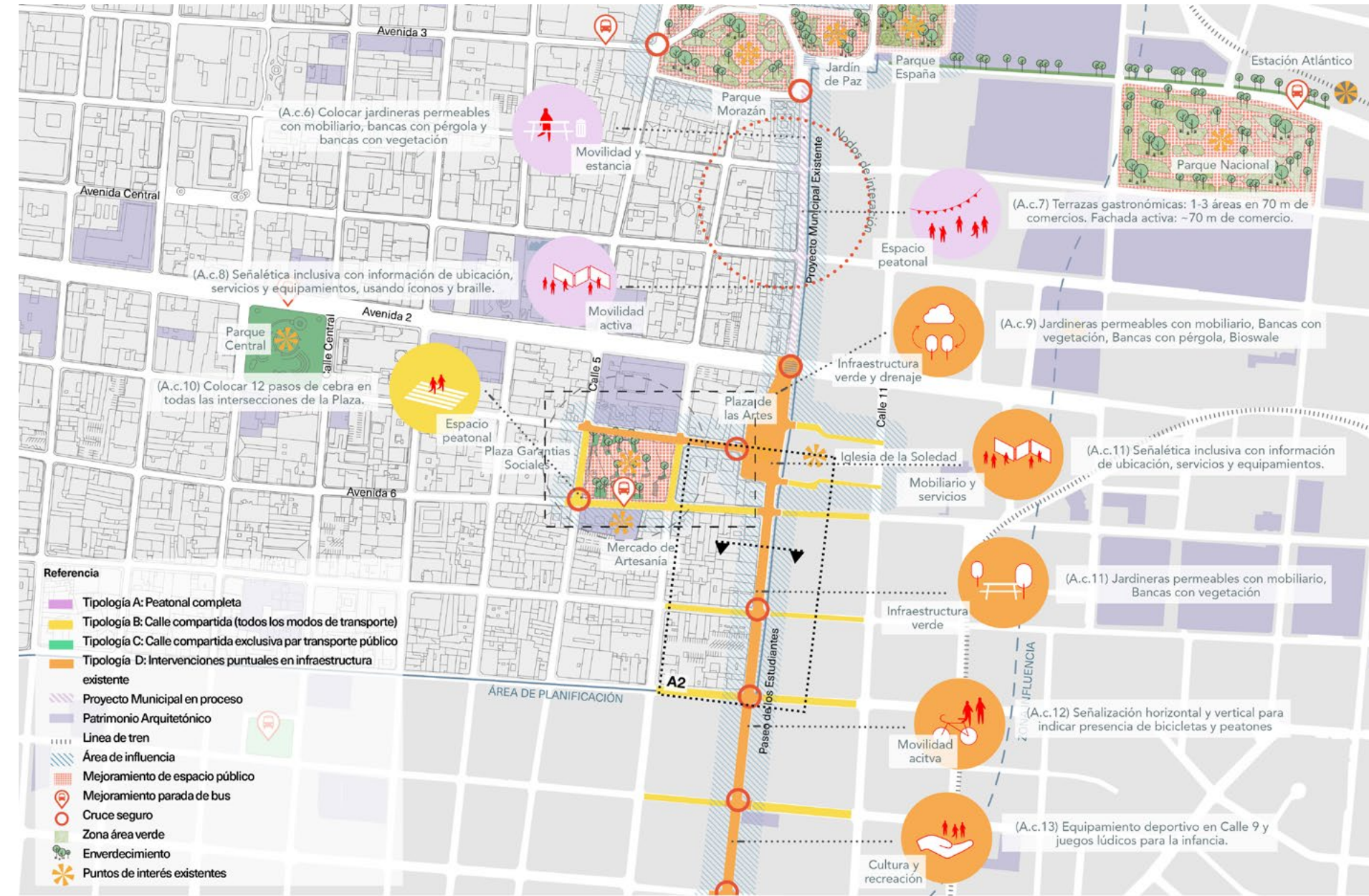
Categoría	Costo (USD)	Participación (%)
Obras superficiales	2.643.087 USD	27,2 %
Infraestructura pluvial	1.196.351 USD	12,3 %
Jardinería y arborización	727.093 USD	7,5 %
Mobiliario e iluminación	1.059.700 USD	10,9 %
Señalización vial	46.027 USD	0,5 %
Demoliciones	230.128 USD	2,4 %
Obras especiales	3.996.000 USD	39,2 %
<b>Total general</b>	<b>9.713.869,76 USD</b>	<b>100 %</b>

RIESGO	PROBAB.	IMPACTO	MITIGACIÓN
Interferencias con redes subterráneas (agua, electricidad, telecomunicaciones)	Alta	Alta	Levantamiento técnico previo, coordinación interinstitucional con AyA, ICE, CNFL, y supervisión en campo.
Resistencia ciudadana o comercial a las obras	Media	Media	Estrategia de comunicación anticipada, señalización clara y campañas informativas sobre beneficios del proyecto.
Retrasos en obtención de permisos y visados	Media	Alta	Gestión temprana ante CFIA, SETENA y coordinación directa con la Municipalidad de San José.
Afectación de árboles y vegetación existente	Media	Media	Plan de manejo ambiental y protección de raíces, arborización compensatoria con especies nativas.
Incremento de costos durante la ejecución	Media	Media a Alta	Incorporación de márgenes de contingencia (10-15%), revisión periódica de precios y flexibilización del cronograma.
Problemas logísticos durante las obras (acceso, tránsito, seguridad)	Media	Media	Diseño de fases constructivas, horarios escalonados y coordinación con tránsito municipal.
Conflictos con comerciantes informales o residentes	Media	Media	Diálogo previo con actores locales, alternativas de reubicación temporal y participación en planificación.



San José | Centro Histórico | Proyecto A Parte 1

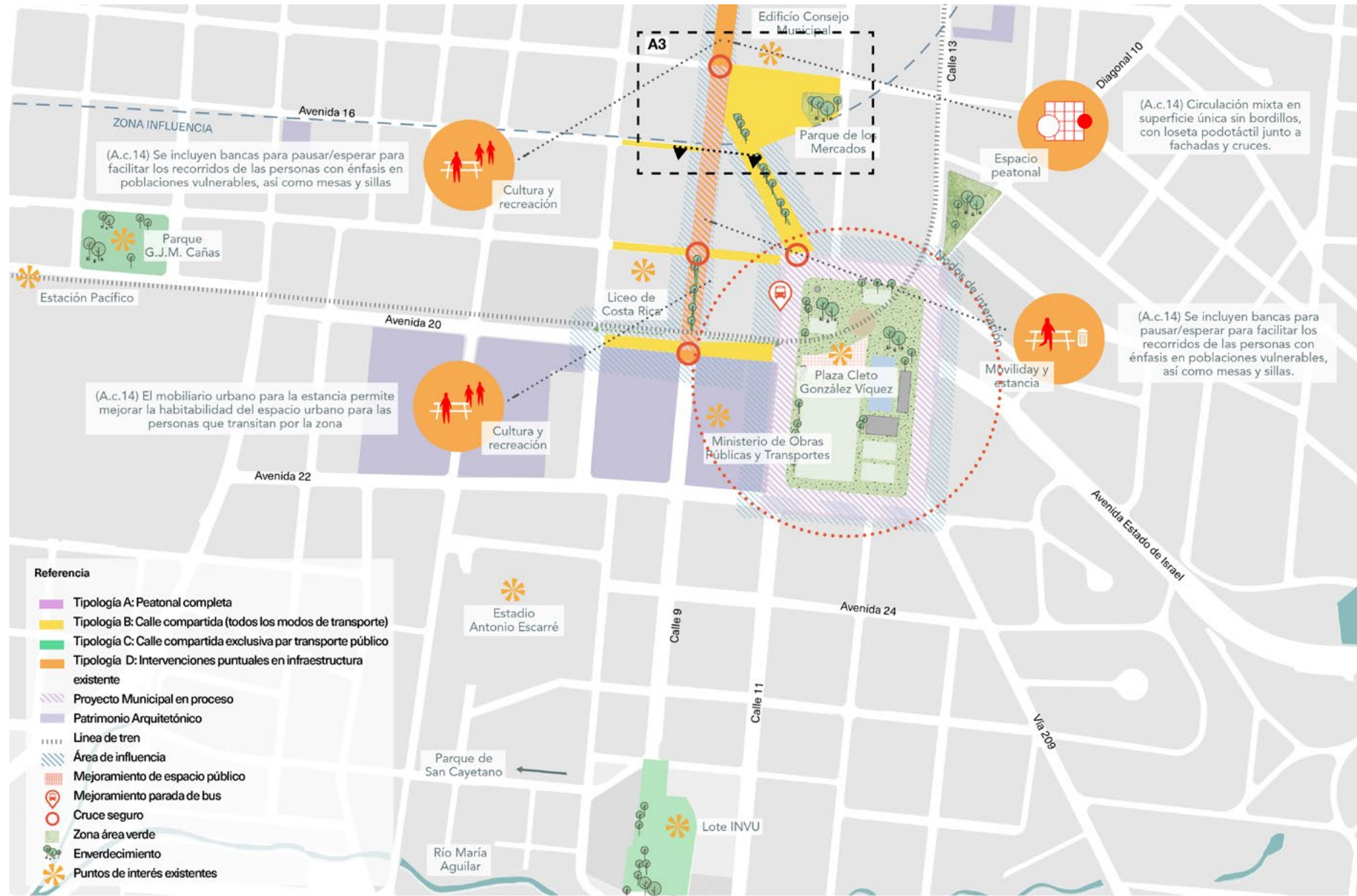
M 1:3500 0 30 60m



San José | Centro Histórico | Proyecto A Parte 2

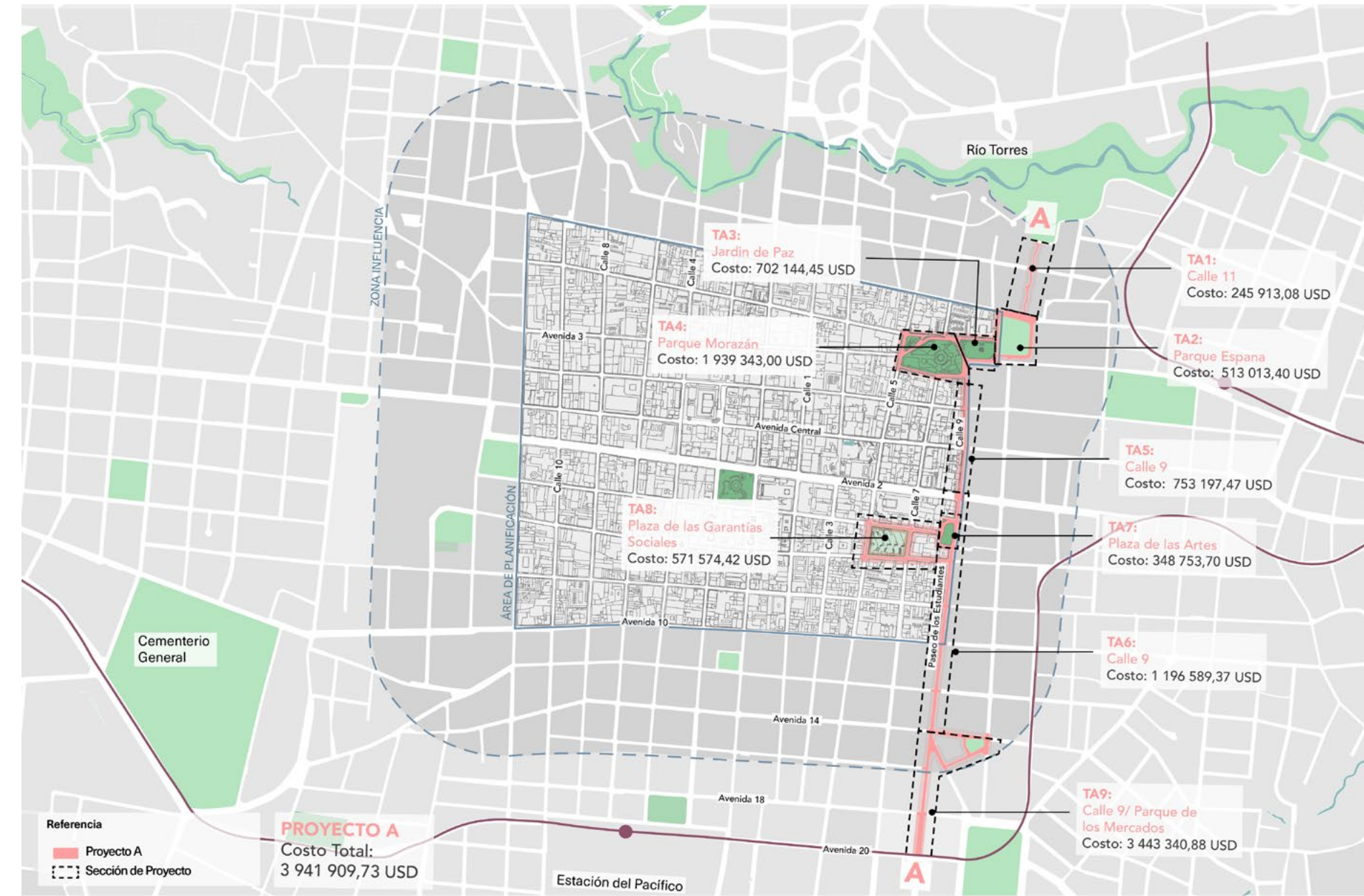
M 1:3500 0 30 60m





San José | Centro Histórico | Proyecto A Parte 3

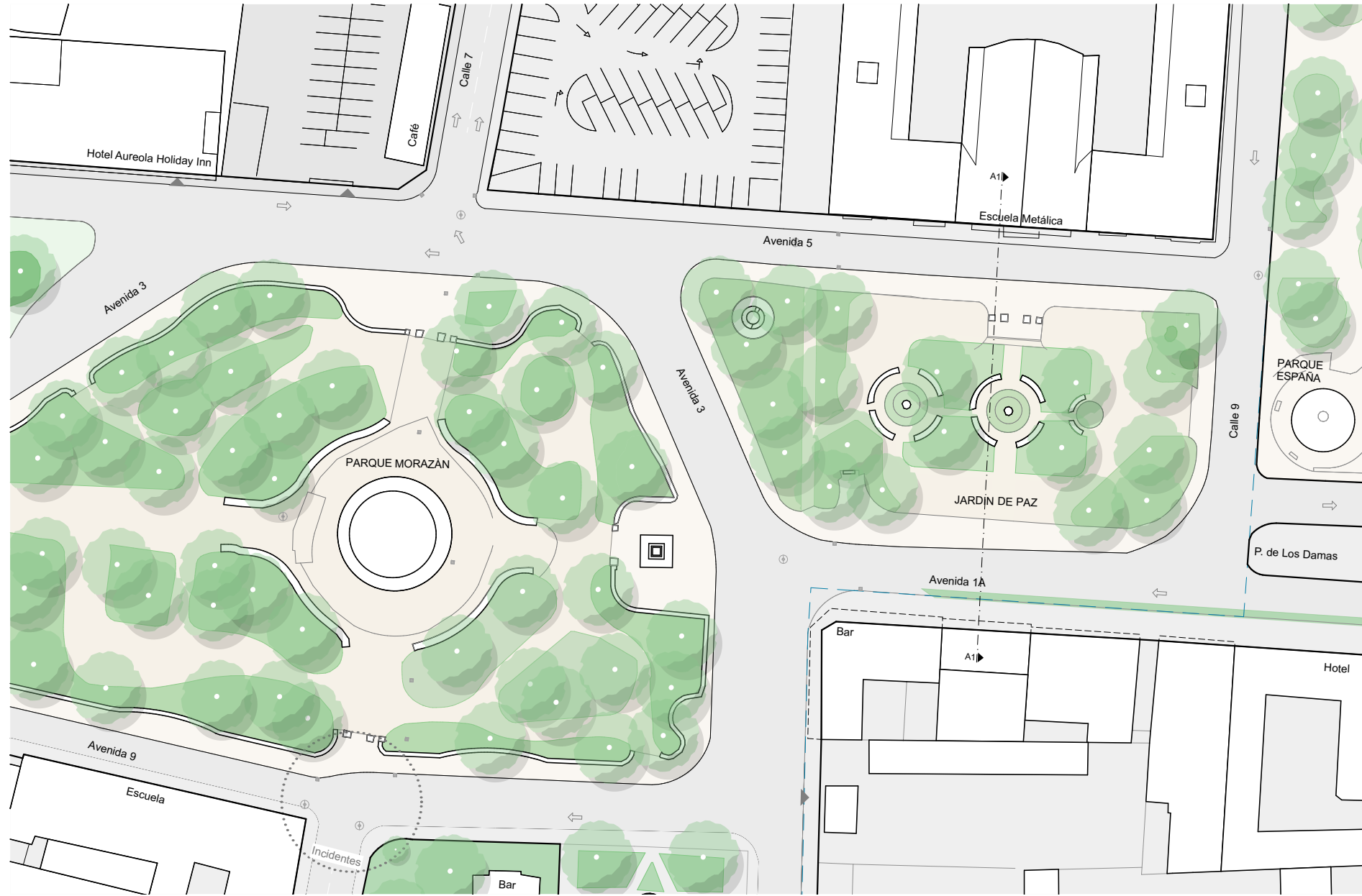
M 1:3500 0 30 60m



San José | Centro Histórico | Intervención por proyecto A

M 1:7500 0 150 300m

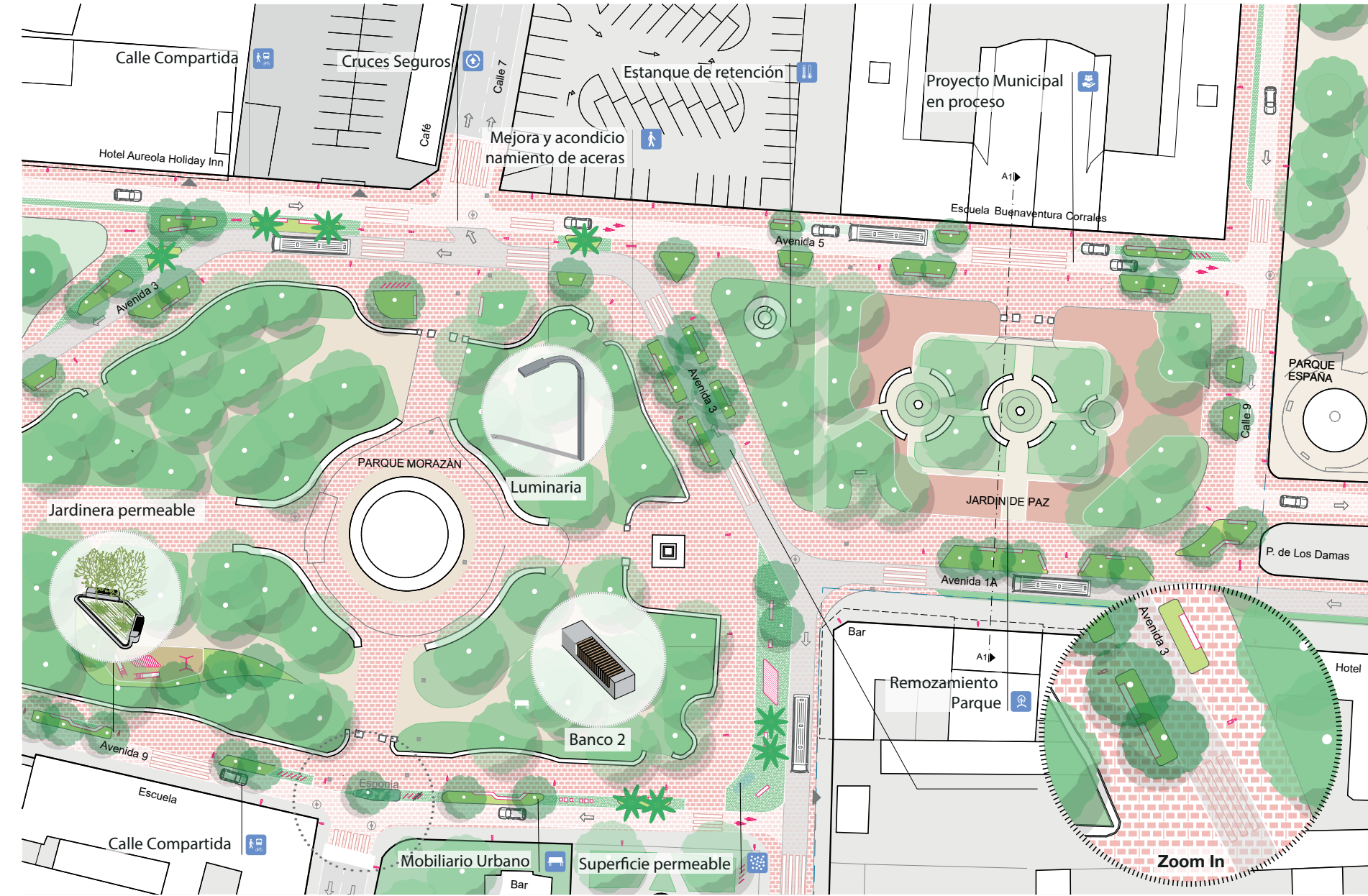




San José | Centro Histórico | A1 Parque Morazan / España | Antes

M 1:500 0 10 20m

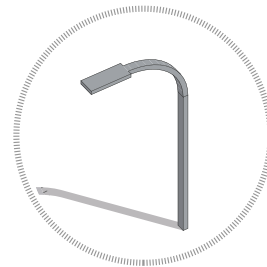
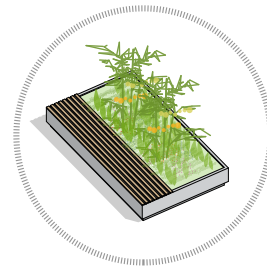
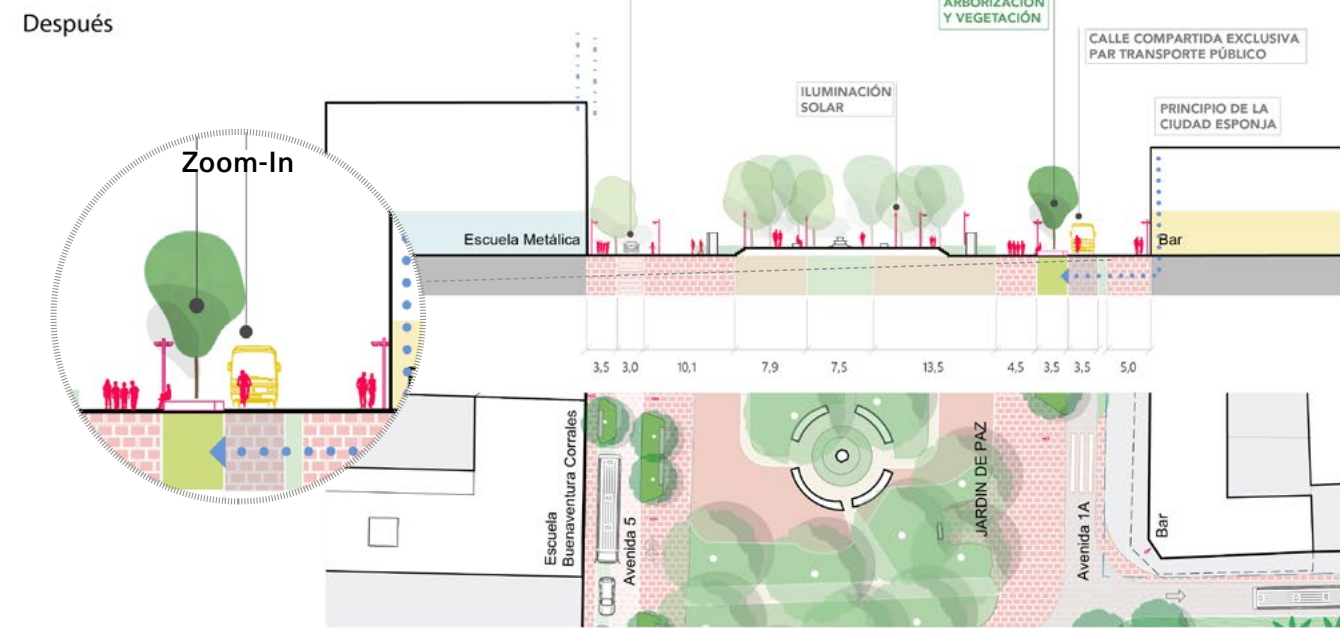
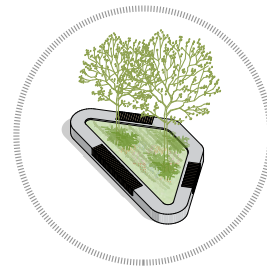
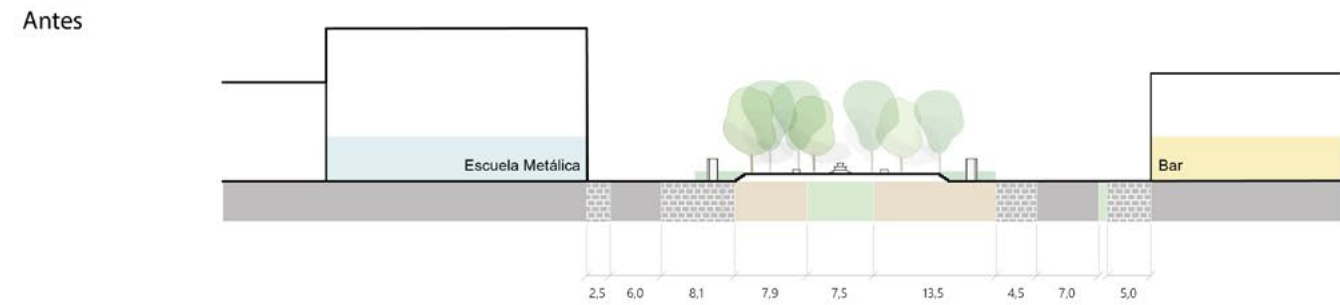
SUPERWEN  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | A1 Parque Morazan / España | Después

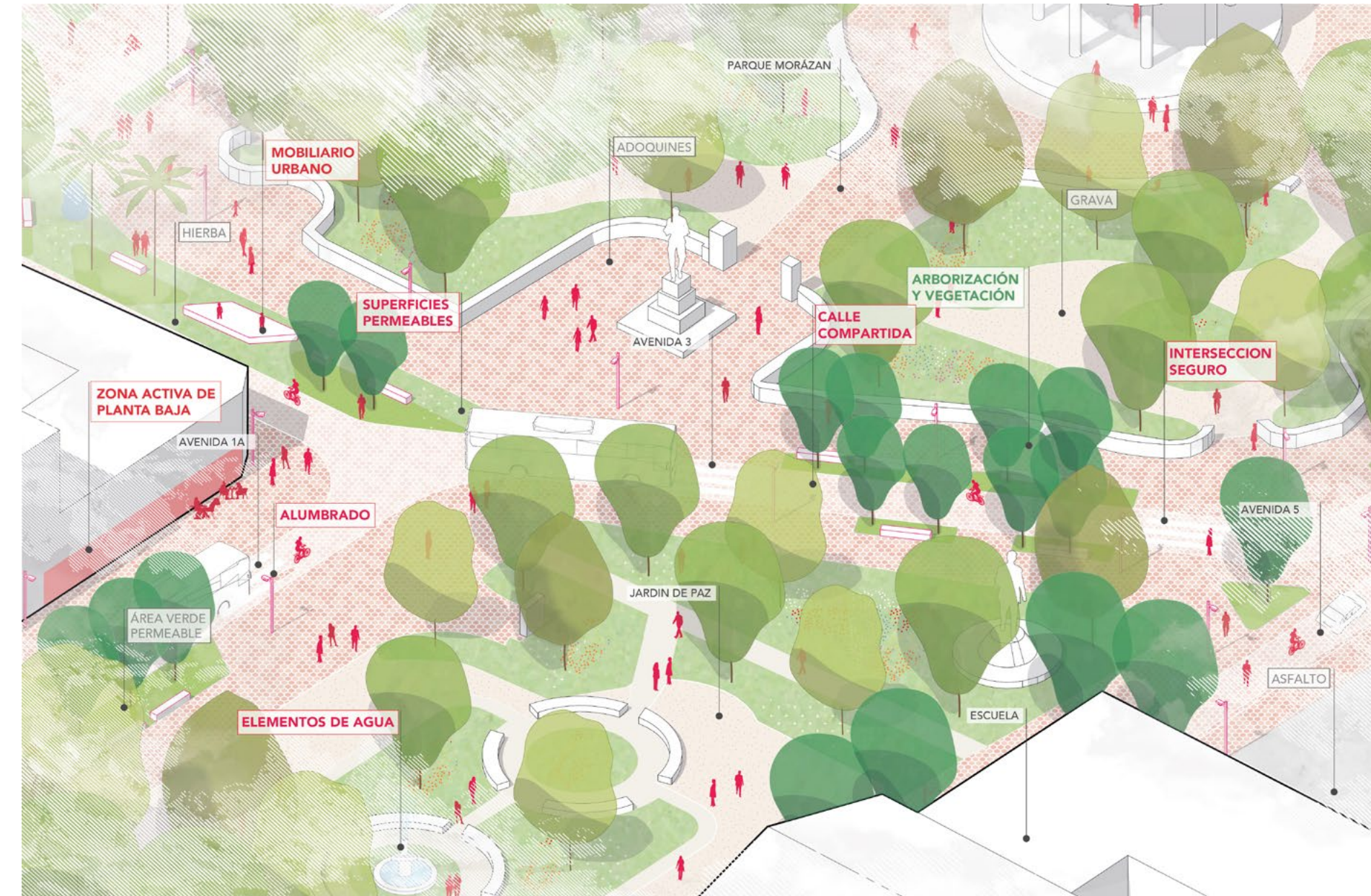
M 1:500 0 10 20m

SUPERWEN  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | A1 Parque Morazan / España | Sección

M 1:500



San José | Centro Histórico | A1 Parque Morazan / España | Después





San José | Centro Histórico | A2 Plaza de las Garantías Sociales | Antes

M 1:500 0 10 20m



San José | Centro Histórico | A2 Plaza de las Garantías Sociales | Después

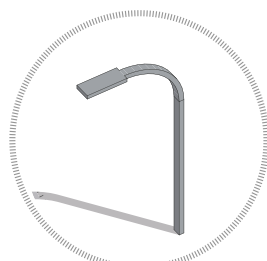
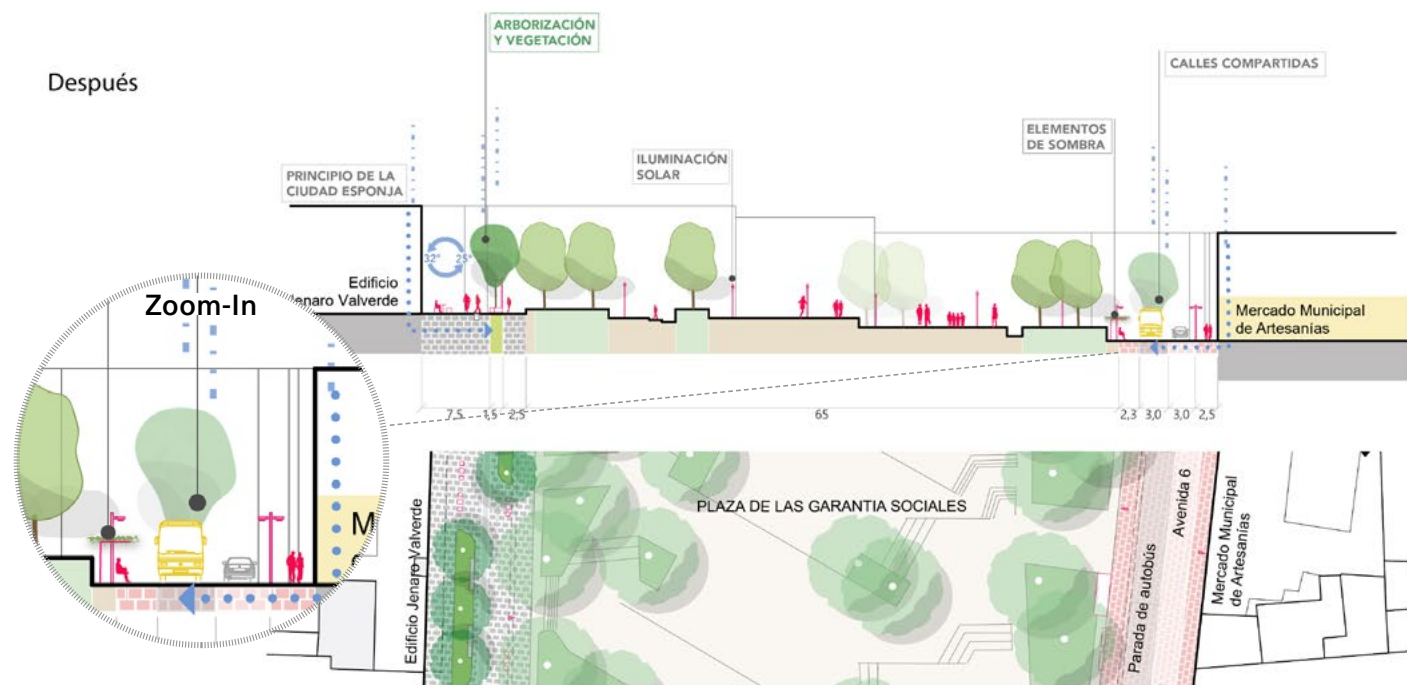
M 1:500 0 10 20m



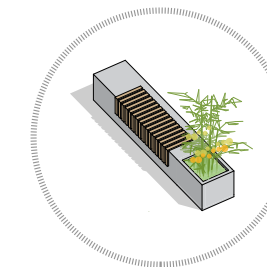
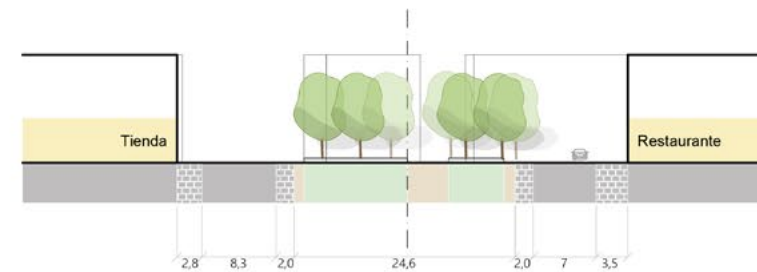
Antes



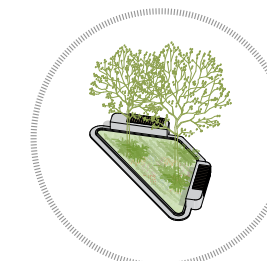
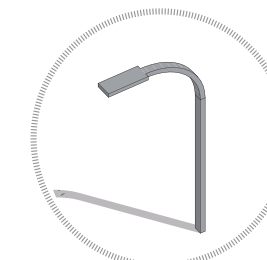
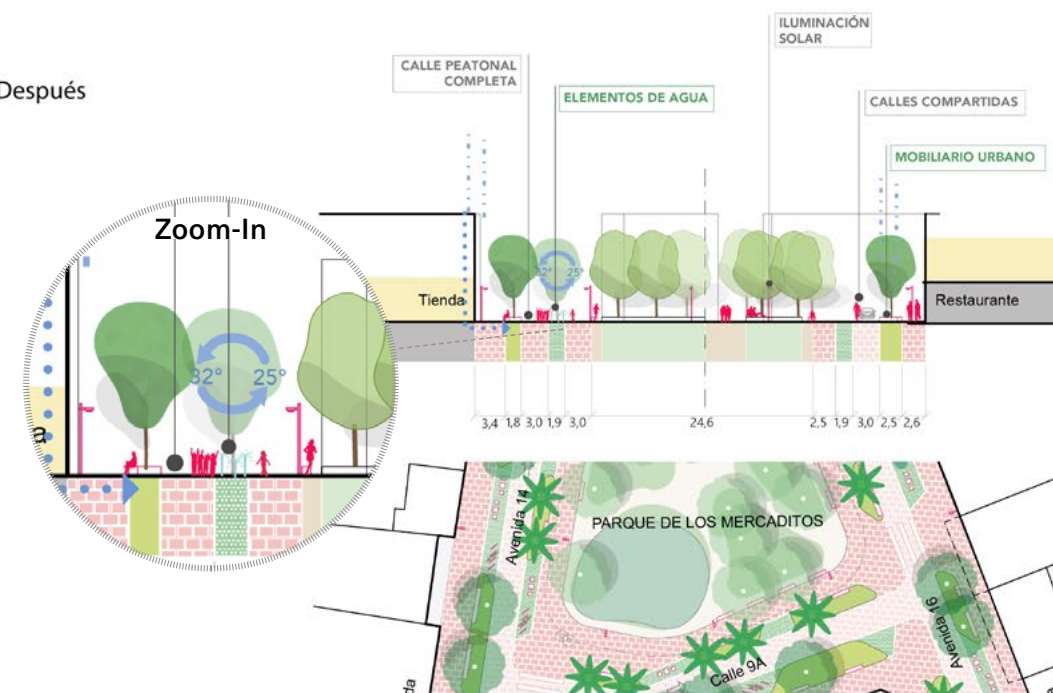
Después



Antes



Después





San José | Centro Histórico | A3 Paseo de los Estudiantes, Consejo Municipal, Parque de los Mercados | Antes

M 1:500 0 10 20m



San José | Centro Histórico | A3 Paseo de los Estudiantes, Consejo Municipal, Parque de los Mercados | Después

M 1:500 0 10 20m



## 7.2 AVENIDA 3 - CORREDOR DE TRANSPORTE, COMERCIO Y VIDA COTIDIANA

### Contexto urbano, dinámicas metropolitanas y sentido estratégico del Proyecto

Avenida 3 constituye uno de los corredores más singulares dentro del Casco Urbano Central de San José.

La avenida funciona como el principal acceso hacia el Mercado Central y el Mercado Borbón, dos equipamientos que han estructurado, durante décadas, las relaciones económicas, sociales y culturales del centro. Por ello, más que una vía, Avenida 3 es un espacio donde confluyen prácticas cotidianas arraigadas y formas de movilidad profundamente interdependientes.

Su identidad está definida por la intensa vida comercial que la rodea, especialmente en el sector de los mercados, y por un patrón urbano que combina tradición, proximidad y un flujo permanente de personas provenientes de distintos puntos de la ciudad.

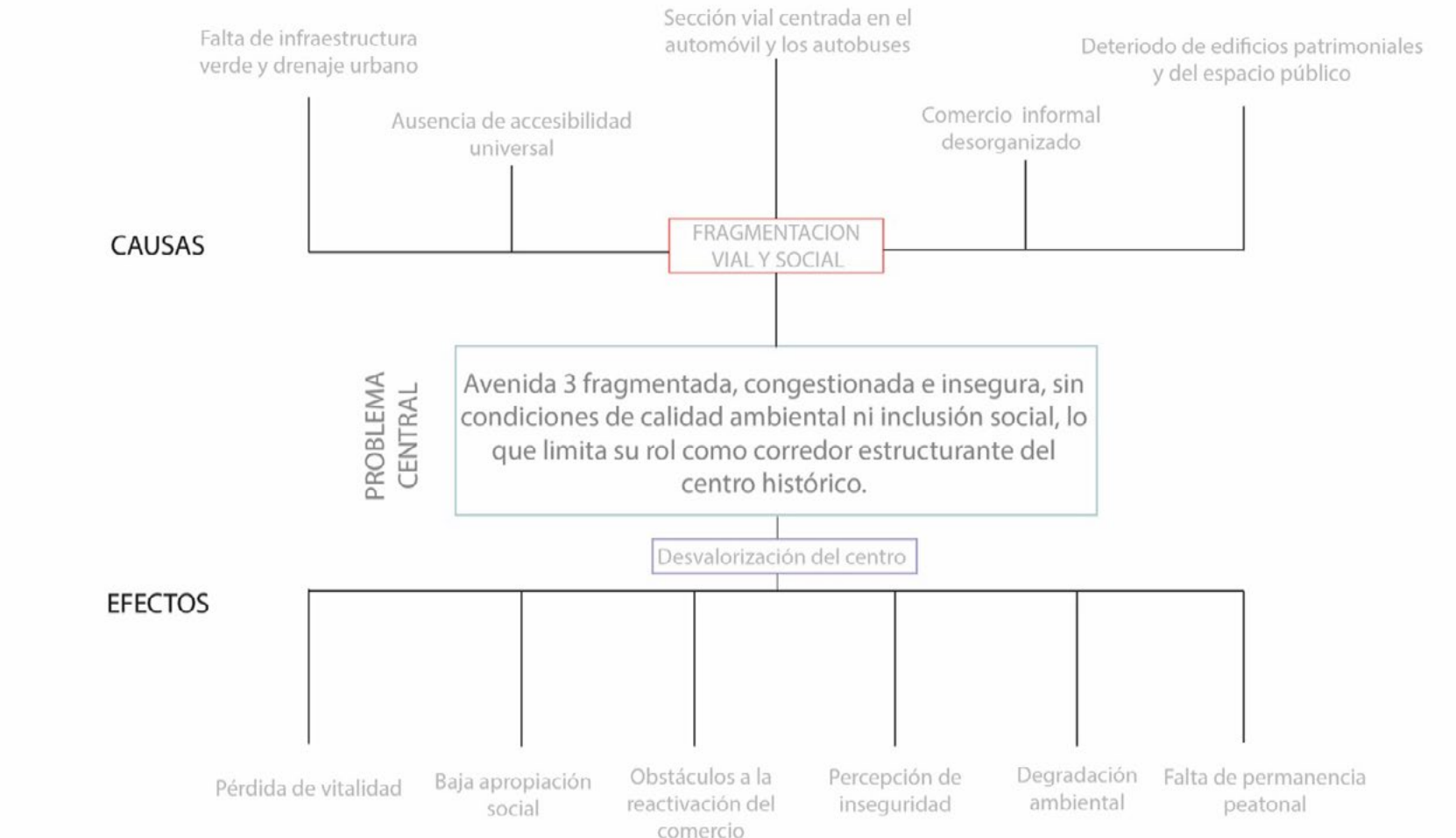
El diagnóstico del proyecto revela que, pese a esta intensa vitalidad, las condiciones actuales de Avenida 3 no ofrecen un espacio seguro, accesible ni eficiente para quienes la recorren. El perfil vial está dominado por una presencia vehicular que no se

corresponde con el volumen peatonal que caracteriza la zona; las aceras muestran deterioro significativo, discontinuidades y anchos insuficientes. En sectores cercanos a los mercados, los flujos espontáneos de peatones compiten con operaciones logísticas, carga y descarga de productos, tránsito de buses y microbuses, y circulación informal. La superposición de estos usos —muchos de ellos legítimos y necesarios para el funcionamiento de la centralidad comercial— genera tensiones espaciales que afectan la seguridad, el confort y la accesibilidad.

La avenida presenta, además, un déficit ambiental evidente: sombra escasa, superficies impermeables, contaminación atmosférica por vehículos pesados y una acumulación de calor que se intensifica en zonas donde la calle se estrecha o donde la actividad comercial ocupa parte de la franja peatonal. La iluminación nocturna resulta insuficiente para un sector que mantiene actividad durante horas prolongadas, lo cual agrava la percepción de inseguridad y limita la apropiación del espacio por parte de mujeres, personas mayores y otros grupos vulnerables.

Desde el punto de vista hidrológico, la Avenida 3 forma parte de un sistema complejo de escorrentías urbanas que confluyen en un sector altamente impermeabilizado. La ausencia de infraestructura verde y de elementos de drenaje sostenible dificulta la gestión eficiente del agua y expone ciertos tramos a saturaciones puntuales durante lluvias intensas.

El resultado es un corredor dinámico pero vulnerable, vibrante pero desbordado, con una identidad muy marcada por su actividad comercial pero con una infraestructura que no acompaña la magnitud ni la diversidad de los usos. El proyecto responde a esta situación con una visión integral que busca equilibrar movilidad, comercio, confort urbano, logística y resiliencia mediante una transformación profunda del espacio público.



**Concepto de intervención, transformación espacial y articulación con los mercados**

El diseño del proyecto parte de un entendimiento claro: Avenida 3 no es únicamente un corredor de movilidad ni un espacio comercial aislado, sino un sistema urbano que requiere soluciones específicas, calibradas a partir del delicado equilibrio entre flujos peatonales, operación logística, transporte público y actividad económica. Por ello, el proyecto adopta un enfoque que reconoce la centralidad de los mercados como nodos urbanos esenciales y construye a partir de ella una estrategia para mejorar la experiencia de quienes transitan, trabajan y habitan el sector.

La transformación se fundamenta en crear un corredor donde la movilidad activa tenga prioridad sin desplazar los usos tradicionales vinculados al comercio. El rediseño propone aceras más amplias, pavimentos accesibles, cruces claros y seguros, iluminación uniforme y una arborización estratégica que introduce sombra en puntos críticos. El objetivo no es suprimir la complejidad del corredor, sino ordenarla mediante una geometría más legible que permita convivir, de manera eficiente, a peatones, transportistas, comerciantes y visitantes.

En los tramos cercanos al Mercado Central y al Mercado Borbón —zonas donde la intensidad comercial alcanza su punto más alto— la intervención incorpora plataformas peatonales que permiten absorber el flujo continuo de personas, reduciendo conflictos con la circulación vehicular y mejorando la lectura espacial. Esta continuidad peatonal se complementa con áreas de estancia que favorecen la interacción social, la realización de actividades comerciales estacionales y la permanencia de quienes visitan el sector para realizar compras o trámites.

La relación entre comercio y movilidad se complejiza por la presencia constante de operaciones de carga y descarga. El proyecto reconoce que estas

actividades son esenciales para el funcionamiento de los mercados y evita desplazar la logística hacia zonas lejanas, lo cual podría afectar gravemente a los comerciantes. En su lugar, introduce áreas de servicio con geometrías específicas que permiten maniobras cortas, seguras y controladas, reduciendo interferencias con la circulación peatonal. Esta estrategia evita soluciones “limpias” pero inviables, reemplazándolas por una intervención realista, sensible y funcional.

En tramos con menor intensidad comercial, la avenida adquiere una expresión más paisajística. La vegetación se convierte en un elemento estructurante, no como ornamento sino como infraestructura que mitiga calor, mejora el confort ambiental y establece continuidad ecológica con el entorno inmediato. Aquí, la presencia del arbolado redefine la percepción del corredor, ofreciendo sombra donde antes predominaba la exposición térmica y contribuyendo a transformar la experiencia de caminar por el centro.

La intervención no busca homogeneizar ni desplazar estas prácticas, sino integrarlas en un espacio que sea más seguro, más accesible y más digno para quienes lo viven. La avenida no pierde su carácter: lo amplifica.

Más allá de los elementos físicos, el proyecto entiende Avenida 3 como un espacio social profundamente cargado de identidad. Las dinámicas informales, los encuentros espontáneos, la diversidad de productos y oficios, y la vitalidad cotidiana son parte esencial del paisaje humano de la avenida.

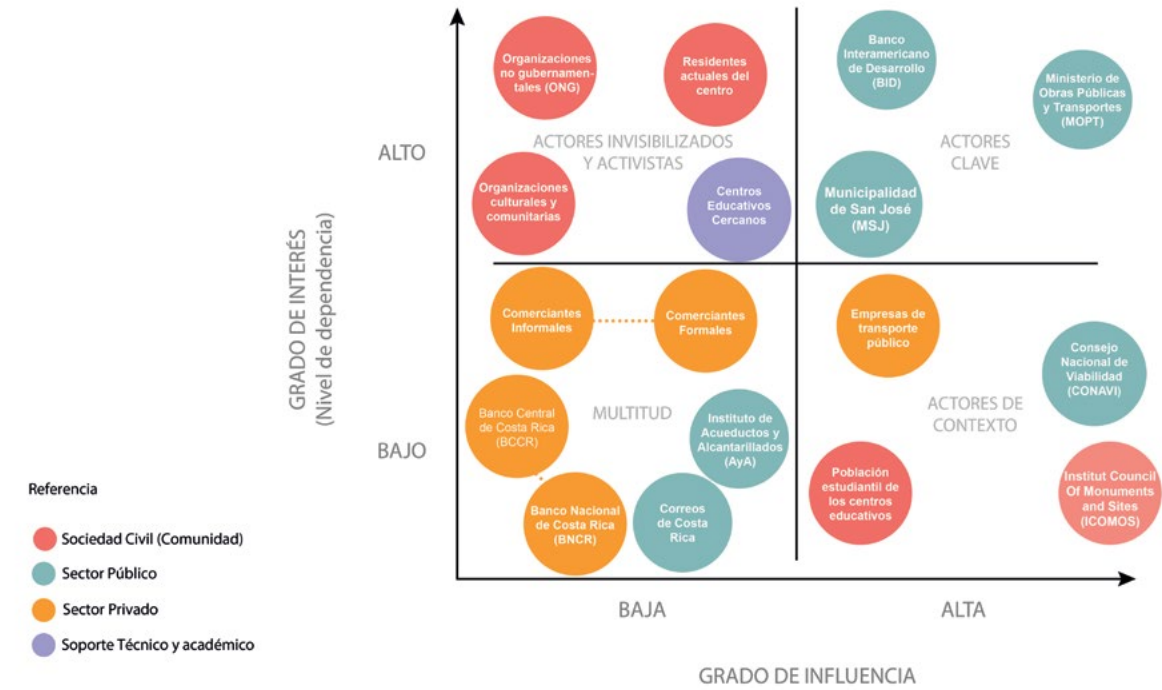
**Análisis técnico, impactos, costos de inversión y mantenimiento**

La intervención en Avenida 3 exige una ingeniería cuidadosa que responda a las complejas interacciones entre flujos peatonales, circulación vehicular, transporte público y operación comercial. El proyecto redefine gradualmente la sección vial, ajustando pendientes, ampliando superficies peatonales, incorporando pavimentos táctiles y permeables, reorganizando paradas de autobús y mejorando la iluminación mediante sistemas LED que garantizan homogeneidad y eficiencia energética.

La arborización se convierte en un componente técnico esencial. Las especies seleccionadas —resistentes, de porte adecuado y con necesidades de mantenimiento razonables— se ubican

estratégicamente en áreas donde su sombra puede transformar la experiencia térmica del corredor. Esta incorporación responde tanto a criterios ambientales como sociales: caminar por Avenida 3 debe dejar de ser un esfuerzo físico para convertirse en una actividad segura, cómoda y estimulante.

El análisis de actores, expuesto en la imagen de abajo, evidencia una red compleja de intereses: comerciantes formales e informales, personas trabajadoras de los mercados, transportistas, residentes, turistas, estudiantes, instituciones municipales y operadores de transporte público. Cada uno de estos actores utiliza Avenida 3 de manera distinta, y la intervención está diseñada para no desplazar, sino reorganizar y mejorar sus dinámicas.



En términos de impactos, el proyecto mejora significativamente las condiciones ambientales del corredor, reduciendo la temperatura superficial, incorporando áreas permeables que disminuyen la escorrentía y creando un paisaje más equilibrado y saludable. A nivel social, la intervención genera un espacio más accesible, más seguro, mejor iluminado y más coherente con la importancia de los mercados como centros de vida urbana.

El costo de inversión —estimado a partir del desglose técnico del proyecto— refleja la magnitud de la transformación. Incluye repavimentación completa de aceras, incorporación de vegetación, reconfiguración de calzadas, mobiliario resistente, señalización accesible, soluciones de drenaje sostenible y obras específicas en los tramos de mayor intensidad comercial. El costo total del proyecto aparece consolidado en la tabla correspondiente, cuya incorporación se recomienda inmediatamente después de esta sección.

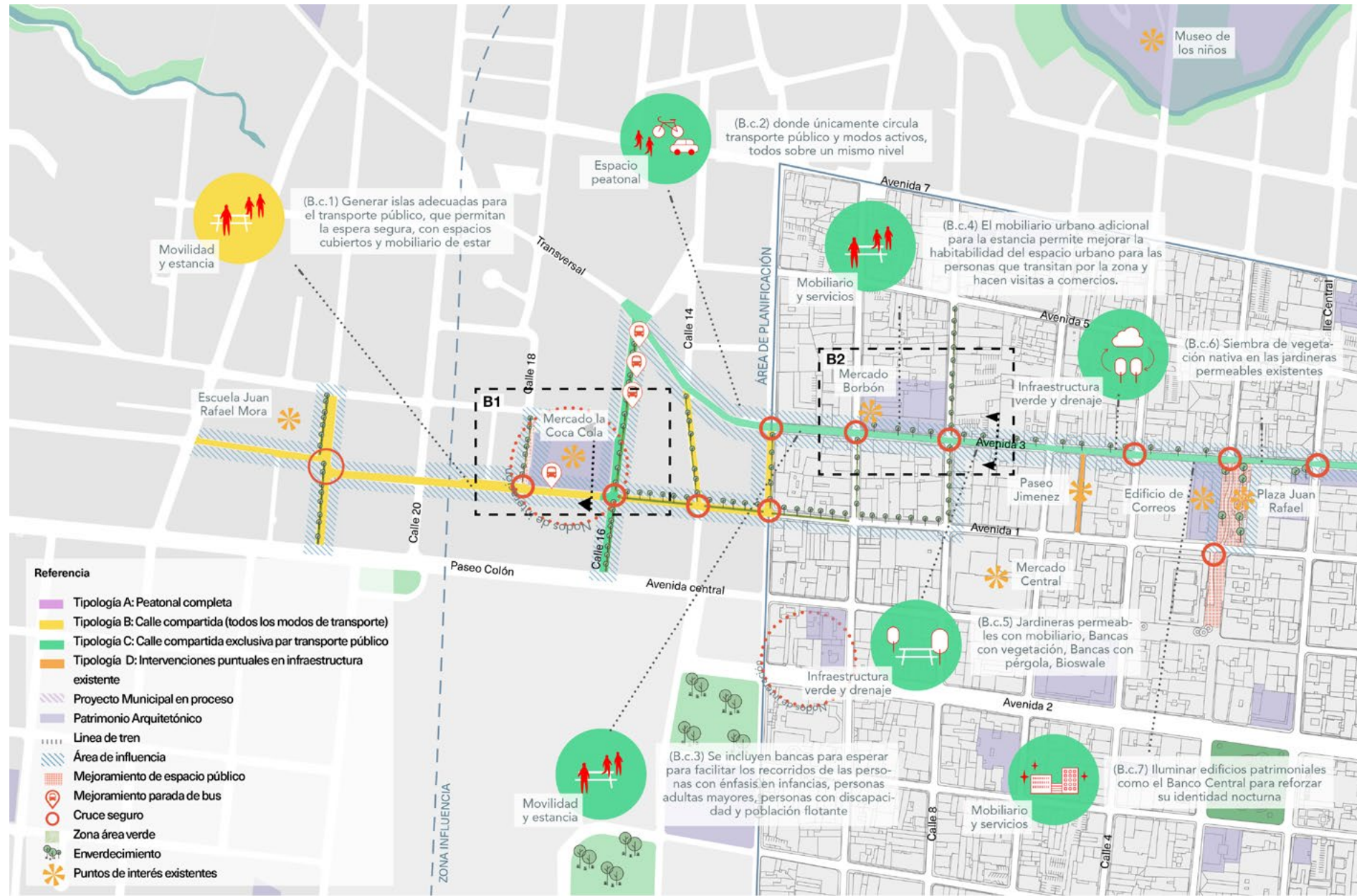
Categoría	Costo (USD)	Participación (%)
Obras superficiales	1 467 809	37,2 %
Jardinería y mobiliario fijo	578 403	14,7 %
Mobiliario urbano y alumbrado	732 667	18,6 %
Infraestructura pluvial	988 526	25,1 %
Señalización vial	25 872	0,7 %
Demoliciones	137 986	3,5 %
<b>Total general del proyecto</b>	<b>3 941 909,73</b>	<b>100 %</b>

El mantenimiento anual proyectado para Avenida 3 también es un componente central del análisis. Las exigencias del corredor —por su alta intensidad de uso, su vegetación, su mobiliario y su infraestructura peatonal— requieren un plan de mantenimiento continuo que asegure limpieza frecuente, rehabilitación de pavimentos, poda, sustitución de especies, revisión de luminarias, control de drenaje y reposición de mobiliario. El monto estimado para este mantenimiento refleja, tanto en escala como en contenido, la importancia de Avenida 3 dentro de la red de espacios públicos del centro.

Finalmente, el análisis de riesgos identifica desafíos vinculados a interferencias con redes de servicios públicos, afectación temporal a comerciantes, adaptabilidad de la logística durante la obra y posibles saturaciones del sistema pluvial. La matriz de mitigación, sugerida como tabla o figura, puede incorporarse al final del capítulo como referencia técnica.

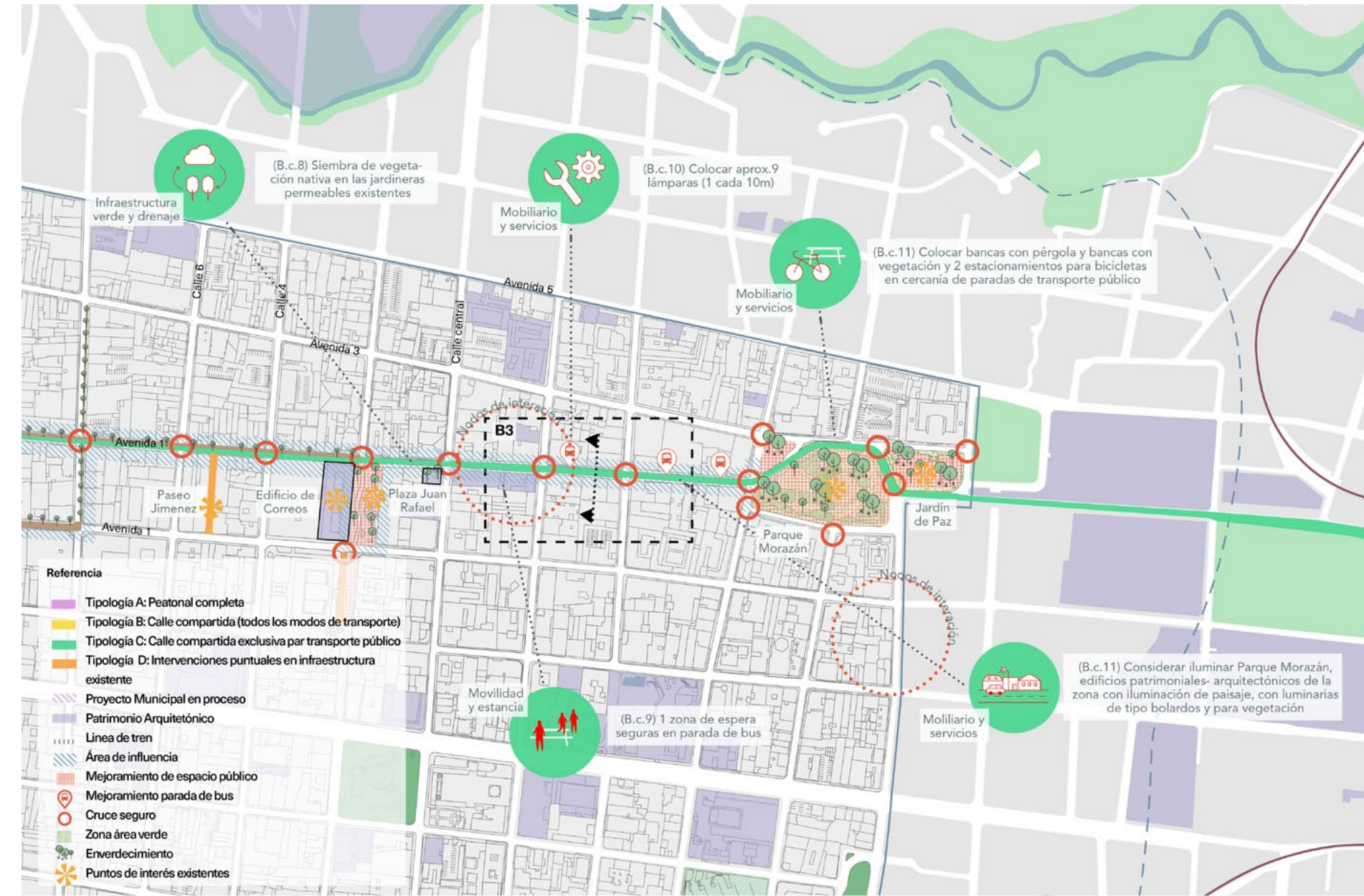
RIESGO	PROBAB.	IMPACTO	MITIGACIÓN
Interferencias con redes subterráneas de servicios	Media	Alta	- Realización de levantamientos topográficos y de catastro de redes en etapa de factibilidad. - Coordinación anticipada con AyA, ICE, CNFL y operadores.
Resistencia por parte de la ciudadanía durante la ejecución	Media	Media	- Diseño e implementación de una estrategia de comunicación anticipada. - Talleres de participación previos a las obras. - Señalización clara y segura.
Retrasos por trámites o permisos sectoriales	Media	Alta	- Gestión proactiva de permisos desde la fase de diseño. - Acompañamiento técnico-institucional desde la Municipalidad y el BID.
Incremento de costos durante la ejecución	Media	Media-Alta	- Inclusión de contingencias presupuestarias (10–15%). - Actualización de precios unitarios previo a licitación. - Seguimiento riguroso del presupuesto.
Conflictos con comerciantes por alteración temporal del flujo peatonal o vehicular	Media	Media	- Coordinación con asociaciones de comerciantes. - Fases de obra escalonadas y plan de circulación alterna. - Medidas de mitigación del impacto económico.
Limitada sostenibilidad en el mantenimiento posterior	Baja	Alta	- Inclusión de compromisos de mantenimiento en la fase de diseño. - Posibilidad de establecer esquemas colaborativos (Muni-comerciantes-comunidad).
Pérdida de impulso político o institucional	Baja	Media	- Formalización del proyecto en instrumentos de planificación municipal. - Coordinación interinstitucional con actores técnicos y políticos clave.
Fenómenos climáticos extremos durante la obra (lluvias, inundaciones)	Media	Media	- Programación de obras según calendario climático. - Diseño resiliente con drenaje pluvial eficiente. - Plan de contingencia ante lluvias intensas.
Vandalismo o deterioro temprano del mobiliario urbano	Media	Media	- Selección de materiales resistentes. - Campañas de apropiación ciudadana. - Vigilancia comunitaria y coordinación con la Policía Municipal.

Cuadro 7. Riesgos del proyecto y su mitigación. Superwien (2025).



San José | Centro Histórico | Proyecto B Parte 1

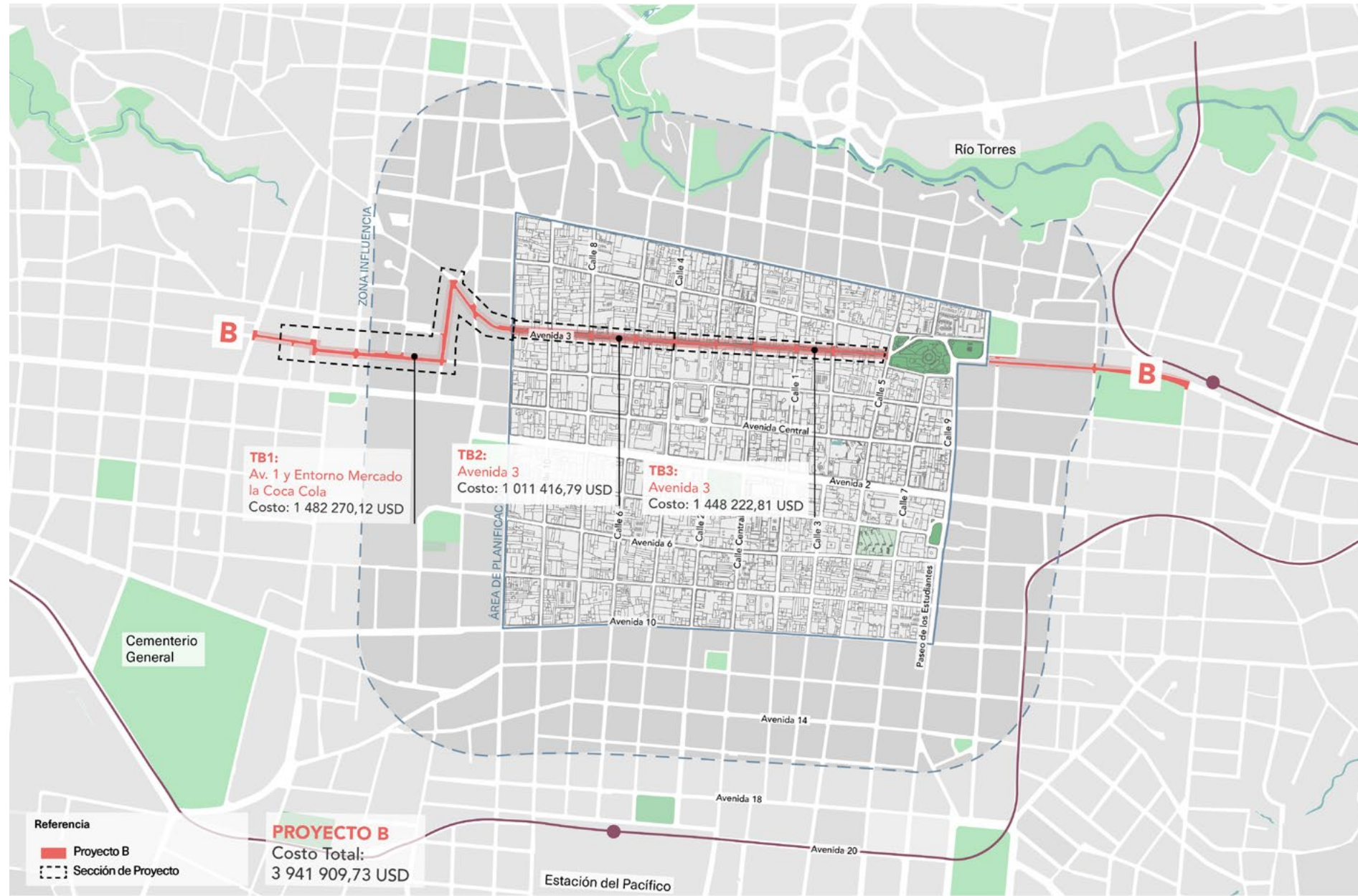
M 1:3500 0 30 60m



San José | Centro Histórico | Proyecto B Parte 2

M 1:3500 0 30 60m



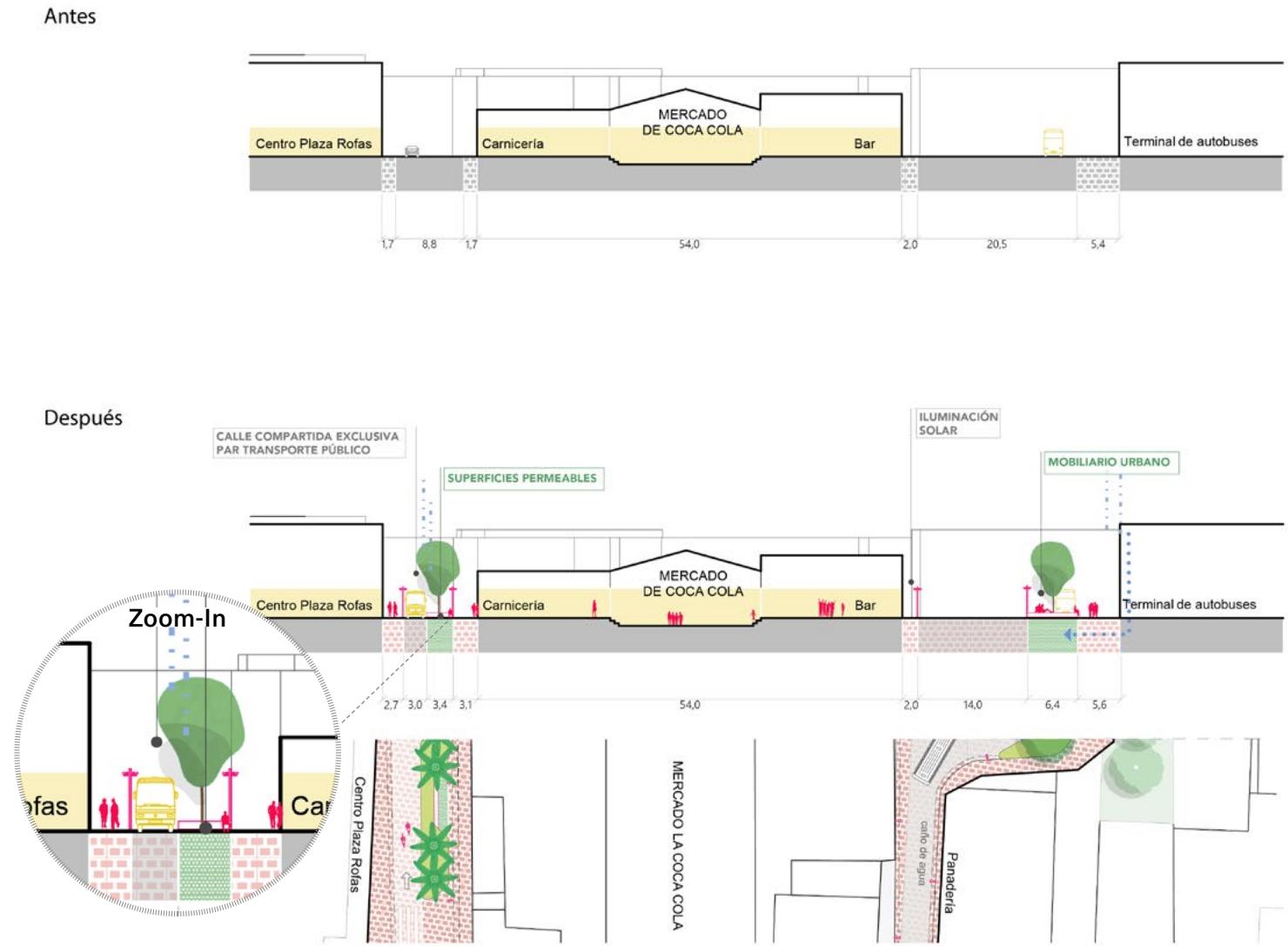


San José | Centro Histórico | Intervención por proyecto B

M 1:7500



**SUPERVEN**  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | B1 Mercado la Coca Cola | Sección

M 1:500

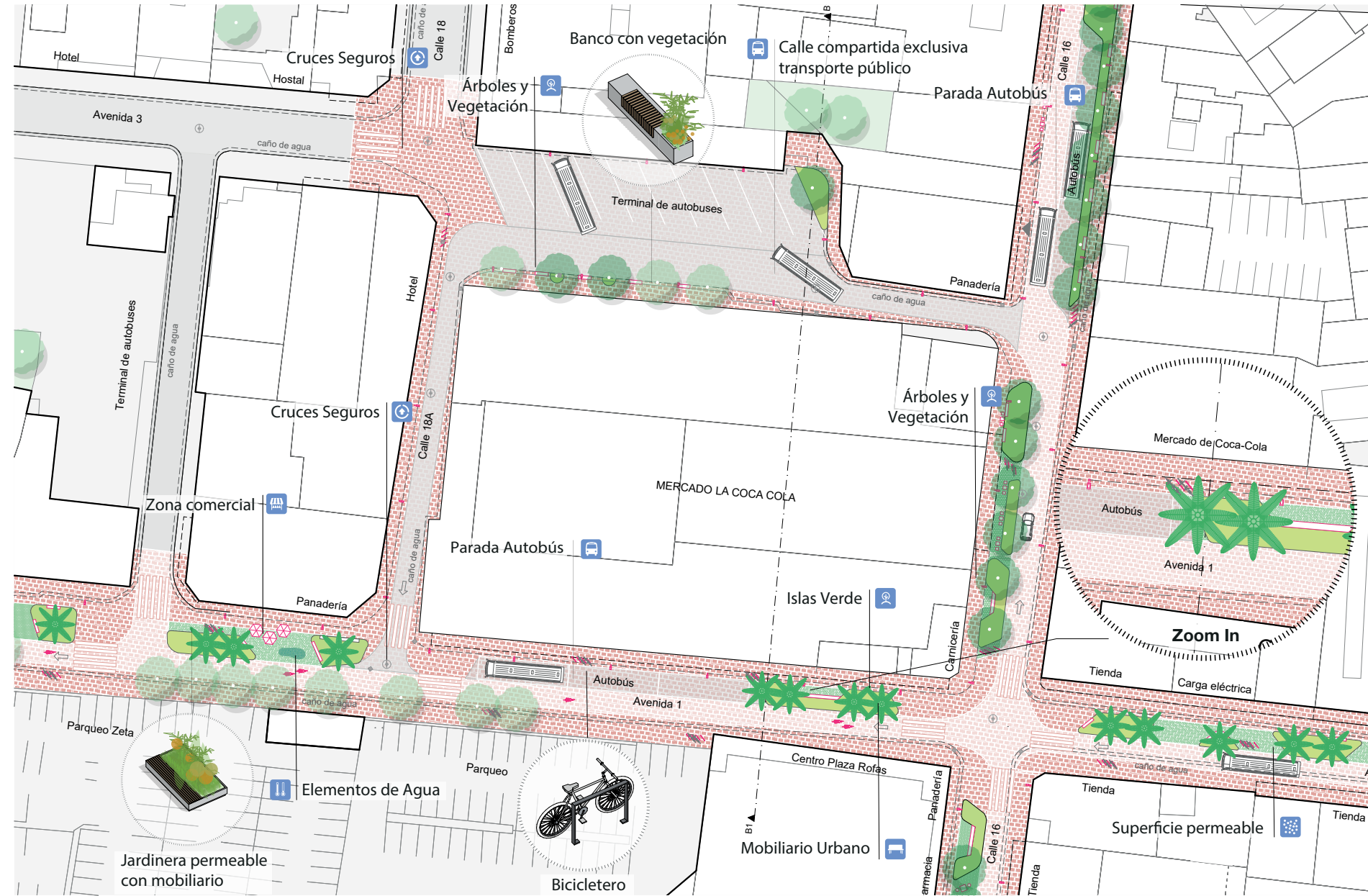


**SUPERVEN**  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | B1 Mercado la Coca Cola | Antes

M 1:500 0 10 20m SUPERWUEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | B1 Mercado la Coca Cola | Después

M 1:500 0 10 20m SUPERWUEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | Vista de Mercado de Coca Cola | Antes



San José | Centro Histórico | Vista de Mercado de Coca Cola | Después



San José | Centro Histórico | B2 Mercado Borbón | Antes

M 1:500 0 10 20m

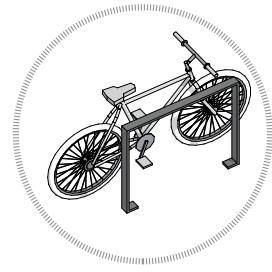
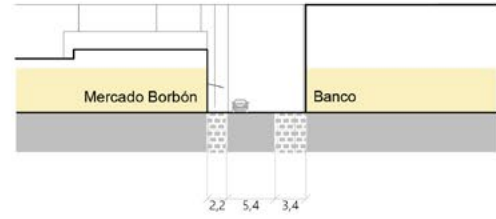


San José | Centro Histórico | B2 Mercado Borbón | Después

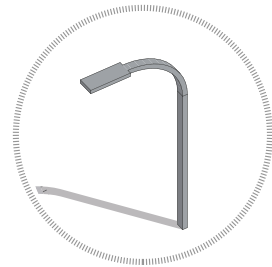
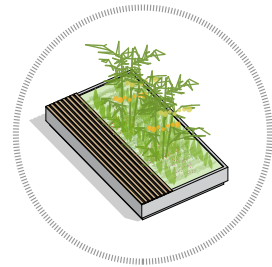
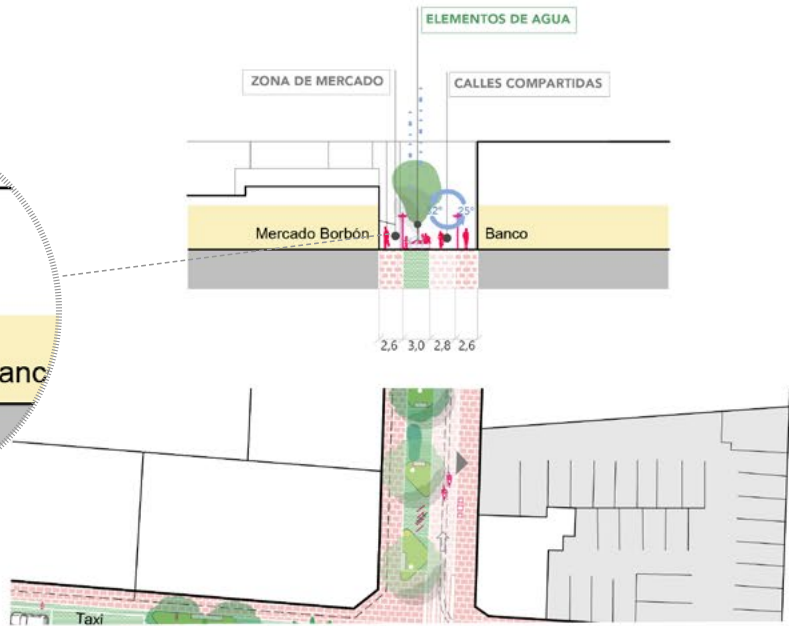
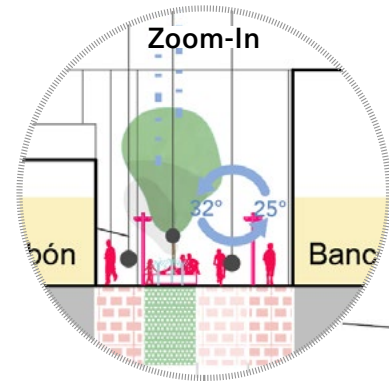
M 1:500 0 10 20m



Antes

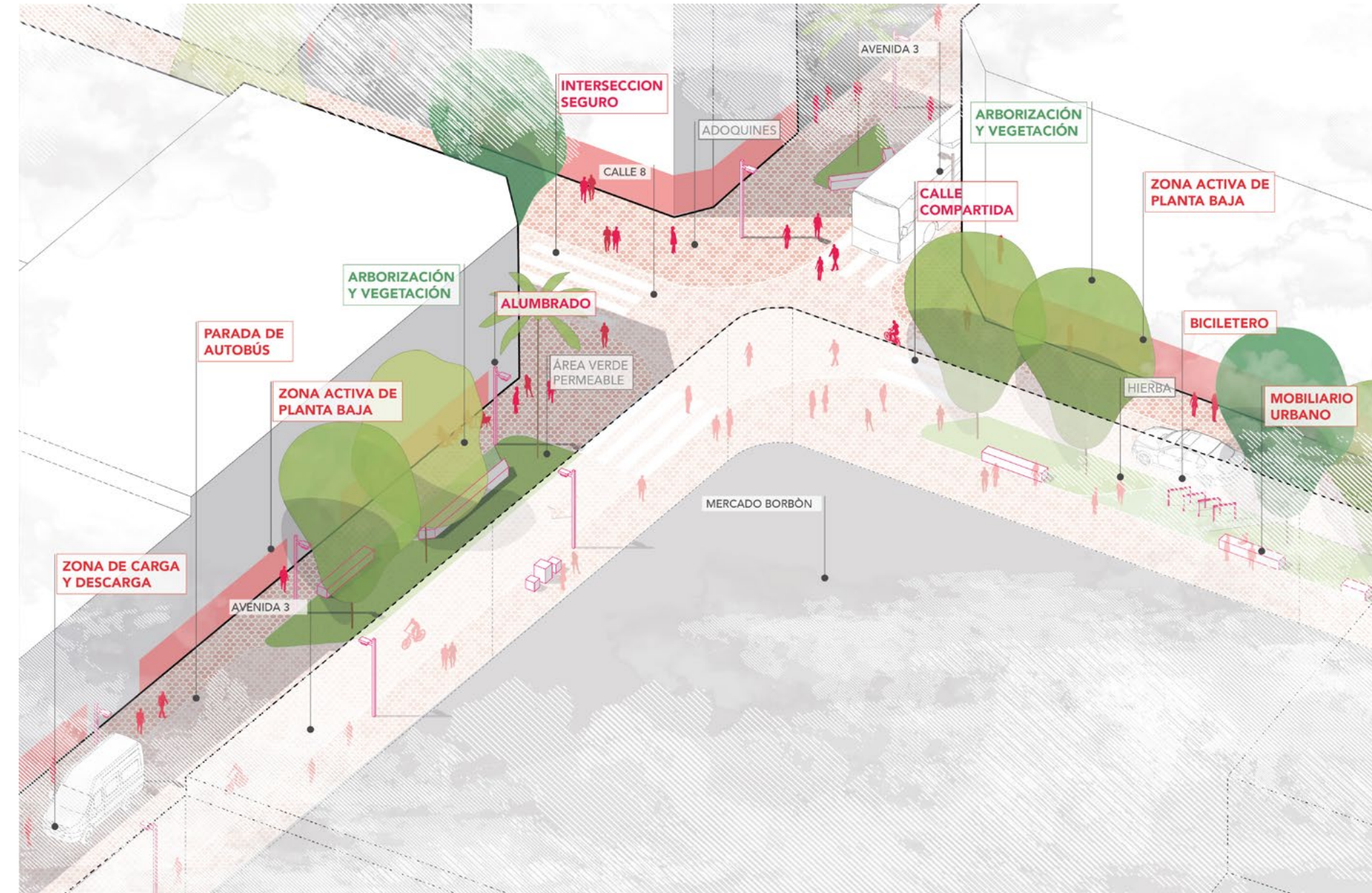


Después



San José | Centro Histórico | B2 Mercado Borbón | Sección

M 1:500 0 10 20m



San José | Centro Histórico | B2 Mercado Borbón | Después





San José | Centro Histórico | B2.2 Mercado Central | Antes

M 1:500 0 10 20m

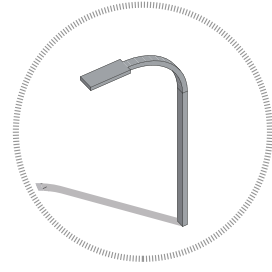
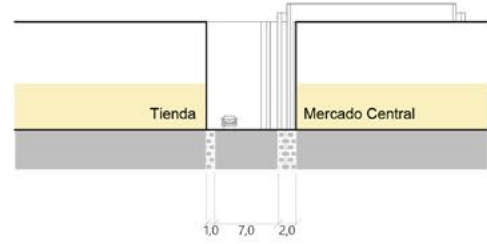


San José | Centro Histórico | B2.2 Mercado Central | Después

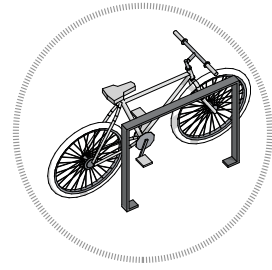
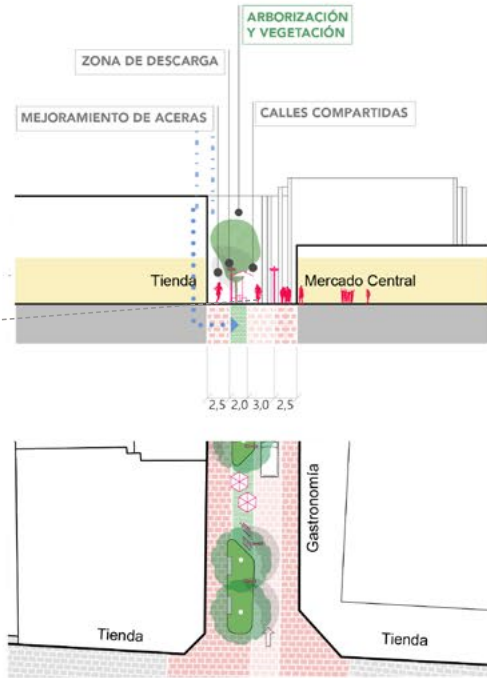
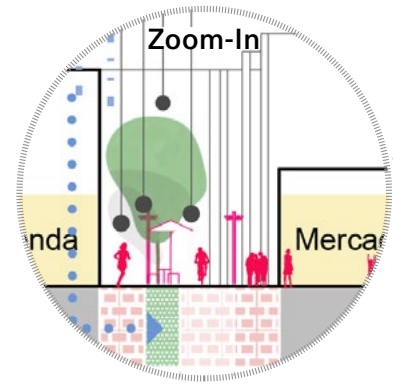
M 1:500 0 10 20m



Antes



Después

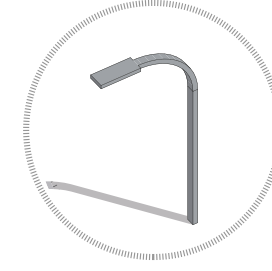
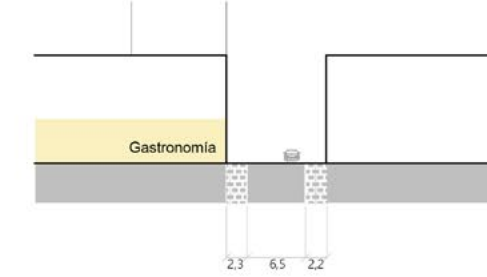


San José | Centro Histórico | B2.2 Mercado Central | Sección

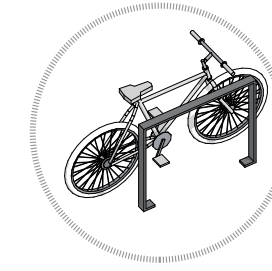
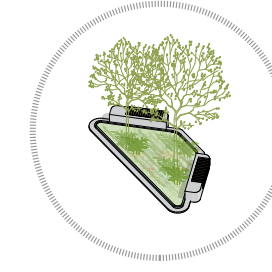
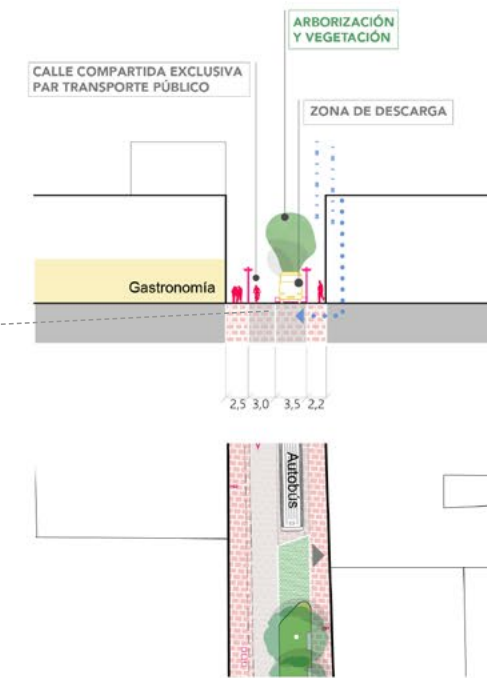
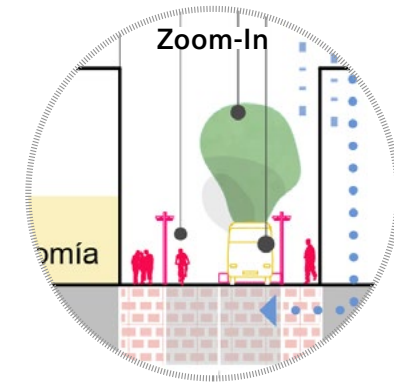
M 1:500 0 10 20m

SUPERWEN  
architecture urbanism

Antes



Después



San José | Centro Histórico | B3 Avenida 3 | Sección

M 1:500 0 10 20m

SUPERWEN  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | B3 Avenida 3 | Antes

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | B3 Avenida 3 | Después

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | B3 Vista de Avenida 3 - Antes



San José | Centro Histórico | B3 Vista de Avenida 3 - Después

### 7.3 CALLE 4 / CALLE 2 - CORREDOR CULTURAL Y EDUCATIVO

#### Contexto urbano, rol estructural del corredor y diagnóstico integral

El Proyecto C se desarrolla en uno de los corredores más singulares y estratégicos del centro histórico de San José. A diferencia de los proyectos anteriores, su identidad no está definida por un único eje lineal, sino por una secuencia articulada de tramos que conectan piezas urbanas altamente significativas: el Museo de los Niños, el Parque de la Paz, sectores educativos y residenciales, áreas comerciales tradicionales y, finalmente, la Estación del Pacífico, un nodo ferroviario y de movilidad clave dentro del sistema metropolitano.

Este corredor —heterogéneo por naturaleza— opera como una costura entre barrios, centralidades y escalas distintas de la ciudad. Su función va más allá de la conectividad física: también canaliza flujos culturales, escolares, turísticos y cotidianos, convirtiéndose en un espacio urbano de encuentro entre dinámicas diversas.

Sin embargo, esta riqueza programática contrasta con las condiciones físicas actuales del área, que exhiben discontinuidades, inseguridad vial, aceras fragmentadas, falta de sombra, escasa legibilidad y un paisaje urbano débil que no acompaña la intensidad de usos presentes.

El diagnóstico muestra que los tramos cercanos al Museo de los Niños, uno de los equipamientos culturales y educativos más visitados del país, presentan una movilidad frágil para niñas, niños y familias. El entorno inmediato carece de elementos de calma de tráfico, cruces seguros y señalización clara, lo cual es especialmente problemático considerando el volumen de grupos escolares que transitan diariamente hacia y desde el museo. La ausencia de

sombra se vuelve crítica en recorridos que deberían ser cómodos, didácticos y amigables para la niñez.

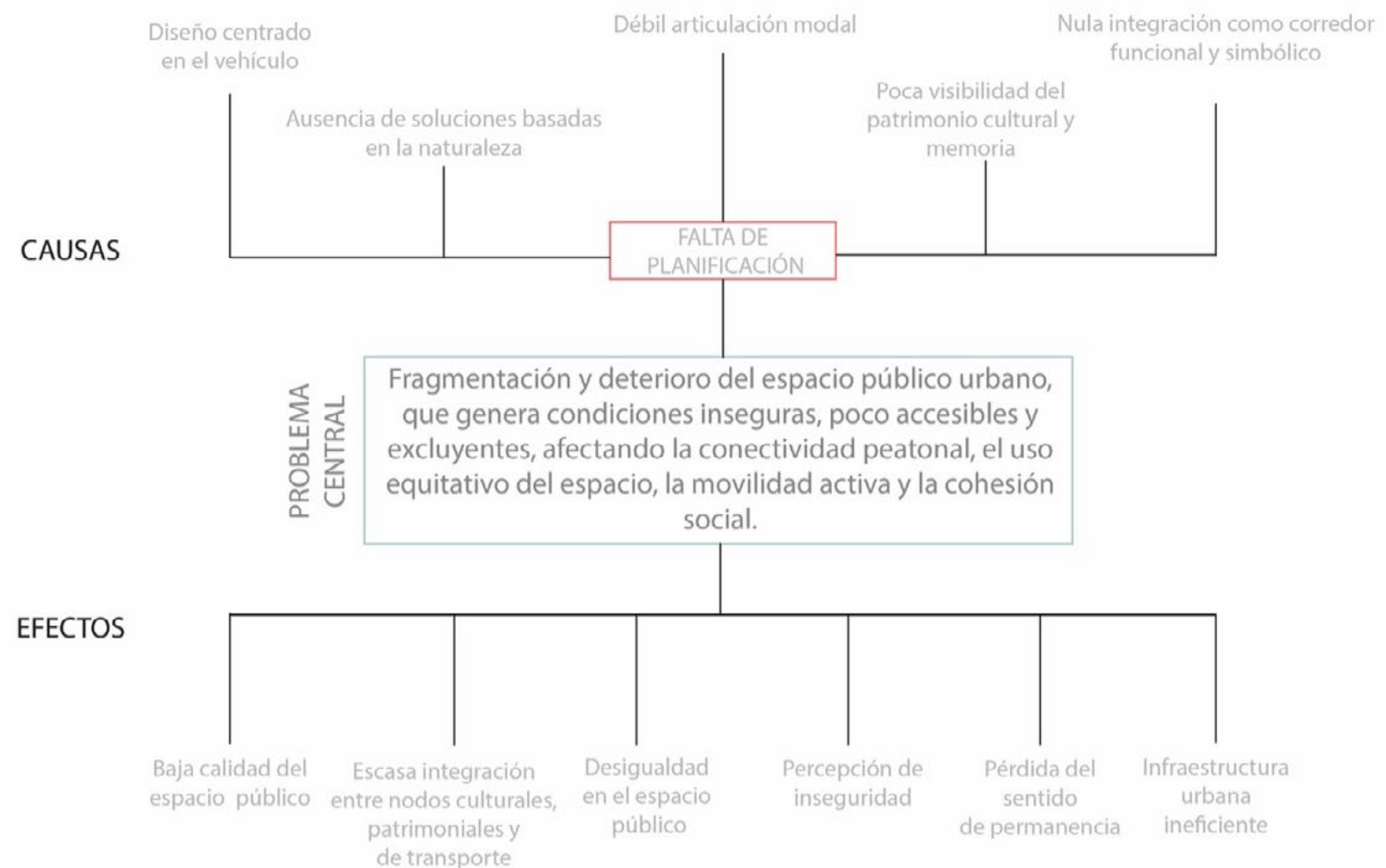
En el tramo intermedio, entre Calle 4 y Calle 2, la estructura urbana es más densa, con frentes edificados estrechos, usos residenciales y comerciales de pequeña escala, y un espacio público debilitado por el estado de los pavimentos y la irregularidad de los anchos peatonales. La percepción de inseguridad aumenta en ciertos puntos donde la iluminación es deficiente y donde el espacio vehicular domina las relaciones urbanas.

Al aproximarse a la Estación del Pacífico, el corredor vuelve a transformarse. La presencia del sistema ferroviario, la cercanía con paradas de transporte público y la vocación intermodal del sector revelan un enorme potencial de articulación que hoy se encuentra subaprovechado. El espacio carece de legibilidad, los flujos peatonales se dispersan sin guía y el ambiente general transmite una sensación de aislamiento que desincentiva el uso del área, especialmente durante la noche.

El Proyecto C reconoce estos contrastes y los aborda desde una visión integral que entiende el corredor no como un espacio a homogenizar, sino como un territorio a reequilibrar. Cada tramo es interpretado desde sus condicionantes estructurales, sus usos predominantes, sus paisajes sociales y la intensidad de su actividad urbana. El resultado es una intervención que propone una nueva forma de experimentar este sector de la ciudad: más continua, más segura, más accesible y más próxima a las necesidades reales de quienes lo transitan.

#### Visión de intervención y transformación espacial del conector

El Proyecto se fundamenta en una premisa clara: consolidar una ruta continua que enlace hitos



culturales, residenciales y de movilidad mediante un lenguaje urbano coherente, sin borrar la identidad particular de cada tramo. La propuesta interpreta el corredor como una secuencia narrativa donde cada segmento aporta un ambiente propio, pero donde todos comparten una lógica común de accesibilidad, seguridad, sombra, permanencia y calidad espacial.

La transformación comienza en el entorno del Museo de los Niños, donde se plantea una intervención que prioriza la seguridad infantil. La configuración espacial actual, dominada por el automóvil, se reestructura mediante aceras amplias, superficies a nivel, cruces directos y visibles, y un paisaje más amable que refuerza el carácter educativo del museo. La idea no es simplemente proteger a quienes visitan el lugar, sino convertir el tramo en un espacio de bienvenida, capaz de extender hacia el exterior el ambiente lúdico y pedagógico del museo.

A medida que el corredor avanza hacia Calle 4 y Calle 2, el proyecto adapta el lenguaje urbano a un entorno más estrecho y tradicional. Aquí la estrategia se centra en recuperar la continuidad peatonal mediante pavimentos nivelados, iluminación reforzada, arborización puntual y una reorganización de la calzada que introduce calma de tráfico. El objetivo es devolver al peatón la sensación de control sobre el espacio, reduciendo puntos de conflicto y creando una atmósfera más segura para residentes, estudiantes y comercios de pequeña escala.

La llegada a la Estación del Pacífico representa un cambio de escala. Este punto funciona como un portal hacia el sistema ferroviario, pero también como conector entre distintas modalidades de transporte. El proyecto propone una reconfiguración que otorga claridad a los flujos, define espacios de espera y tránsito, amplía superficies peatonales y mejora la integración entre la estación, la calle y los nodos

de transporte público existentes. La intervención introduce vegetación, mobiliario robusto y un diseño de iluminación que busca transformar la experiencia nocturna y reducir la percepción de inseguridad.

Más allá de las transformaciones espaciales, la propuesta utiliza soluciones basadas en la naturaleza como elemento estructural del corredor. En los tramos donde las pendientes concentran escorrentías, se incorporan jardines de infiltración que alivian la presión sobre el sistema pluvial; en zonas expuestas, se plantan árboles capaces de generar sombra efectiva; y en espacios intermedios, la vegetación funciona como mediadora ambiental y como identidad visual del conector.

El corredor también asume una dimensión simbólica. La ruta que une al Museo de los Niños con la Estación del Pacífico no es solo un recorrido físico, sino un puente entre la memoria histórica del ferrocarril, el aprendizaje lúdico, la vida barrial y la movilidad contemporánea. La intervención, consciente de esta carga cultural, busca articular estos significados mediante un diseño que respete la complejidad del sitio sin renunciar a la claridad espacial.

**Análisis técnico, impactos, costo de inversión y mantenimiento del proyecto**

El análisis técnico del Proyecto C responde a la heterogeneidad del corredor. La ingeniería preliminar resuelve transiciones complejas entre secciones peatonales, vehiculares y ferroviarias, garantizando que las pendientes, los drenajes y los pavimentos respondan adecuadamente a las demandas de accesibilidad y resiliencia. La iluminación se redefine para cubrir zonas históricamente inseguras, y la señalización se diseña para acompañar rutas escolares, recorridos turísticos y desplazamientos cotidianos.

La vegetación —seleccionada cuidadosamente

por especies nativas adaptadas al clima urbano— adquiere un papel estructural en la definición del corredor. Los árboles se ubican estratégicamente en zonas de permanencia, mientras que arbustos y cubresuelos ayudan a ordenar el espacio, proteger el suelo e introducir una capa de biodiversidad.

El impacto urbano del proyecto es profundo. En términos ambientales, la introducción de áreas permeables, jardines de lluvia y sombra adecuada mejora las condiciones térmicas y reduce los riesgos asociados al cambio climático. A nivel social, el corredor amplía la accesibilidad, fortalece la seguridad vial, mejora la percepción de seguridad, incentiva la vida barrial y promueve desplazamientos más sostenibles. En el plano cultural, el proyecto revaloriza el rol del Museo de los Niños y la Estación del Pacífico como hitos urbanos, integrándolos en un recorrido continuo que da coherencia al paisaje del centro.

El costo de inversión, estructurado a partir

del análisis de prefactibilidad, refleja la diversidad de soluciones requeridas a lo largo del corredor y la intensidad de intervención en áreas estratégicas. Debido a la complejidad de los tramos vinculados al museo y la estación, así como a la incorporación de soluciones ambientales y de accesibilidad, la inversión presenta una distribución diferenciada a lo largo del eje. La tabla consolidada de costos, sintetiza estos montos por categoría de obra.

Finalmente, el análisis de riesgos identifica aquellos factores que podrían afectar la implementación: interferencias con la red ferroviaria en el tramo de la estación, afectación temporal de flujos escolares y turísticos, y la necesidad de coordinar con actores institucionales que gestionan los equipamientos principales. La matriz de mitigación correspondiente —incluida como tabla al final de este capítulo— proporciona una visión clara de las medidas previstas para cada escenario.

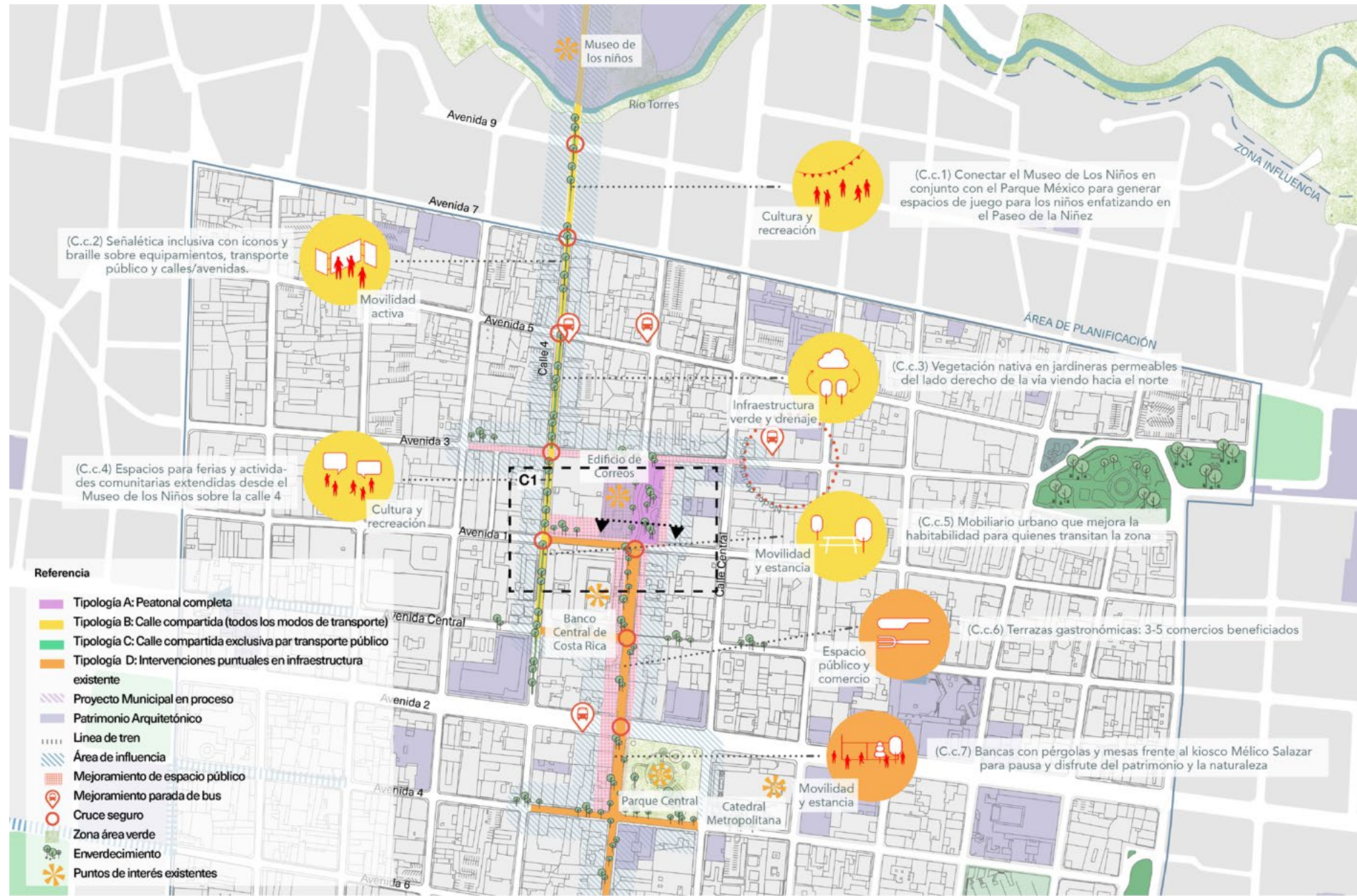
Categoría	Costo (USD)	Participación (%)
Obras superficiales y pavimentos	3 639 090,93	42,1 %
Jardinería y bancos	643 186,44	7,4 %
Mobiliario y alumbrado	797 533,46	9,2 %
Infraestructura pluvial	1 463 026,74	16,9 %
Señalización y seguridad	32 568,48	0,4 %
Demoliciones	306 947,23	3,5 %
Obras especiales	1 747 649,06	20,2 %
<b>TOTAL PROYECTO C</b>	<b>8 644 015,34</b>	<b>100 %</b>

RIESGO	PROBAB.	IMPACTO	MITIGACIÓN
Interferencias con redes subterráneas (agua, electricidad, telecomunicaciones)	Media	Alta	Realizar levantamientos técnicos previos y catastros de redes; coordinación anticipada con AyA, ICE, CNFL e INCOFER para definir zonas de intervención y evitar afectaciones.
Retrasos en los permisos o validaciones institucionales	Media	Alta	Gestionar permisos con antelación; establecer una mesa técnica interinstitucional para agilizar trámites; realizar seguimiento continuo desde la Dirección de Desarrollo Urbano.
Resistencia ciudadana o comercial a las obras	Media	Media	Implementar una estrategia de comunicación clara, temprana y continua; convocar talleres participativos de validación; mantener informados a los usuarios durante la ejecución.
Afectación temporal de accesos a equipamientos culturales y educativos	Media	Media	Programar la ejecución por etapas minimizando los cierres prolongados; garantizar pasos peatonales seguros durante obras; coordinar directamente con instituciones afectadas.
Daños a árboles existentes o su sistema radicular	Media	Media	Elaborar un plan de manejo ambiental con medidas de protección para arbolado urbano; definir zonas de no excavación; incorporar arboristas en la fase de obra.
Incremento de costos por imprevistos constructivos	Media	Media-Alta	Incluir una reserva presupuestaria del 10-15% como contingencia; revisión de precios con ajustes periódicos; planificación detallada para reducir modificaciones en obra.
Inseguridad o vandalismo durante y después de la obra	Baja	Media	Diseñar con criterios de seguridad urbana (iluminación, visibilidad, uso mixto); coordinación con Policía Municipal; campañas comunitarias de apropiación del espacio.
Fallas en el mantenimiento post-obra	Media	Media	Establecer un plan de mantenimiento desde el diseño; definir responsable institucional y explorar alianzas público-privadas o comunitarias para sostenibilidad operativa.

Cuadro 9. Riesgos del proyecto y su mitigación. Superwien (2025).

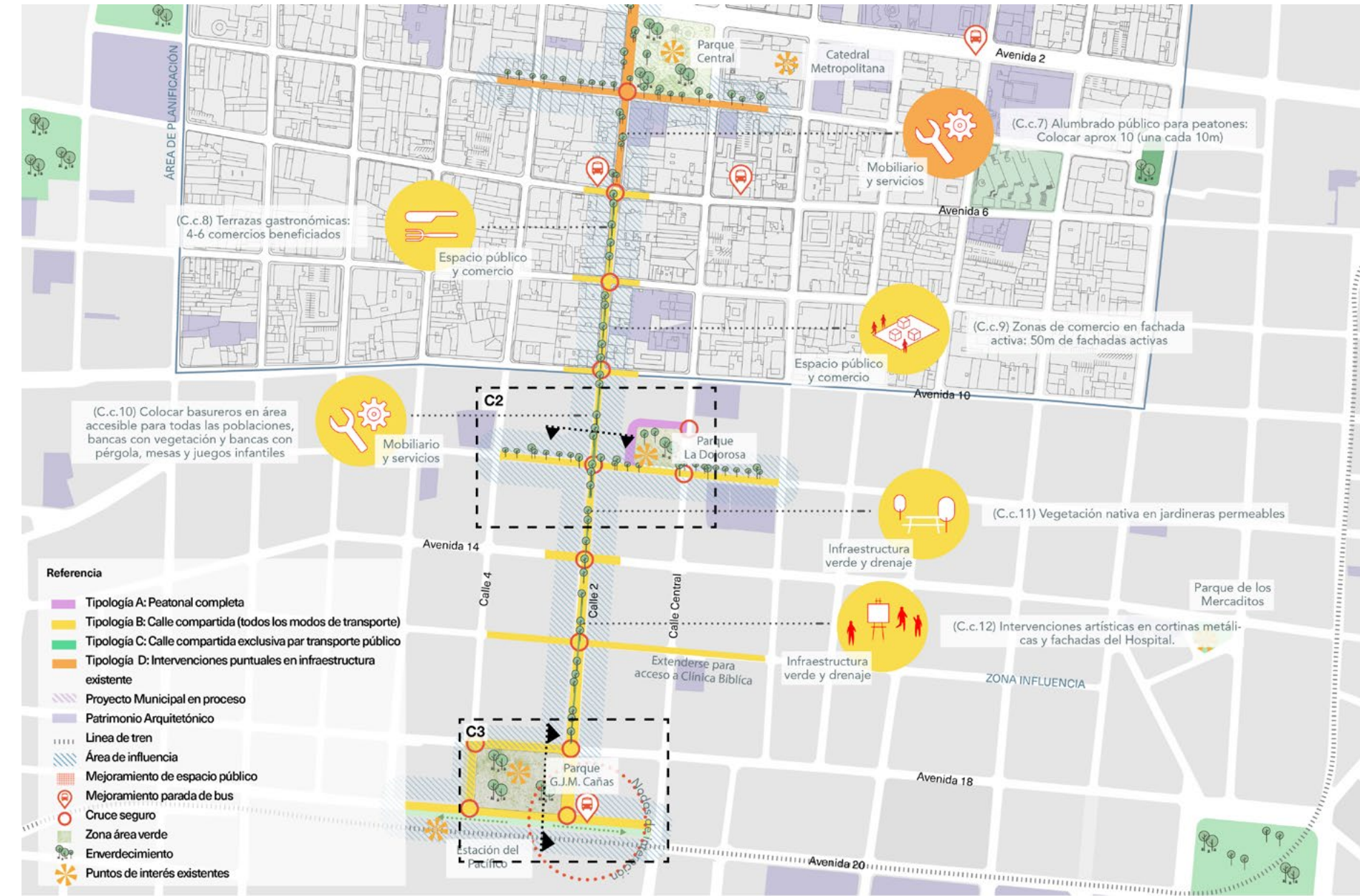


Imagen 40: Cruce de Av 3 con Calle Central en San José, Costa Rica. Superwien (2025).



San José | Centro Histórico | Proyecto C Parte 1

M 1:3500 0 30 60m



San José | Centro Histórico | Proyecto C Parte 2

M 1:3500 0 30 60m



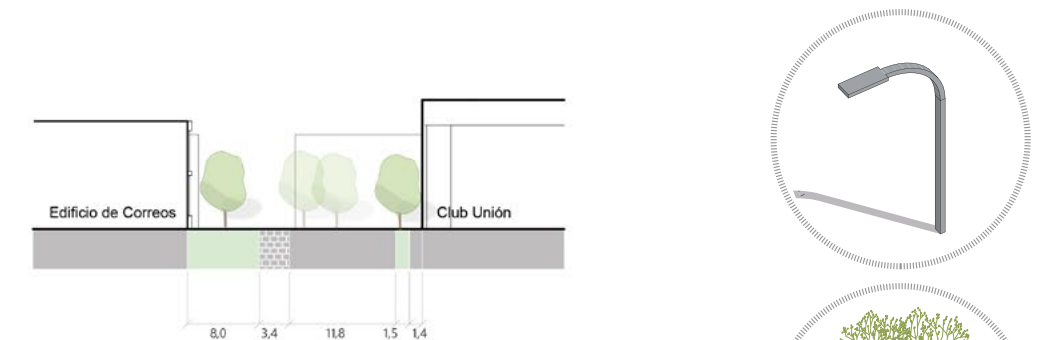


San José | Centro Histórico | Intervención por proyecto C

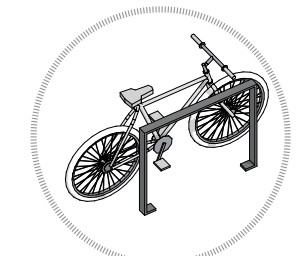
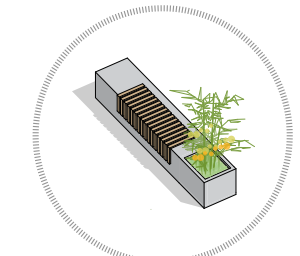
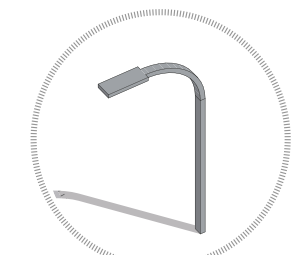
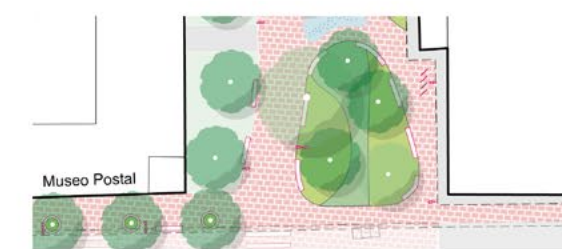
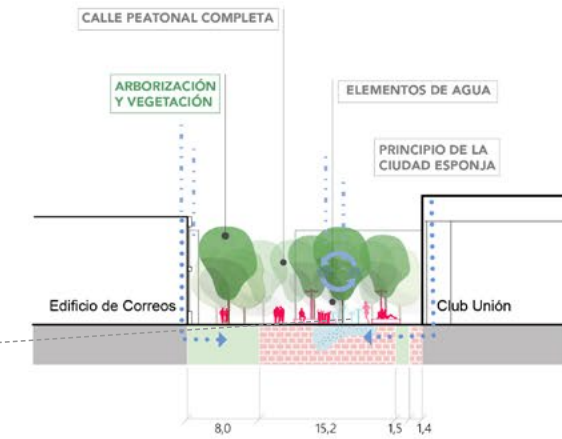
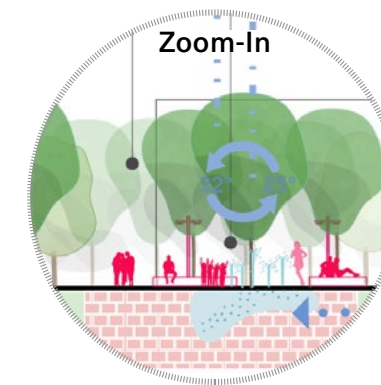
M 1:7500 0 150 300m



Antes



Después



San José | Centro Histórico | C1 Plaza Juan Rafael Mora | Sección

M 1:500 0 10 20m





San José | Centro Histórico | C1 Plaza Juan Rafael Mora | Antes

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | C1 Plaza Juan Rafael Mora | Después

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | C1 Vista de Entorno Edificio del Correo | Antes

**SUPERWIEN**  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | C1 Vista de Entorno Edificio del Correo | Después

**SUPERWIEN**  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | C2 Parque La Dolorosa | Antes

M 1:500 0 10 20m



San José | Centro Histórico | C2 Parque La Dolorosa | Después

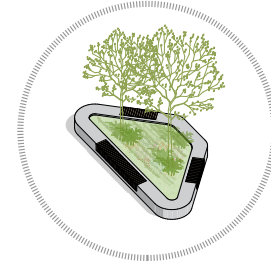
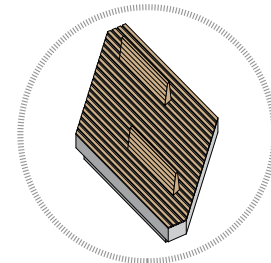
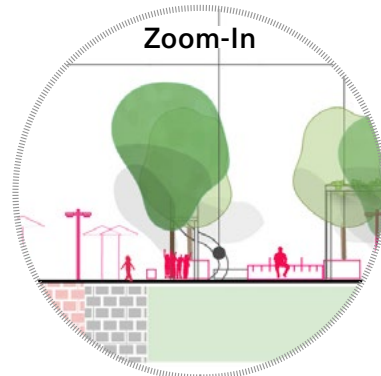
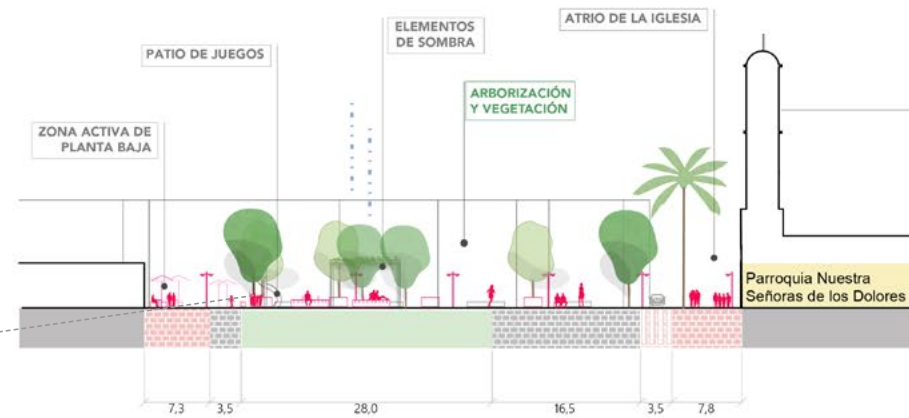
M 1:500 0 10 20m



Antes

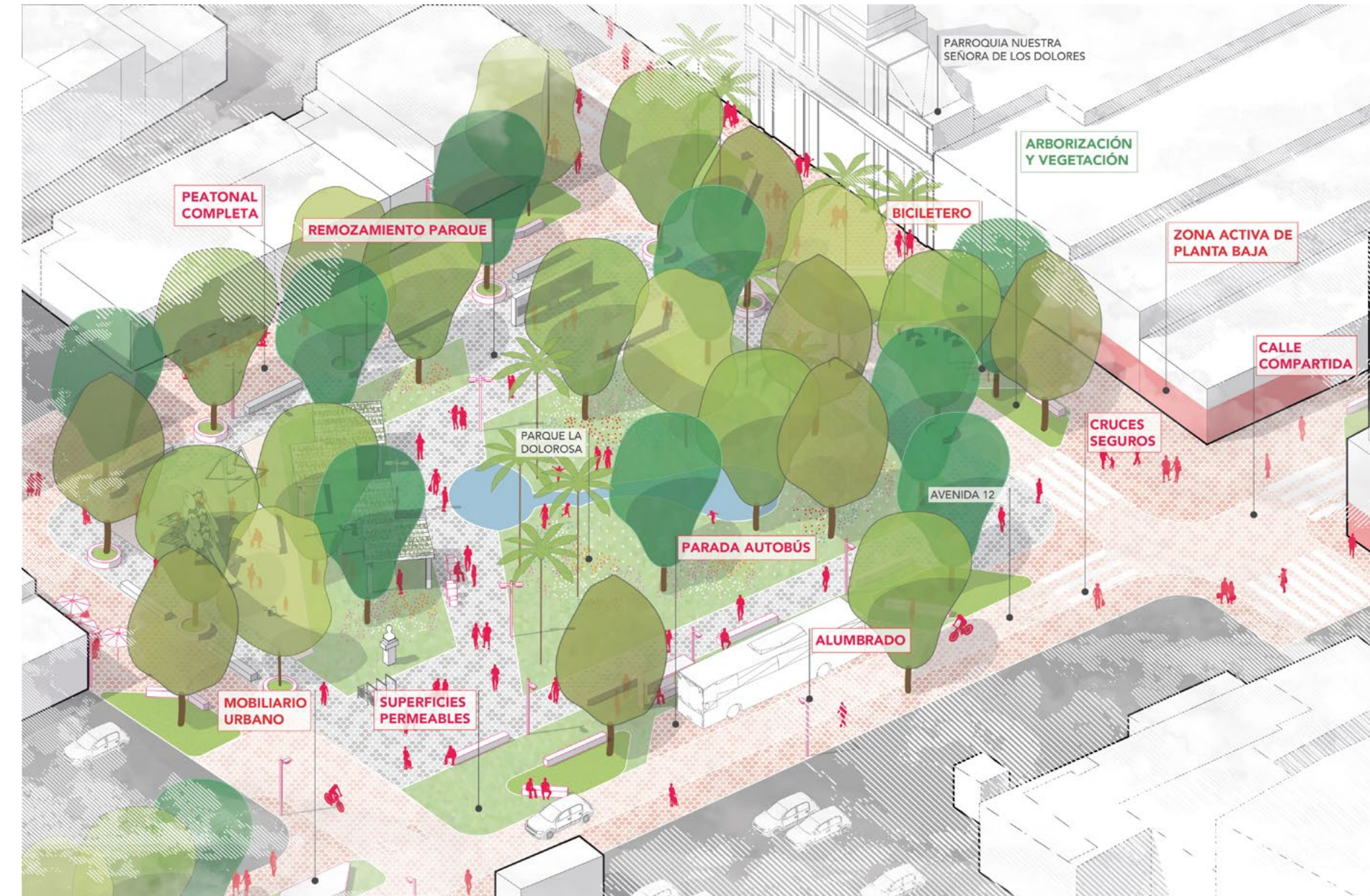


Después



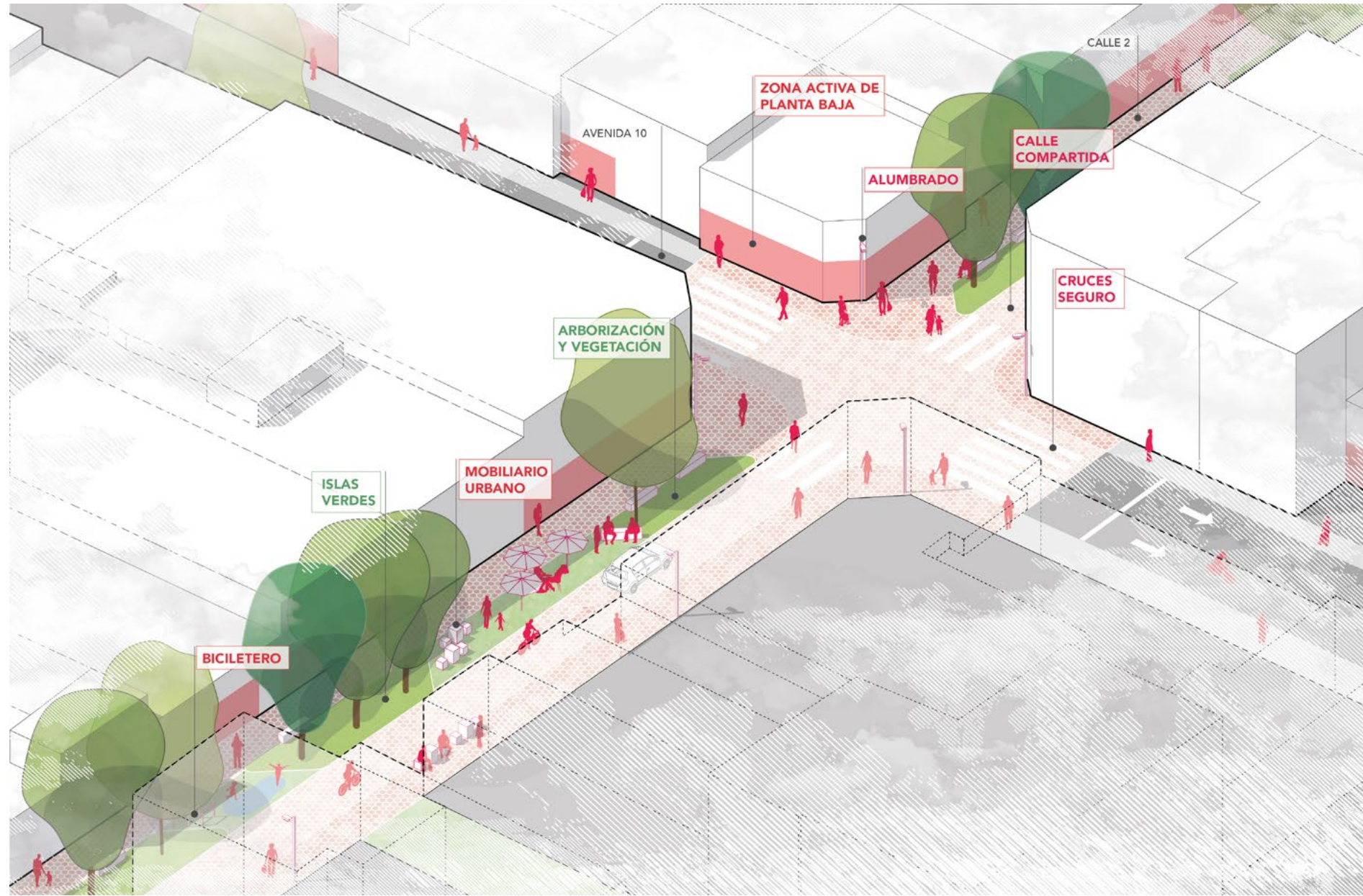
San José | Centro Histórico | C2 Parque La Dolorosa | Sección

M 1:500 0 10 20m

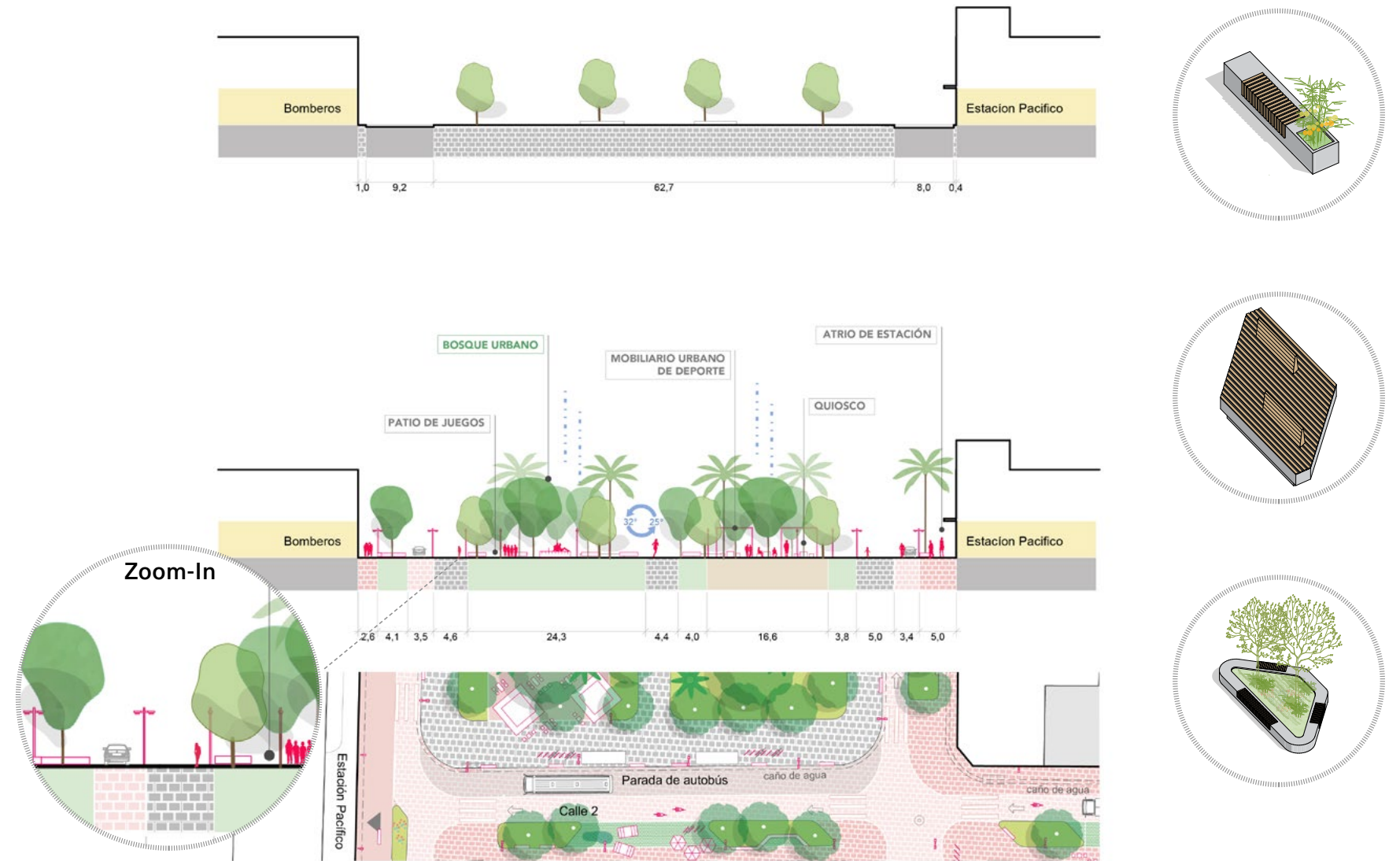


San José | Centro Histórico | C2 Parque La Dolorosa | Después





San José | Centro Histórico | C2 Parque La Dolorosa | Después

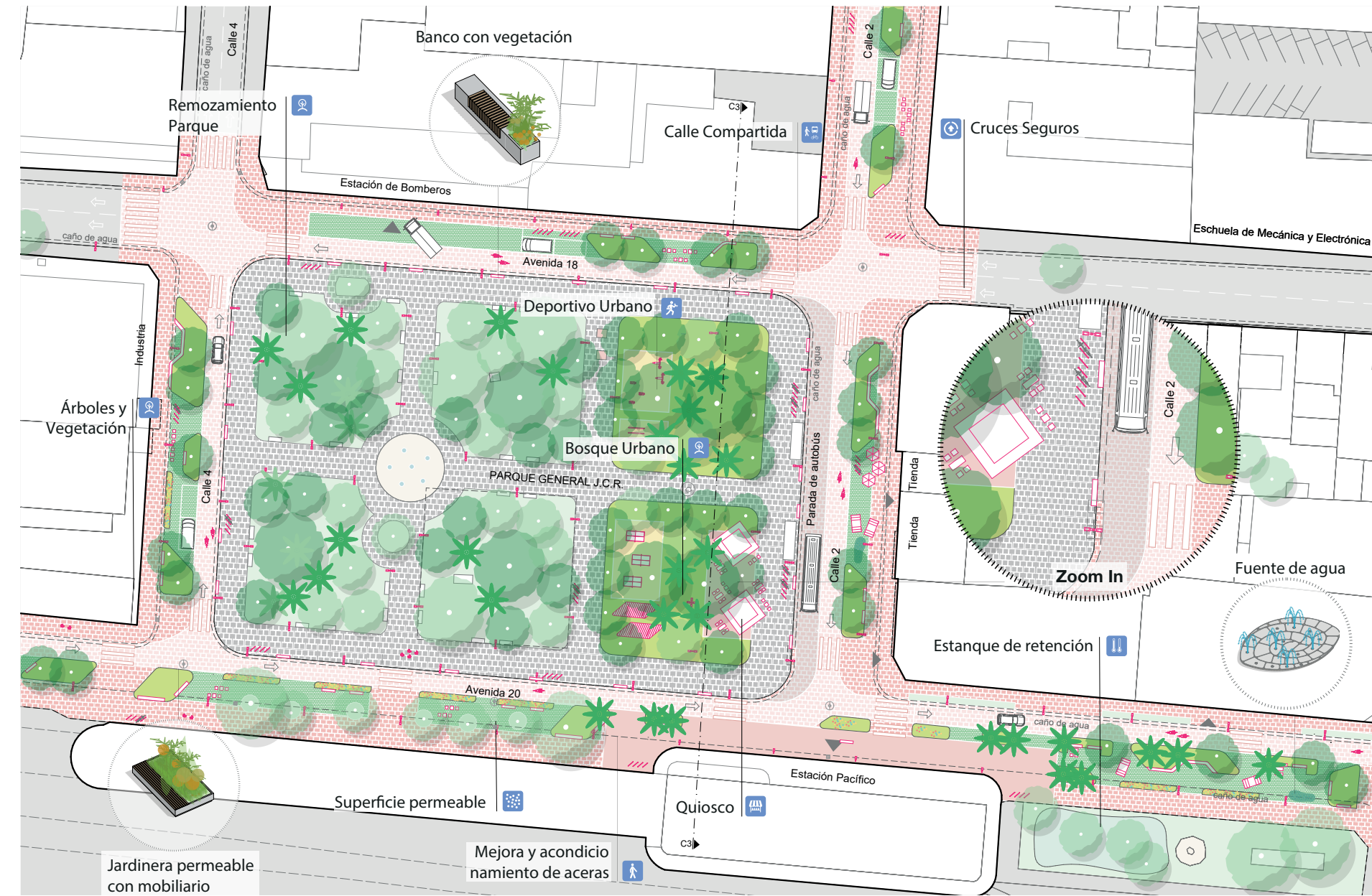


San José | Centro Histórico | C3 Parque General J.C.R | Sección



San José | Centro Histórico | C3 Parque General J.C.R | Antes

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | C3 Parque General J.C.R | Después

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | C3 Vista de Parque General - J.C.R. | Antes



San José | Centro Histórico | C3 Vista de Parque General - J.C.R. | Después

## 7.4 CALLE 8 - CONEXIÓN BARRIAL, PATRIMONIO VIVO Y PUERTA NORTE DEL CENTRO

### Contexto urbano, rol estructural del corredor y diagnóstico integral

El Proyecto D atraviesa uno de los tejidos urbanos más complejos y, al mismo tiempo, más representativos del centro ampliado de San José. La ruta que articula Calle 8 con Barrio México y, finalmente, con la Estación del Pacífico constituye una franja de transición entre el casco histórico consolidado y un conjunto de barrios tradicionales cuya vida cotidiana conserva prácticas, escalas y ritmos distintos a los de la centralidad principal. Este corredor, cargado de memoria urbana, funciona como una puerta de entrada a realidades contrastadas: desde las fachadas históricas próximas al centro hasta las viviendas barriales, talleres, pequeños comercios, equipamientos de proximidad y calles que conservan trazas y usos propios de otra época.

Sin embargo, esta riqueza no se refleja en las condiciones materiales del espacio público. El diagnóstico evidencia que el corredor presenta discontinuidades significativas, tanto físicas como perceptuales. Las aceras, en muchos tramos, son estrechas o inexistentes; los pavimentos se encuentran deteriorados; la iluminación es irregular; la vegetación es escasa y poco estructurada; y el espacio vial está organizado de manera que prioriza la circulación vehicular en detrimento de quienes caminan. Esta situación se vuelve especialmente crítica en zonas donde la topografía introduce pendientes marcadas o donde las intersecciones canalizan flujos de vehículos provenientes de distintas direcciones.

En Barrio México, las características del entorno cambian nuevamente. Se trata de un sector de fuerte

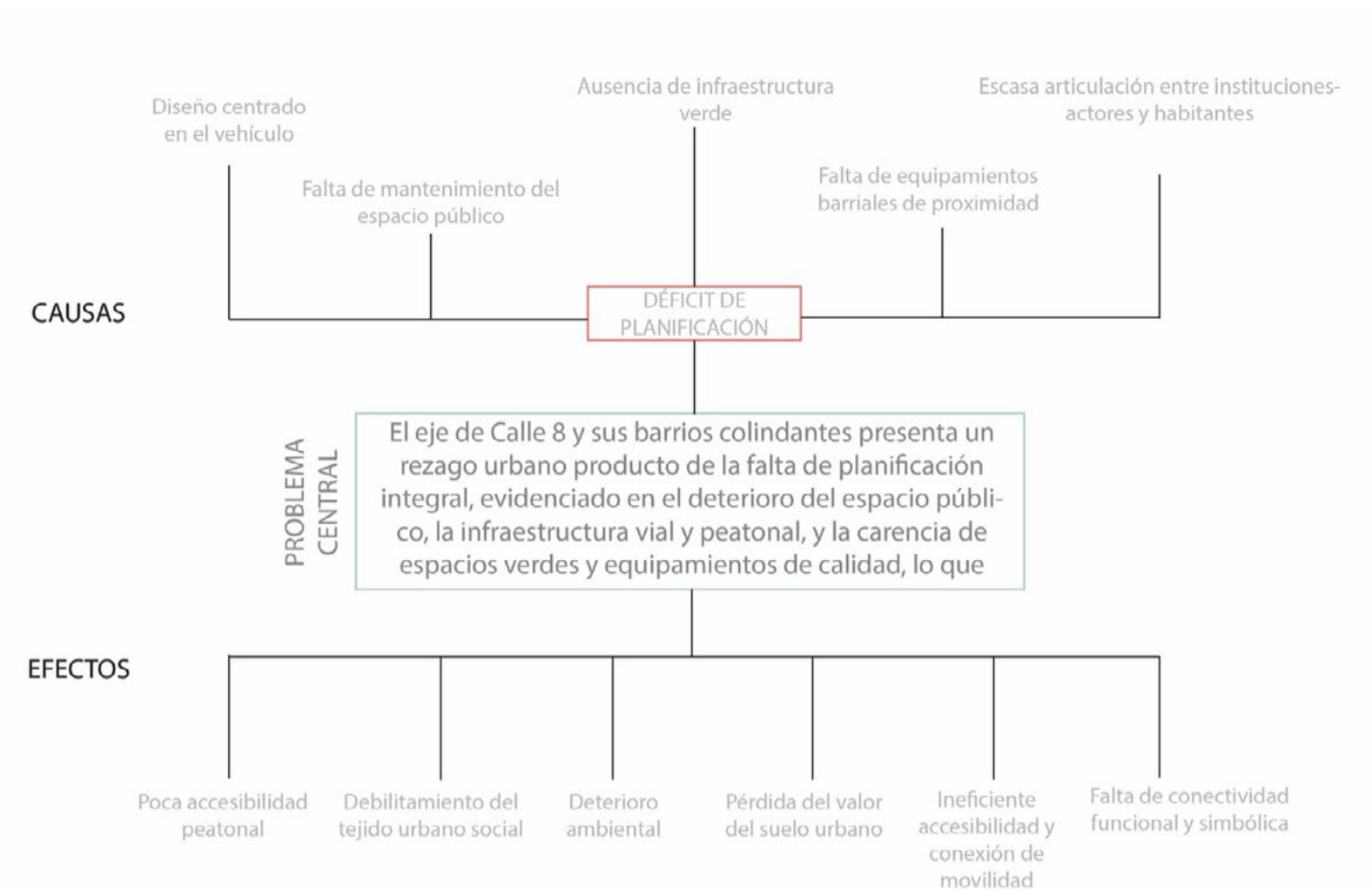
identidad cultural y comunitaria, con una composición social diversa, actividades vecinales tradicionales y un patrimonio intangible ligado a la historia del barrio. No obstante, el espacio público no acompaña ese valor simbólico: falta de mantenimiento, inseguridad nocturna, iluminación deficiente, ausencia de sombra, aceras estrechas o parcialmente ocupadas y elementos urbanos en mal estado afectan la dignidad del entorno y reducen la apropiación por parte de residentes y transeúntes.

Al aproximarse al extremo oriental —donde el corredor se encuentra con la Estación del Pacífico— el paisaje vuelve a transformarse, revelando una pieza clave dentro de la movilidad metropolitana. Este nodo intermodal constituye un punto estratégico de conexión entre la movilidad ferroviaria, los buses urbanos e interurbanos y la red de movilidad activa del centro de la ciudad. Sin embargo, la falta de orden espacial, la dispersión de flujos peatonales y la ausencia de una identidad clara hacen que el potencial de este sector no se exprese plenamente en su configuración actual.

En su conjunto, el diagnóstico señala que Calle 8 y el corredor hacia Barrio México forman una secuencia urbana con un profundo valor cultural, social y espacial, pero que hoy opera bajo condiciones de vulnerabilidad física, inseguridad, discontinuidad peatonal y desconexión ambiental. El proyecto propone entonces una transformación integral que reconcilie estas debilidades con el enorme potencial latente del área y que ofrezca un marco renovado de calidad urbana, movilidad activa y pertenencia.

### Visión de intervención y transformación espacial del conector

La propuesta para el proyecto se basa en una premisa central: construir un corredor continuo que honre la identidad de Barrio México, recupere la dignidad del espacio en Calle 8 y fortalezca la articulación con



la Estación del Pacífico, integrando infraestructura, paisaje, movilidad y cultura urbana en una sola experiencia coherente. El diseño evita soluciones rígidas o uniformes; en su lugar, adopta un enfoque sensible a la diversidad del tramo, donde cada segmento es tratado desde su carácter propio y desde los vínculos que establece con los usos circundantes.

En Calle 8, la intervención reorganiza el espacio público de manera que la movilidad activa adquiere preeminencia sobre el vehículo privado. Superficies niveladas, aceras ampliadas, materiales accesibles, iluminación homogénea y sombra adecuada transforman la experiencia de caminar, reduciendo riesgos viales y mejorando la legibilidad del corredor. El diseño se apoya en el entendimiento de que este tramo funciona como un puente natural entre el centro histórico y los barrios del norte, y que su expresión espacial debe reflejar esa condición.

Al ingresar a Barrio México, la intervención adopta un lenguaje más íntimo, atento a las escalas barriales y a la vida cotidiana. Se introducen elementos de paisaje urbano que funcionan como dispositivos de identidad: árboles que recuperan la sombra perdida, pavimentos claros que atenúan el calor, mobiliario duradero que invita a la permanencia y puntos de estancia que refuerzan la cercanía social del barrio. La iluminación nocturna se diseña para ofrecer seguridad sin perder calidez, y la continuidad peatonal se vuelve el hilo conductor de toda la transformación.

En este sector, el proyecto no solo busca mejorar la infraestructura física, sino también fortalecer la cohesión comunitaria. La manera en que se organizan las esquinas, los cruces, las fachadas y los espacios compartidos responde a la necesidad de crear un ambiente que invite al encuentro y que devuelva a Barrio México su carácter de barrio caminable.

Finalmente, la llegada a la Estación del Pacífico marca un punto de convergencia entre escalas. Aquí

se superponen la movilidad cotidiana de barrio, los flujos metropolitanos de pasajeros del tren, las conexiones intermodales y las rutas peatonales que ingresan al centro. El proyecto introduce un orden espacial claro, articulado mediante superficies amplias, señalización intuitiva, vegetación estructural y mobiliario que responde tanto a la espera como al tránsito. El objetivo principal es transformar un nodo actualmente fragmentado en una puerta urbana, donde el movimiento, la permanencia y la identidad se integren de manera fluida.

Las soluciones basadas en la naturaleza se integran a lo largo de todo el corredor, pero adquieren especial protagonismo en los puntos donde la topografía concentra escorrentías o donde la sombra resulta indispensable para garantizar confort térmico. Jardines de infiltración, franjas permeables, árboles de porte adecuado y vegetación subarborescente se combinan para mejorar la resiliencia climática y aportar coherencia ambiental al conjunto.

**Análisis técnico, impactos, costo de inversión y mantenimiento del proyecto**

El análisis técnico del Proyecto D responde a un corredor de alta heterogeneidad y múltiples capas de uso. La ingeniería preliminar establece soluciones para corregir pendientes, redefinir secciones viales, nivelar superficies peatonales, mejorar el drenaje y garantizar la accesibilidad universal. La iluminación LED se incorpora como sistema continuo, capaz de corregir las zonas históricamente más inseguras y de acompañar actividades nocturnas propias del barrio y del nodo ferroviario.

La vegetación se selecciona considerando la identidad del barrio, la escala de las calles y la necesidad de generar confort térmico. Los árboles se disponen para ofrecer sombra sin interferir con fachadas sensibles ni con redes de servicios. Los

jardines de infiltración se introducen en puntos estratégicos donde pueden aliviar la presión sobre el sistema pluvial, y los pavimentos permeables se integran en zonas donde la pendiente permite condiciones óptimas de drenaje.

En términos ambientales, la intervención mejora de manera significativa la capacidad de absorción de agua, reduce el calor superficial, fomenta biodiversidad y crea corredores vegetales que acompañan la movilidad peatonal. Socialmente, el proyecto refuerza la identidad barrial de México, fortalece la seguridad, dignifica el espacio cotidiano y amplía las oportunidades de encuentro y permanencia.

El costo total de inversión, refleja la complejidad del corredor y la diversidad de soluciones que requiere cada tramo. La intervención en Barrio México demanda una atención particular debido a su valor simbólico y a la necesidad de integrar movilidad, paisaje y cohesión comunitaria. La Estación del Pacífico, por su parte,

implica obras específicas de reorganización espacial y mejoras en accesibilidad e intermodalidad. La tabla consolidada permite visualizar la distribución de recursos entre estos segmentos.

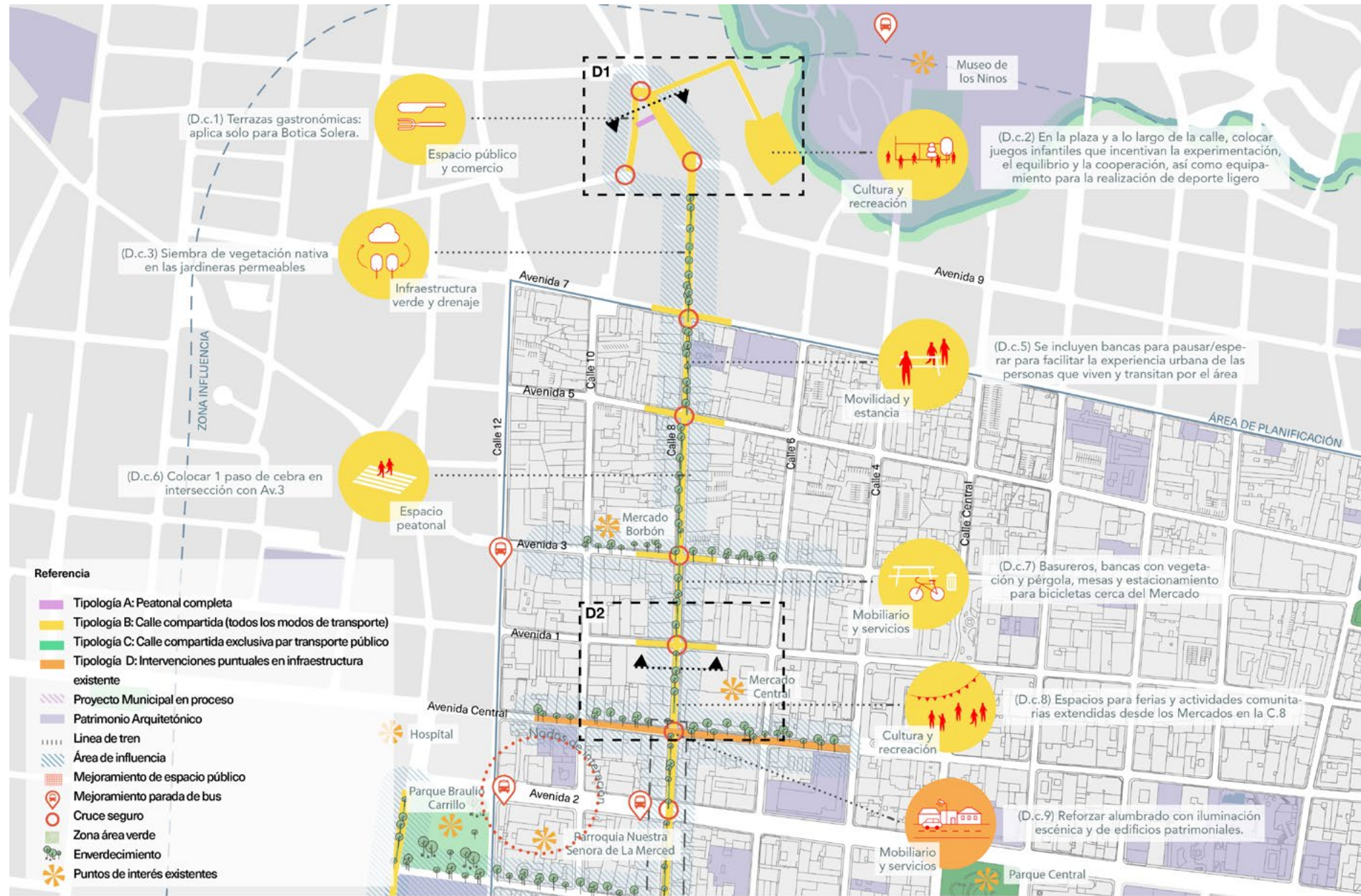
El mantenimiento anual estimado cubre limpieza, poda, revisión de luminarias, mantenimiento de pavimentos, cuidado de jardines de infiltración y conservación del mobiliario. El corredor exige una gestión constante debido a la combinación de usos locales, tránsito metropolitano y presencia de equipamientos relevantes.

El análisis de riesgos destaca desafíos asociados a la convivencia entre actividades barriales, transporte ferroviario y movilidad peatonal; la necesidad de coordinación con las instituciones responsables del ferrocarril; y las posibles afectaciones temporales a residentes y comercios durante la obra. La matriz de mitigación correspondiente proporciona un marco claro para anticipar y abordar estos escenarios.

Categoría	Costo (USD)	Participación (%)
Obras superficiales	2 511 474,86	41,5 %
Jardinería y bancos	729 467,94	12,1 %
Mobiliario y alumbrado	562 254,90	9,3 %
Infraestructura pluvial	1 990 751,03	32,9 %
Señalización	41 321,98	0,7 %
Demoliciones	205 034,00	3,5 %
<b>TOTAL PROYECTO D</b>	<b>6 049 770,06</b>	<b>100 %</b>

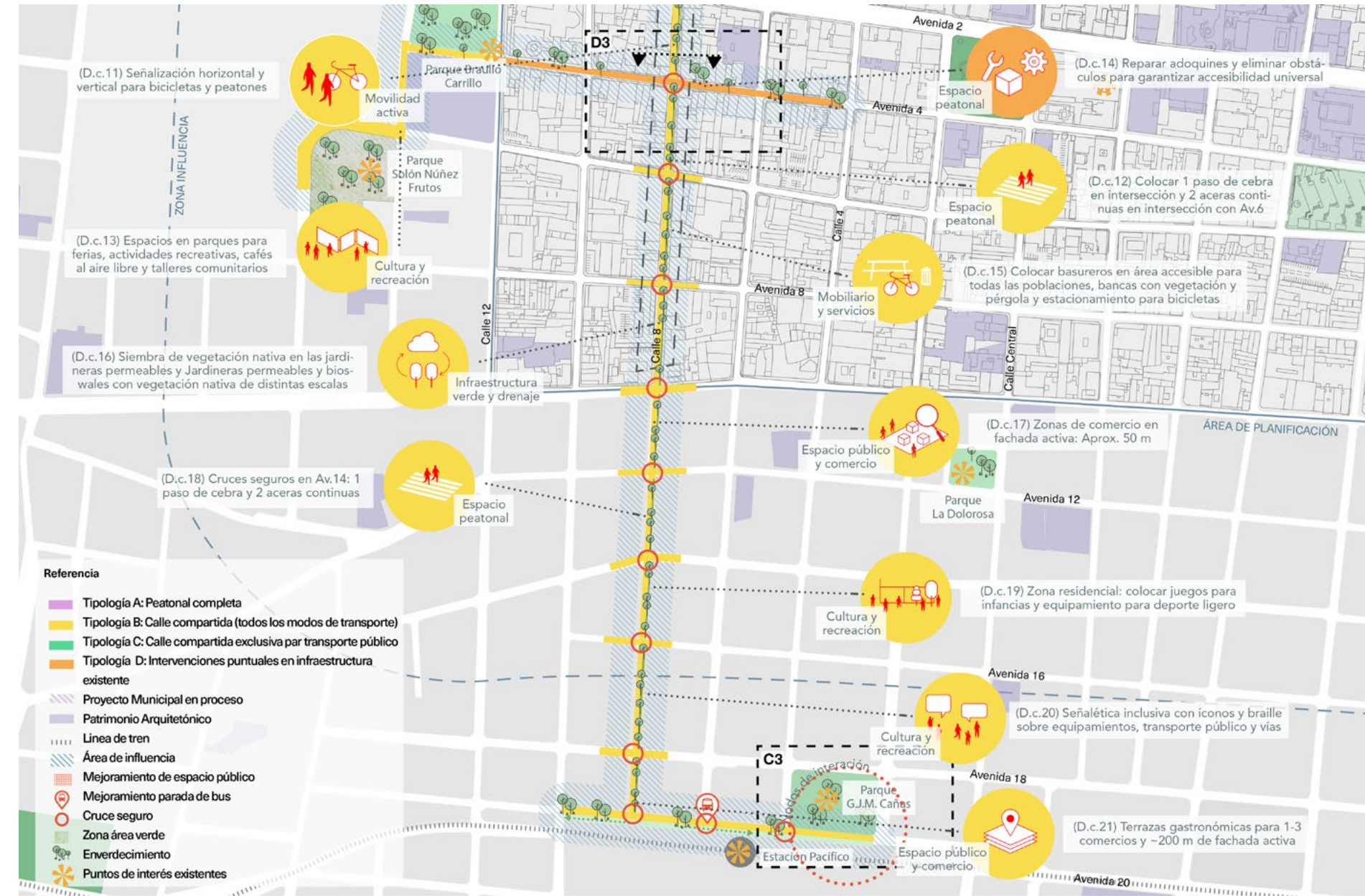
RIESGO	PROBAB.	IMPACTO	MITIGACIÓN
Interferencias con redes subterráneas (agua, electricidad, etc.)	Media	Alta	Realizar levantamientos topográficos y catastro de redes previo al diseño; coordinar con AyA, ICE, CNFL y otros operadores desde etapas tempranas.
Resistencia ciudadana por obras en barrios residenciales	Media	Media	Desarrollar una estrategia de comunicación directa con vecinos, incluyendo talleres de co-diseño y mecanismos de consulta pública.
Retrasos por obtención de permisos y visados técnicos	Media	Alta	Establecer cronograma de trámites y seguimiento institucional desde la fase de factibilidad, con responsables designados por institución.
Afectación de arbolado o vegetación existente	Media	Media	Incluir medidas de protección física en la planificación de obra, y planes de reubicación o sustitución con especies nativas resilientes.
Incremento de costos por cambios técnicos o inflación	Media	Alta	Incluir márgenes de contingencia (10–15%) en el presupuesto y mecanismos de revisión de precios escalonados durante licitación y contratación.
Dificultades técnicas por geometría urbana estrecha	Alta	Media	Adaptar el diseño técnico a la morfología existente y prever soluciones modulares o por tramos; ajustar maquinaria y cronograma de ejecución.
Baja capacidad de mantenimiento post-obra	Media	Media	Incluir desde el diseño criterios de bajo mantenimiento; firmar acuerdos de gestión compartida con comunidad y municipalidad.
Desgaste político-administrativo en procesos largos	Baja	Alta	Asegurar respaldo institucional formal (actas, convenios); documentar avances y mantener interlocución continua con tomadores de decisión.
Inseguridad o vandalismo en etapas iniciales	Media	Media	Incorporar diseño con enfoque de “prevención situacional”, buena iluminación, visibilidad y apropiación comunitaria desde el inicio.





San José | Centro Histórico | Proyecto D Parte 1

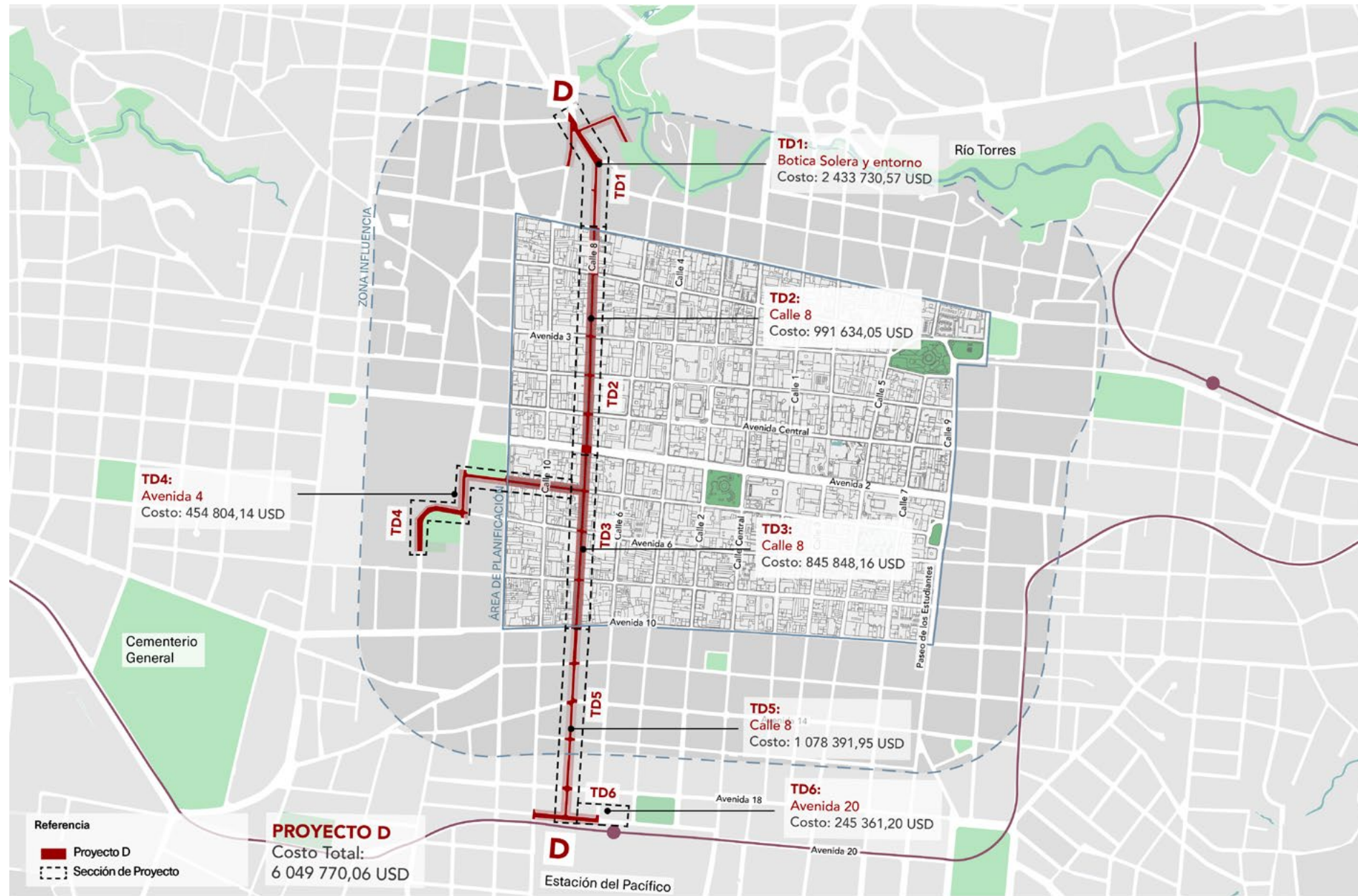
M 1:3500 0 30 60m



San José | Centro Histórico | Proyecto D Parte 2

M 1:3500 0 30 60m



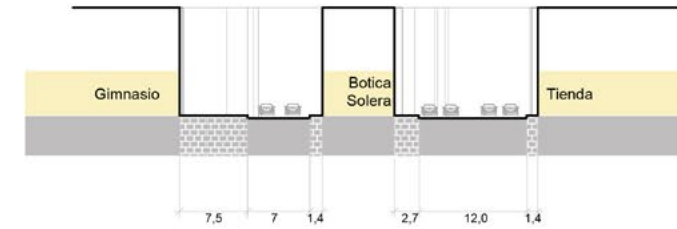


San José | Centro Histórico | Intervención por proyecto D

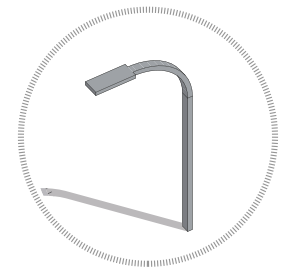
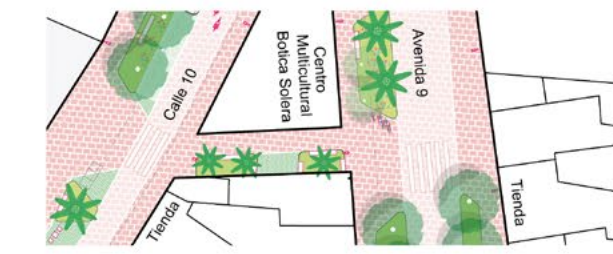
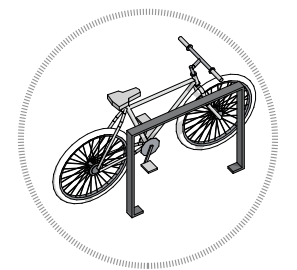
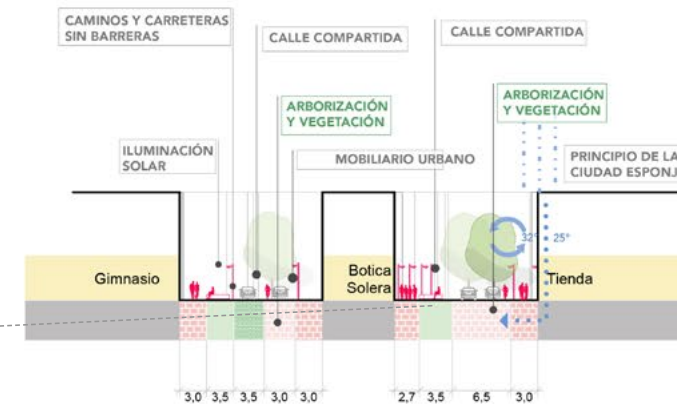
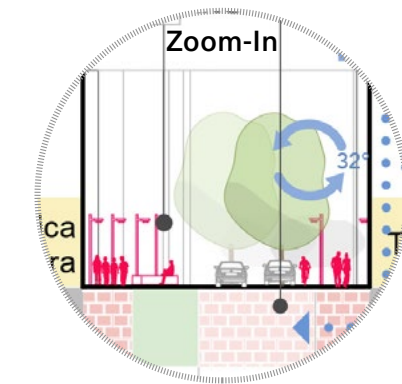
M 1:7500 0 150 300m



Antes



Después



San José | Centro Histórico | D1 Botica Solera y Museo de los Niños | Sección

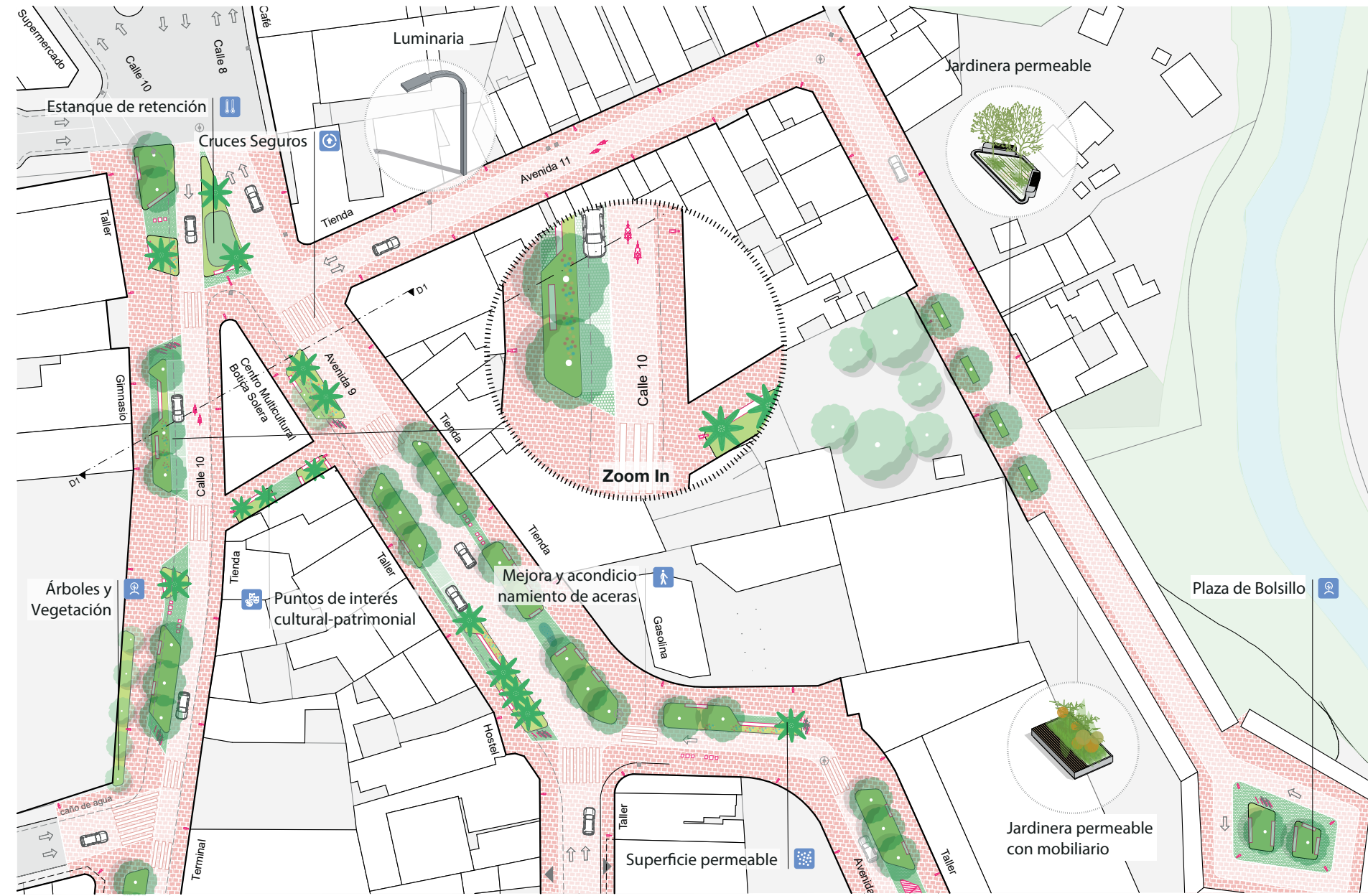
M 1:500 0 10 20m





San José | Centro Histórico | D1 Botica Solera y Museo de los Niños | Antes

M 1:500 0 10 20m



San José | Centro Histórico | D1 Botica Solera y Museo de los Niños | Después

M 1:500 0 10 20m





San José | Centro Histórico | D1 Vista de Botica Solera | Antes



San José | Centro Histórico | D1 Vista de Botica Solera | Después



San José | Centro Histórico | D2 Av. 3, Calle 8, Mercado Central | Antes

M 1:500 0 10 20m

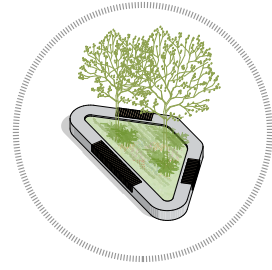
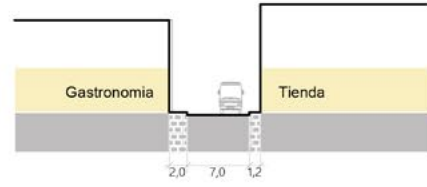


San José | Centro Histórico | D2 Av. 3, Calle 8, Mercado Central | Después

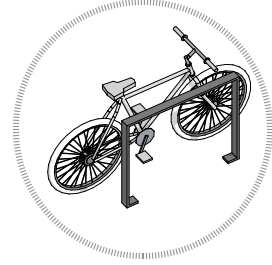
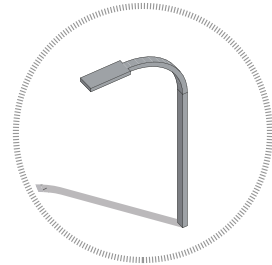
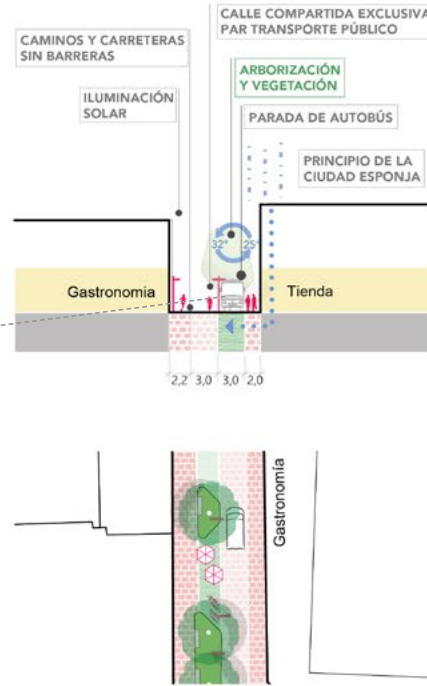
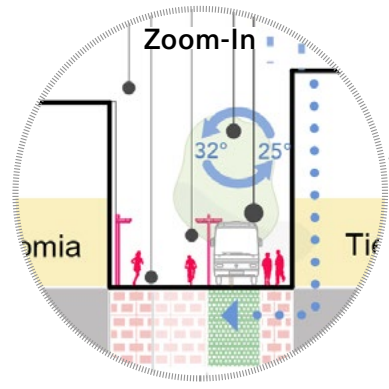
M 1:500 0 10 20m



Antes



Después

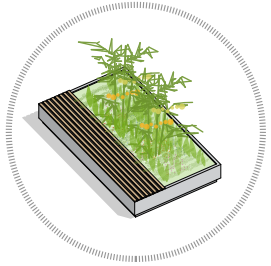
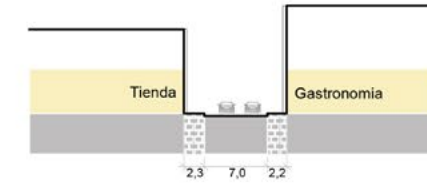


San José | Centro Histórico | D2 Av. 3, Calle 8, Mercado Central | Sección

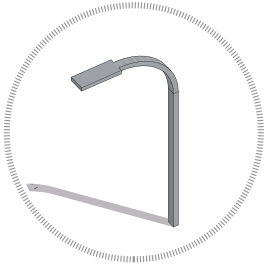
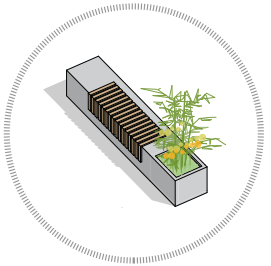
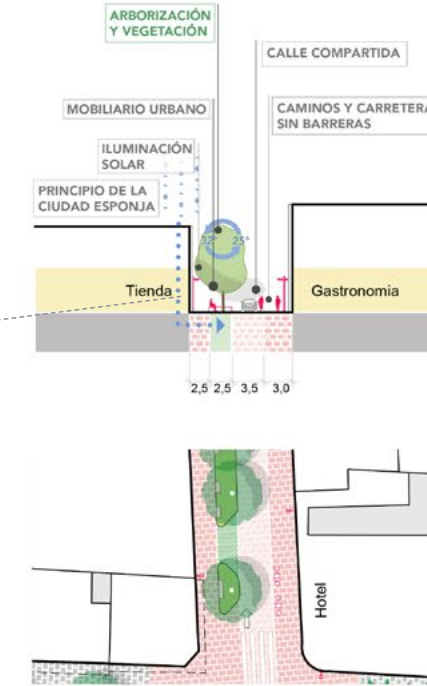
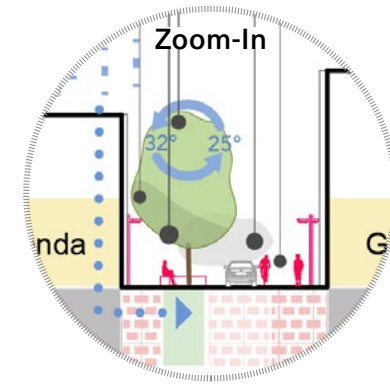
M 1:500 0 10 20m

SUPERWIEN  
architecture urbanism

Antes



Después



San José | Centro Histórico | D3 Calle 8 y Av. 4 | Sección

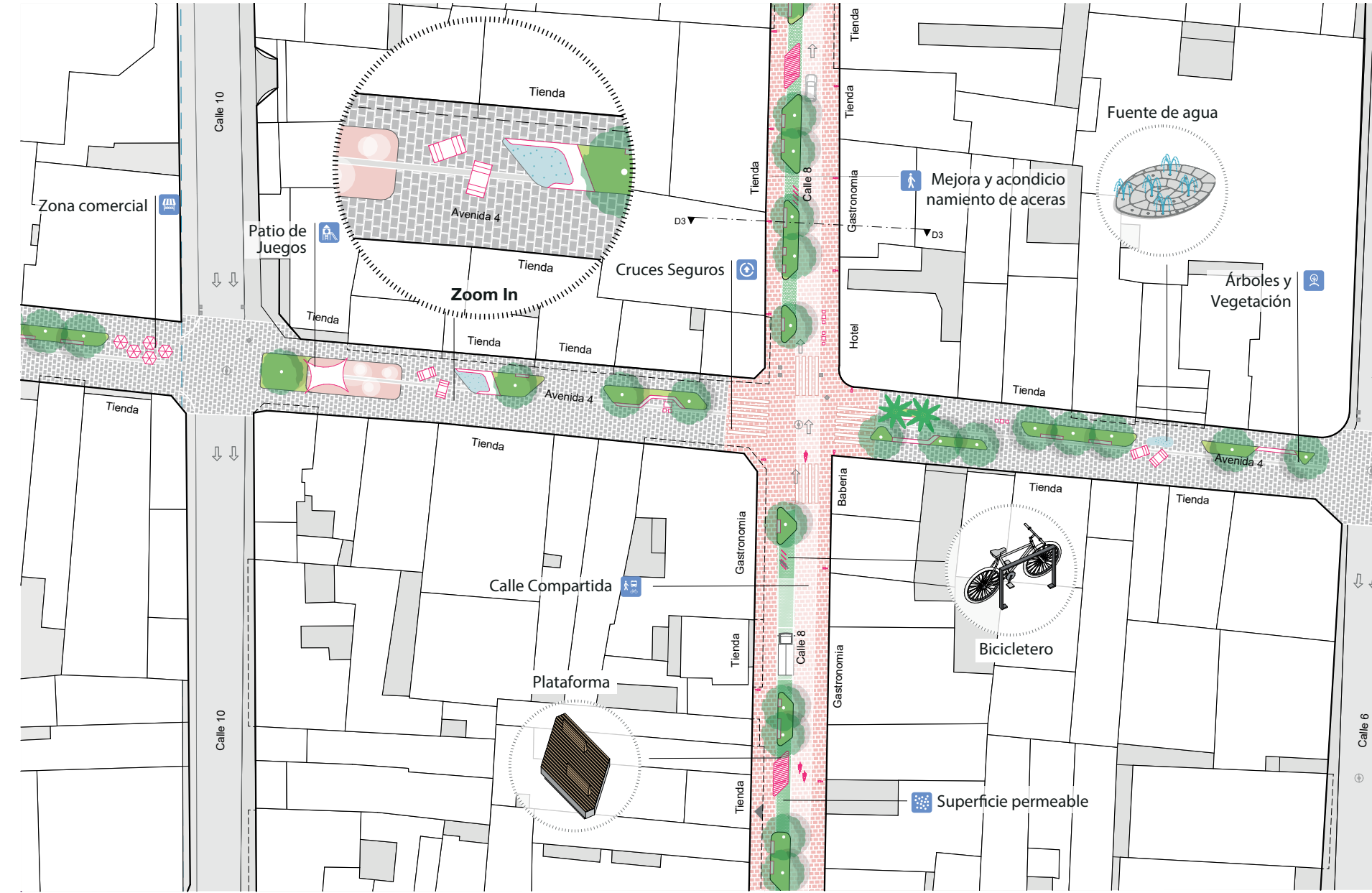
M 1:500 0 10 20m

SUPERWIEN  
architecture urbanism



San José | Centro Histórico | D3 Calle 8 y Av. 4 | Antes

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism



San José | Centro Histórico | D3 Calle 8 y Av. 4 | Antes

M 1:500 0 10 20m SUPERWEN architecture urbanism

# 8

# HACIA UNA CIUDAD CONECTADA

Este capítulo final es una invitación a mirar la ciudad desde un lente más amplio. Las calles del Centro Histórico de San José no son solamente los escenarios donde transcurre la vida cotidiana; son también lugares donde la ciudad revela su memoria, sus deseos y sus contradicciones. Durante este proceso, el centro habló con claridad: mostró dónde camina la gente incluso cuando no hay aceras, dónde persiste la sombra cuando el pavimento abrasa, dónde se concentra la vida comercial aunque el espacio parezca insuficiente, dónde la cultura respira aunque el tránsito parezca dominarlo todo. Este capítulo recoge la visión de cómo implementar esa transformación, cómo sostenerla en el tiempo y qué aprendizajes deja el camino recorrido. Más que un cierre, es una apertura: la ciudad apenas comienza a cambiar.



## HACIA UNA CIUDAD CONECTADA: IMPLEMENTACIÓN, ESCALAMIENTO Y APRENDIZAJES

Transformar el centro histórico no es modificar unas cuantas calles: es comprender el pulso de la ciudad y acompañar su movimiento.

Hablar de implementación en el centro histórico de San José implica comprender la ciudad no como un dibujo fijo, sino como un tejido que se modifica cada día. Las mañanas están marcadas por estudiantes, trabajadoras, usuarios del transporte público, y comerciantes que abren paso entre rutas improvisadas; el mediodía expone la necesidad urgente de sombra y refugio climático; las tardes se llenan de vida comercial; y las noches revelan tensiones de iluminación, seguridad y percepción social.

En este contexto, los corredores priorizados no pueden implementarse de forma lineal ni uniforme. Cada uno —Calle 9, Avenida 3, Conector Calle 4-Calle 2, y Calle 8 hacia Barrio México— contiene realidades distintas, ritmos distintos y urgencias distintas. La ciudad no es monolítica; es un mosaico. Y la implementación debe responder a esa complejidad.

Este capítulo describe esa implementación en **fases y tramos**, articulando un enfoque que reconoce los ritmos urbanos, los actores involucrados, las particularidades técnicas, la convivencia con la obra y el rol insustituible de la participación ciudadana. Pero también, en la segunda parte, propone un **modelo de gestión a largo plazo**, una estructura institucional que asegure que lo construido permanezca, evolucione y se consolide con el tiempo.

## 8.1 IMPLEMENTAR POR TRAMOS, CONSTRUIR POR FASES: UNA RED QUE CRECE CON LA CIUDAD

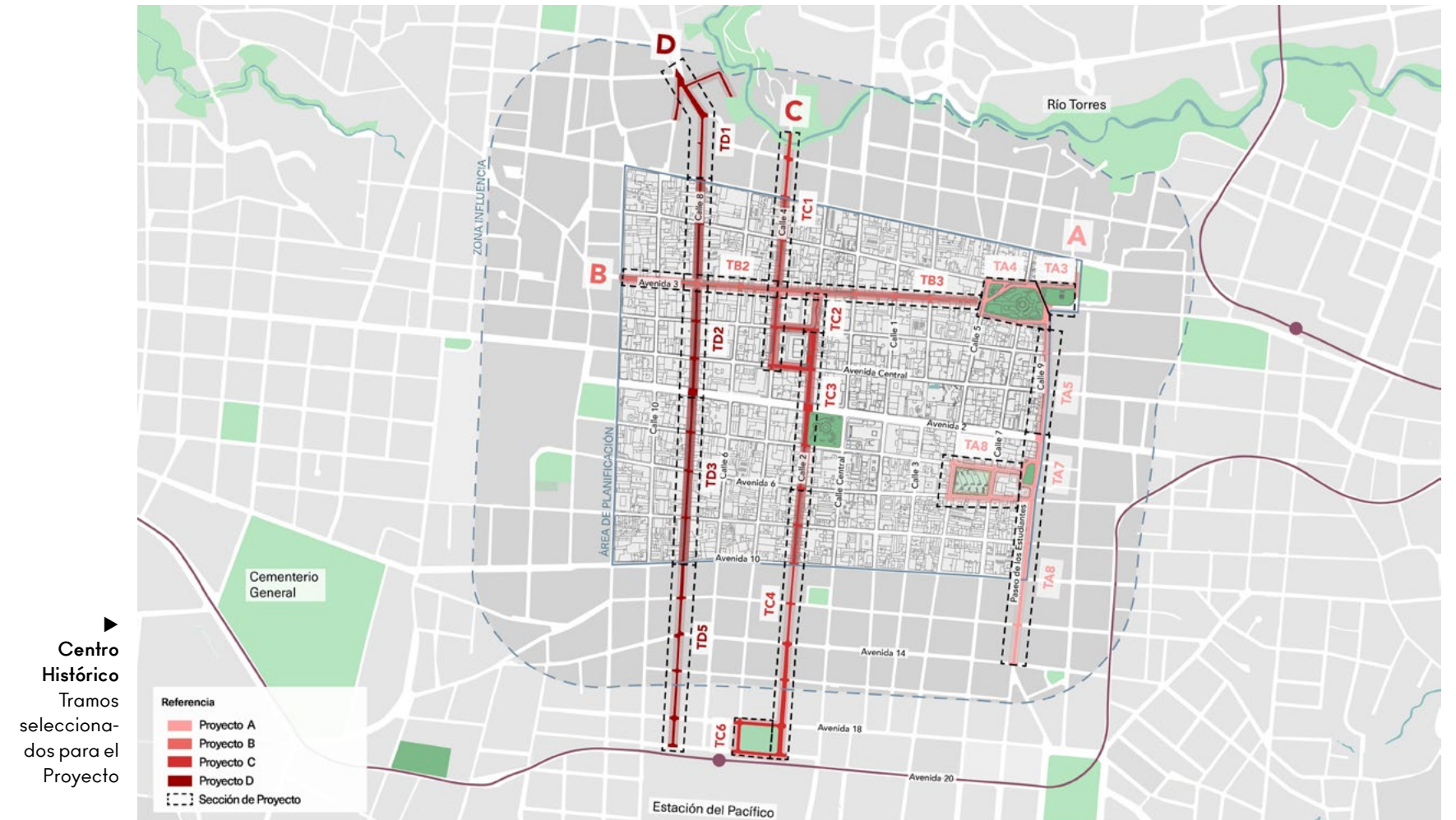
Implementar los corredores priorizados no es simplemente ejecutar proyectos: es acompañar la transformación progresiva del centro. En este contexto, el concepto de “tramo” adquiere una importancia central. Un tramo no es únicamente una porción de calle; es una unidad de vida urbana con identidad propia, con actores específicos, con ritmos particulares y con desafíos técnicos que no pueden extrapolarse a otros sectores. La suma de estos tramos, trabajados en secuencia inteligente, conforma una red continua que redefine la experiencia del centro histórico.

Comprender esta lógica implica aceptar que la implementación debe ser gradual y estratégica. Ninguna ciudad, y aún menos un centro con tanta densidad funcional como el de San José, puede ser intervenida de manera simultánea en todas sus dimensiones. La pregunta no es “qué transformar”, sino “dónde comenzar para que cada acción potencie a la siguiente”. Este es un principio ampliamente reconocido en la planificación urbana contemporánea: la ciudad se transforma eficazmente cuando las intervenciones se encadenan en un orden que responde tanto a prioridades sociales como a factibilidades técnicas<sup>26</sup>.

### Los tramos priorizados: ajuste estratégico del sistema de implementación

Durante el proceso de consolidación de los proyectos priorizados y de definición de la estrategia de implementación, la Municipalidad de San José y el Banco Interamericano de Desarrollo tomaron una decisión estratégica clave: **ajustar el alcance de los tramos inicialmente considerados**, concentrando

26 Gehl, J. (2010). Cities for People. Island Press.



los esfuerzos de la primera etapa de ejecución en aquellos segmentos con mayor coherencia sistémica, impacto urbano inmediato y viabilidad operativa.

Esta decisión no responde a una lógica de descarte, sino a una **estrategia consciente de secuenciación**. El enfoque adoptado reconoce que la implementación de una red urbana compleja en un centro histórico activo requiere priorizar tramos capaces de demostrar resultados tempranos, reducir riesgos de

ejecución y fortalecer la capacidad institucional antes de escalar la intervención a otros sectores del sistema. En este marco, se definió **retirar de la primera fase de implementación** los siguientes tramos específicos, manteniéndolos como **reservorio estratégico para fases posteriores**, una vez consolidados los aprendizajes técnicos, sociales e institucionales de la red inicial:

**TA1 — Barrio Amón y Otoya**, un territorio patrimonial sensible, con alta complejidad normativa y

necesidad de procesos de concertación específicos con residentes y actores culturales.

**TA2 – Parque España**, un nodo verde estructurante cuya intervención requiere una articulación más profunda con proyectos de parque y gestión ambiental a escala mayor.

**TA9 – Sector sur de la Avenida de los Estudiantes (Consejo Municipal y Parque de los Mercaditos)**, un tramo institucionalmente estratégico pero con fuertes interdependencias programáticas y operativas.

**TB1 – Tramo Mercado de la Coca Cola**, altamente activo y funcional, donde la intensidad comercial y logística aconseja una implementación posterior, apoyada en protocolos ya testados.

**TC5 – Parque La Dolorosa**, espacio de alto valor simbólico y social que demanda un proceso de diseño y activación específico, alineado con dinámicas comunitarias locales.

**TD4 – Zona de los hospitales**, un entorno crítico desde el punto de vista funcional y sanitario, cuya intervención requiere coordinación interinstitucional ampliada.

**TD6 – Conexión entre los Proyectos D y C en Avenida 20**, tramo de articulación estratégica que se reserva como fase de consolidación del sistema completo.

La exclusión de estos tramos de la primera etapa **no debilita la visión de red**, sino que la refuerza. Al concentrar la ejecución inicial en segmentos con menor complejidad operativa y mayor capacidad demostrativa, el proyecto construye una base sólida para la expansión futura, reduciendo el riesgo de

fragmentación y evitando intervenciones aisladas o inconclusas.

Desde una perspectiva de planificación urbana, esta decisión reconoce que **no todos los tramos deben activarse simultáneamente para que el sistema funcione**. Por el contrario, una red bien estructurada puede crecer de manera progresiva, incorporando nuevos segmentos cuando las condiciones técnicas, sociales y financieras estén maduras. Este enfoque incremental permite también adaptar el diseño y la gestión de los tramos futuros a los aprendizajes obtenidos durante las primeras fases de implementación.

Así, los tramos retirados de la etapa inicial permanecen plenamente integrados en la visión de largo plazo del Centro Histórico. Su implementación futura no se concibe como una ampliación independiente, sino como **la evolución natural de un sistema urbano ya operativo**, coherente y legitimado por la experiencia acumulada en las fases iniciales.

#### Un territorio que respira: ritmos urbanos como base de la implementación

El centro histórico respira de manera distinta según el momento del día, la época del año y la naturaleza de sus flujos. Por la mañana, la prioridad es la movilidad escolar y laboral; al mediodía, el desafío es la exposición térmica; por la tarde, la competencia por espacio entre peatones, comercio formal e informal exige soluciones claras y accesibles; y por la noche, la percepción de seguridad depende en gran medida de la iluminación y de la continuidad visual. Ningún corredor es igual a otro, y ninguno experimenta estos ritmos de la misma manera. La Calle 9 funciona como un corredor ecológico que articula parques, instituciones culturales y flujos peatonales moderados pero constantes. Avenida 3, en cambio, es un eje logístico

esencial, en el que el abastecimiento de mercancías, la presencia de mercados y la movilidad intensiva obligan a intervenciones de alta precisión. La zona del Museo de los Niños exige protocolos de seguridad infantil y gestión de accesos; y Calle 8 y Barrio México contienen una vida barrial que no puede interrumpirse sin afectar profundamente el tejido social.

Implementar de manera homogénea sería ignorar estas diferencias. Implementar respetando los ritmos del territorio significa trabajar con la ciudad y no contra ella. Este principio, que sostiene que las transformaciones urbanas deben adaptarse a los patrones de uso reales, ha sido desarrollado ampliamente en los estudios de comportamiento urbano<sup>27</sup>.

#### La fase preparatoria: el andamiaje silencioso que sostiene la transformación

La impresión de que la implementación comienza con la colocación del primer adoquín es engañosa. La transformación real inicia mucho antes, en una fase preparatoria que define la coherencia y viabilidad de todo lo que vendrá después. Es en esta etapa donde se establecen acuerdos entre instituciones, se revisa infraestructura preexistente, se estudian interferencias, se definen rutas de desvío, se diseñan pasos peatonales temporales, se negocian horarios de carga con los comercios, se identifican áreas sensibles, se establecen medidas de seguridad, se planifican procesos de comunicación y se determinan las secuencias constructivas.

La fase preparatoria implica también una lectura fina de jardines de infiltración operen correctamente desde el primer día. En Avenida 3, preparar la intervención significa articularse con comerciantes, operadores logísticos y asociaciones de mercado

para evitar interrupciones en el abastecimiento. En el entorno del Museo de los Niños y en Calle 8, la preparación exige incorporar elementos de gestión comunitaria, reconociendo que la vida barrial y los flujos infantiles

requieren protocolos diferenciados. Esta etapa es, como señalan múltiples estudios sobre intervención urbana, la que determina si la obra será vista como un proceso ordenado y comprensible o como una fuente de conflicto social<sup>28</sup>.

#### La obra en un centro vivo: precisión, convivencia y adaptación

La implementación en un territorio tan dinámico no permite improvisaciones. La obra debe planificarse como una secuencia de microintervenciones que respeten la continuidad funcional del centro. Esto exige una enorme precisión: cada cierre de vía debe justificarse plenamente; cada fase debe minimizar afectaciones; cada ajuste debe comunicarse con claridad. La obra, en este contexto, es un ejercicio de convivencia.

Mientras se instala el drenaje sostenible en un tramo de Calle 9, el tránsito peatonal debe continuar sin interrupciones; mientras se corrigen pendientes en Avenida 3 para garantizar accesibilidad universal, las rutinas de abastecimiento deben mantenerse; mientras se construyen franjas de sombreado en Calle 8, la vida comunitaria debe conservar su naturalidad.

La coexistencia de obra gris y obra verde agrega una capa de complejidad adicional. La instauración de jardines de infiltración demanda sincronización entre equipos de ingeniería y paisajismo; la plantación de especies nativas requiere ciclos climáticos adecuados; la configuración de pavimentos accesibles necesita precisión topográfica; y la instalación de mobiliario debe prever fases posteriores de activación.

<sup>27</sup> Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for Public Spaces.

<sup>28</sup> Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. MIT Press.

Nada de esto transcurre de manera lineal. Las ciudades, y especialmente sus centros históricos, exigen ajustes permanentes. Una lluvia inesperada puede modificar la programación de drenajes; una actividad cultural puede requerir reabrir temporalmente un sector; un hallazgo de infraestructura subterránea puede alterar un tramo completo. La obra, en resumen, es un organismo vivo que se adapta en tiempo real.

### Activación: el momento en que la obra se convierte en ciudad

La activación es la primera conversación entre el espacio recién construido y quienes lo habitan. Es un momento crítico, porque en él se define si el corredor será adoptado como parte de la vida cotidiana o si permanecerá distante. Activar no significa cortar cintas ni inaugurar formalmente: significa **permitir que la ciudadanía descubra y resignifique el espacio**.

Las primeras semanas tras la apertura de un tramo son un laboratorio social. Las personas exploran nuevas rutas, prueban sombras nuevas, experimentan cruces más seguros, descubren zonas de descanso, interactúan con la vegetación y comienzan a integrar el corredor en su vida diaria. Este proceso revela ajustes necesarios: puntos donde la sombra aún no alcanza, zonas donde la señalización puede reforzarse, áreas donde la continuidad debe mejorar, o segmentos donde un mobiliario requiere reubicarse.

La activación también es una oportunidad para que instituciones culturales, escuelas, organizaciones comunitarias y comercios se apropien del espacio. El corredor se convierte en un escenario para actividades educativas, eventos barriales, ferias, intervenciones culturales o simples espacios de encuentro. La ciudad comienza a reconocer lo que se ha construido y, con ello, inicia su proceso de apropiación.

### Mantenimiento: la continuidad que garantiza el futuro

#### del corredor

La implementación no concluye con la entrega de obra. En realidad, es entonces cuando inicia la parte más decisiva: **el mantenimiento**. Un corredor puede deteriorarse rápidamente si no se protege; lo contrario, un corredor bien mantenido puede incrementar su valor urbano año tras año.

En los corredores priorizados, el mantenimiento implica cuidar el arbolado, supervisar la vitalidad de especies, mantener limpios los drenajes sostenibles, reparar pavimentos táctiles cuando sea necesario, garantizar el funcionamiento óptimo de luminarias, conservar mobiliario en buenas condiciones y evaluar regularmente la accesibilidad de todos los elementos. Los informes de pre-factibilidad ofrecen estimaciones claras de estos costos, permitiendo planificar con anticipación la sostenibilidad financiera del sistema.

Ciudades con amplia experiencia en revitalización urbana coinciden en que el mantenimiento es el verdadero indicador de madurez institucional. Las calles pueden construirse en meses, pero solo se consolidan a través de años de cuidado continuo.

En San José, este cuidado no puede ser incidental: debe volverse parte estructural de la intervención.

#### De tramos aislados a un sistema urbano coherente

A medida que los tramos se completan, la ciudad comienza a transformarse más allá de la suma de las partes. Una calle accesible conecta a otra que, hasta entonces, parecía distante. Un cruce seguro abre la posibilidad de caminar por lugares antes evitados. Una franja de sombra convierte un trayecto caluroso en un paseo amable. Un corredor ecológico modifica la percepción del parque al que se integra.

La transformación ocurre cuando la experiencia

urbana cambia. Y la experiencia urbana cambia cuando la red se vuelve continua.

Esta es la lógica profunda detrás de la implementación por tramos: no se trata de fragmentar la obra; se trata de construir un sistema cohesionado donde cada segmento empuja al siguiente, donde cada mejora invita a otra mejora y donde el centro histórico emerge como un territorio conectado, vivo y legible.

## 8.2 MODELOS DE GESTIÓN: HACIA UNA GOBERNANZA INTEGRADA DEL CENTRO HISTÓRICO

La transformación física de los corredores del Centro Histórico de San José —sus pavimentos accesibles, sus sombras recién plantadas, sus soluciones de drenaje sostenible, sus plazas reordenadas, sus cruces seguros y sus conexiones con equipamientos culturales y de movilidad— solo puede alcanzar su pleno potencial si está acompañada por una estructura institucional capaz de sostenerla. Sin gestión, las obras se deterioran; sin gobernanza, el sistema se fragmenta; sin continuidad institucional, la visión urbana se diluye en el tiempo. La experiencia internacional es contundente al respecto: las ciudades que logran transformaciones duraderas son aquellas que desarrollan modelos de gobernanza que trascienden la obra física y se convierten en cuidadores permanentes del territorio<sup>29</sup>.

Para San José, esta estructura debe tener una misión clara: asegurar que la red de corredores funcione como un sistema coherente y evolutivo. El centro histórico no puede depender de intervenciones aisladas ni de esfuerzos puntuales; requiere una institucionalidad dedicada, con capacidad técnica, legitimidad política, cercanía ciudadana y visión urbana. Esa entidad —un puente entre la administración

municipal, las instituciones culturales, los operadores de transporte, los comerciantes, los vecinos y las organizaciones de la sociedad civil— es lo que aquí denominamos **Oficina del Centro Histórico**.

### Una Oficina del Centro Histórico como cuidador, mediador y motor del sistema

La Oficina del Centro Histórico no se concibe como una dependencia administrativa más, sino como un organismo articulador cuya función principal es sostener la visión urbana a través del tiempo. Su rol es una figura de acompañamiento permanente, que no diseña proyectos por sí misma, pero se asegura de que todo lo que ocurre en el área bajo su responsabilidad responda a una lógica común y mantenga un estándar de calidad constante<sup>30</sup>.

En San José, esta oficina debe convertirse en el custodio de la red de corredores. Significa que actúa como mediador entre instituciones que tradicionalmente trabajan por separado; como intérprete entre las necesidades técnicas y las dinámicas sociales; como observador del comportamiento urbano; como facilitador de procesos participativos; y como garante de que la infraestructura recién construida reciba el mantenimiento adecuado, el uso correcto y los ajustes necesarios conforme evolucione la ciudad.

La oficina, además, debe ser un espacio plural. No una oficina cerrada tras puertas administrativas, sino un lugar que combina saberes técnicos con capacidades sociales, que integra urbanistas con comunicadores, paisajistas con gestores culturales, técnicos de movilidad con especialistas en participación. Su fuerza radica en su capacidad de coordinar mundos que, sin un articulador, operan en paralelo y sin sinergias.

### Gestión pública y control de calidad: sostener la visión

<sup>29</sup> UN-Habitat. (2020). World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization. United Nations Human Settlements Programme.

<sup>30</sup> Healey, P. (1997). Collaborative Planning: Shaping Places through Collective Action. Macmillan.

**en cada detalle**

Uno de los principales desafíos en la revitalización de centros históricos es mantener el nivel de calidad alcanzado tras una intervención. Es común que una calle se inaugure con un alto estándar de diseño, pero que con el paso del tiempo los materiales se deterioren, el mobiliario se desgaste, la vegetación no alcance su madurez o se pierdan elementos de accesibilidad por falta de mantenimiento. Esto ocurre - como documentan estudios sobre gestión urbana en América Latina<sup>31</sup> - no por mala voluntad, sino por la ausencia de una estructura de supervisión continua.

La Oficina del Centro Histórico debe llenar este vacío.

Su papel en control de calidad comienza antes de que la obra finalice, acompañando a las unidades ejecutoras en la revisión de detalles, la supervisión de materiales, la verificación de pendientes, la comprobación de sistemas de drenaje, la observación del comportamiento del mobiliario y la validación de la accesibilidad universal. Pero su papel más relevante inicia después de la entrega de obra, cuando la ciudad retoma el espacio y lo somete a condiciones de uso real.

Es aquí donde la oficina debe monitorear deformaciones tempranas, detectar puntos de acumulación de agua, identificar especies vegetales que no se adaptaron, corregir luminarias que no ofrecen uniformidad, ajustar sombras, reorganizar flujos peatonales que no respondan al diseño previsto o consolidar intervenciones menores que mejoren la usabilidad del espacio. La supervisión no es un acto puntual; es un acompañamiento continuo que garantiza que la visión original no se diluya.

El control de calidad es, en suma, un acto de fidelidad al proyecto. Es la herramienta que impide que la ciudad retroceda hacia la fragmentación y asegura

que lo construido permanezca como referencia de calidad para futuras intervenciones.

**Coordinación interinstitucional: tejer una gobernanza urbana que trasciende competencias**

El Centro Histórico no pertenece a una sola institución ni puede gestionarse desde una única mirada. Es, simultáneamente, un distrito de movilidad, un territorio patrimonial, un polo cultural, un nodo comercial, un espacio educativo, un corredor ecológico y un barrio con identidad propia. Cada una de estas dimensiones involucra actores distintos: municipalidad, INCOFER, Ministerio de Cultura, operadores de transporte, mercados, cámaras empresariales, instituciones educativas, museos, hospitales, asociaciones barriales y organizaciones sociales.

La fragmentación de responsabilidades es uno de los principales obstáculos en procesos de revitalización urbana latinoamericanos. Sin una entidad articuladora, los actores toman decisiones descoordinadas que afectan negativamente la experiencia urbana. La Oficina del Centro Histórico debe convertirse en ese articulador.

Esto implica crear un espacio permanente de gobernanza donde se discutan intervenciones futuras, se coordinen horarios, se establezcan protocolos comunes, se acuerden responsabilidades de mantenimiento, se integren agendas culturales, se gestionen conflictos cotidianos y se analicen impactos de actividades económicas. La oficina se convierte en un puente: traduce necesidades técnicas para actores sociales, y necesidades sociales para actores técnicos.

El resultado es una gobernanza urbana que entiende que la ciudad no se gestiona desde compartimentos estancos, sino desde la interdependencia.

**Participación ciudadana como infraestructura social de la transformación**

En revitalización urbana, la participación no es un apéndice, ni un gesto simbólico: es una infraestructura tan importante como los pavimentos, los árboles o las luminarias. Sin participación, la ciudad no se apropia del espacio; sin apropiación, el espacio se degrada. Esta idea —la participación como sostén de la vida urbana— ha sido respaldada por múltiples estudios sobre co-creación y resiliencia urbana<sup>32</sup>.

La Oficina del Centro Histórico debe asumir este principio como parte central de su mandato.

La participación no se limita a espacios consultivos aislados. Se manifiesta en caminatas barriales que permiten observar cómo las personas usan realmente el corredor; en talleres con comerciantes que ayudan a ajustar la distribución de mobiliario o de zonas de carga; en actividades educativas que reintroducen a niñas y niños en la experiencia del espacio público; en diálogos con adultos mayores que señalan barreras invisibles que el diseño técnico no siempre detecta; y en mesas comunitarias que definen prioridades futuras.

Estos procesos cuentan además con un valor adicional: fortalecen la legitimidad del proyecto, disminuyen resistencias, aumentan el sentido de pertenencia y favorecen el mantenimiento. Un corredor que la comunidad siente propio es un corredor cuidado.

La participación, por tanto, no es un momento aislado del proceso: es una práctica continua que permite que la transformación se mantenga viva.

**Comunicación barrial y narrativa urbana: construir el lenguaje del centro**

La revitalización urbana no se consolida sin comunicación. La obra debe explicarse, no solamente porque genera afectaciones temporales, sino porque ofrece una oportunidad para reforzar la relación entre la ciudadanía y el espacio público. La comunicación

es, en este sentido, una herramienta de gobernanza. Permite generar confianza, reducir incertidumbre, fomentar apropiación y dar visibilidad a la visión de ciudad.

La Oficina del Centro Histórico debe asumir la responsabilidad de construir una narrativa urbana que explique por qué se interviene, cómo se implementan los tramos, qué beneficios traerán las mejoras, qué cambios de movilidad se anticipan, qué servicios se verán temporalmente modificados y cómo pueden participar las personas en el proceso. Esta narrativa debe ser clara, accesible, multiformato y adaptada a distintos públicos: residentes, comerciantes, estudiantes, personas mayores, turistas y usuarios del transporte público.

Además, la comunicación contribuye a reforzar el significado simbólico del centro histórico. A través de campañas, señalética, actividades culturales y recorridos interpretativos, la oficina puede articular un relato que conecte la memoria patrimonial con la experiencia cotidiana del espacio público. Una ciudad que entiende su centro lo cuida mejor.

**Programas de mejora, subsidios y activación económica: una gobernanza que trasciende la obra**

Los corredores priorizados son la columna vertebral de una estrategia urbana mayor, pero su éxito depende también de los tejidos que los rodean. La oficina debe liderar programas de mejora que complementen la intervención física: apoyo a fachadas patrimoniales, incentivos para comercio local, estrategias de transición para vendedores ambulantes, fortalecimiento de rutas turísticas, promoción de actividades culturales y pequeñas intervenciones tácticas que expandan los beneficios del corredor a calles secundarias.

Estos programas requieren financiamiento. La Oficina del Centro Histórico puede coordinar subsidios municipales, gestionar fondos nacionales, canalizar

recursos internacionales —particularmente en temas de movilidad sostenible, patrimonio y soluciones basadas en naturaleza— y promover alianzas público-privadas que fortalezcan el cuidado del espacio público.

El objetivo es que la vitalidad económica del centro crezca de manera sostenible y que las mejoras públicas actúen como catalizadores de nuevas oportunidades para las comunidades que habitan y trabajan en el área.

### Monitoreo permanente y adaptación evolutiva del sistema

Una ciudad nunca permanece quieta. Los flujos cambian, la movilidad se reconfigura, los comercios se transforman, las dinámicas culturales evolucionan. Por ello, la gestión del centro histórico no puede basarse únicamente en la supervisión de la obra inicial, sino en la creación de un sistema de monitoreo permanente que permita ajustar el corredor conforme la ciudad lo demande.

La Oficina del Centro Histórico debe establecer indicadores claros de accesibilidad, confort térmico, desempeño de los SUDS, movilidad peatonal, seguridad vial, percepción de seguridad nocturna, vitalidad comercial y satisfacción ciudadana. Con base en estos datos, debe recomendar ajustes, identificar tramos que requieren intervención, actualizar manuales de mantenimiento, mejorar señalización o pilotear nuevas soluciones para desafíos emergentes.

La ciudad, en este sentido, se convierte en un sistema que aprende. El corredor deja de ser una infraestructura estática y se vuelve un organismo evolutivo que se adapta, mejora y se perfecciona a medida que se usa. Esta capacidad de aprendizaje institucional es uno de los elementos más valorados en las ciudades que han logrado transformaciones profundas en sus centros históricos<sup>33</sup>.

## 8.3 APRENDIZAJES: LO QUE LA CIUDAD ENSEÑÓ DURANTE EL PROCESO

Cada calle, cada tramo y cada conversación revelaron que la ciudad no se transforma únicamente desde el diseño, sino desde la escucha. La escucha —esa forma de diagnóstico íntima que se produce cuando se camina, se observa y se conversa con quienes viven y trabajan en el centro— fue una de las mayores fuentes de aprendizaje de este proceso. La ciudad enseñó aquello que ningún plano puede mostrar: enseñó dónde la vida urbana se aferra incluso en condiciones adversas; enseñó dónde el diseño puede acompañar prácticas existentes sin extinguirlas; enseñó dónde los hábitos históricos resisten estructuras obsoletas; enseñó dónde la sombra es un acto de dignidad; enseñó dónde el patrimonio se vuelve palpable y dónde permanece oculto.

Uno de los aprendizajes más profundos fue comprender que las personas caminan incluso cuando el territorio no está listo para recibirlos. Las rutas improvisadas, los cruces informales, los desvíos que los propios usuarios construyen día a día, indican con precisión quirúrgica dónde debe intervenir el diseño urbano. Siguiendo principios de urbanismo observado, la mejor guía para la intervención es la conducta espontánea de la ciudadanía; el diseño más eficaz no es el que corrige la ciudad, sino el que la acompaña y la amplifica.

Otro aprendizaje central fue la importancia de entender el espacio público como infraestructura social. El corredor no es únicamente un ensamble técnico de pavimentos, luminarias, drenaje y vegetación: es un soporte material para la vida urbana. Su desempeño no se mide solamente en términos de metros lineales o metros cuadrados, sino

en términos de encuentros, permanencias, circulación segura, accesibilidad universal, sombra efectiva, continuidad peatonal y valor simbólico. Este proceso confirmó lo que señala la literatura sobre ciudades más caminables: el espacio público se convierte en un sistema de soporte vital cuando permite que las relaciones humanas florezcan<sup>34</sup>.

La revitalización del centro también reveló la importancia del patrimonio urbano entendido no como objeto, sino como experiencia. Muchos de los tramos intervenidos mostraron que las piezas patrimoniales, cuando se encuentran desconectadas del tejido cotidiano, son invisibles para buena parte de la población. La intervención física les devuelve protagonismo, no por medio de restauraciones aisladas, sino a través de la integración dentro de una red que las vincula con parques, mercados, escuelas, museos y barrios. El patrimonio cobra vida cuando se camina, cuando se encuentra, cuando se reconoce, cuando deja de ser un monumento aislado y se transforma en parte del paisaje común.

Finalmente, el proceso reveló la relevancia crítica de la gobernanza. Las mejores intervenciones urbanas pierden potencia cuando no existe una estructura capaz de sostenerlas. La ausencia de gestión fragmenta; la ausencia de mantenimiento deteriora; la ausencia de articulación institucional genera contradicciones; la ausencia de participación debilita la legitimidad social del proyecto. Por ello, la propuesta de una Oficina del Centro Histórico no es un complemento ni un deseo abstracto: es una necesidad estructural que surge de la evidencia misma de este proceso.

### Construir la continuidad: la proyección de la red a futuro

Los cuatro corredores priorizados son el inicio de un sistema mayor. Ninguna intervención, por más completa que sea, puede transformar por sí sola el centro histórico; pero juntas, articuladas, con visión sistémica, abren la puerta a una red que puede expandirse hacia nuevas calles, parques, barrios y nodos estratégicos. La red no debe ser entendida como un conjunto de obras acabadas, sino como una infraestructura evolutiva que crecerá, se adaptará y se redefinirá conforme cambie la ciudad.

La proyección natural del sistema apunta a consolidar un **Distrito de Movilidad Activa y Patrimonio**, donde los corredores priorizados funcionen como la columna vertebral que organiza un territorio más amplio que incluye parques metropolitanos, áreas de valor patrimonial, equipamientos educativos, nodos de transporte y barrios históricos. Este distrito emerge no de un plan rígido, sino de una lectura acumulativa: cada tramo construido sugiere un tramo siguiente; cada cruce mejorado abre la posibilidad de conectar otro; cada sombra plantada invita a extender el corredor; cada intervención exitosa genera un precedente urbano que permite multiplicar la estrategia.

En esta visión de futuro, la continuidad no es solamente física, sino también institucional. La gestión a largo plazo propone una estructura que no depende del ciclo político ni de un único proyecto. La Oficina del Centro Histórico, si se consolida adecuadamente, permitirá que los aprendizajes acumulados se transformen en conocimiento institucional, que los errores sean oportunidades de ajuste y que los aciertos se vuelvan estándares replicables. En este sentido, la red no es solamente un diseño urbano; es una cultura urbana que se construye con cada tramo implementado.

La proyección también incluye una dimensión climática y ambiental. Los corredores —especialmente Calle 9 y los segmentos conectados con parques— pueden convertirse en infraestructura verde estratégica que mitigue islas de calor, mejore la permeabilidad del suelo, incremente la biodiversidad urbana y ofrezca resiliencia frente a eventos de lluvia intensa. Esto alinea la red con los principios contemporáneos de adaptación climática, que conciben el espacio público como pieza clave en los sistemas urbanos de resiliencia.

La movilidad también se transforma con la red. Cuando caminar se vuelve más seguro, más cómodo y más atractivo, la ciudad reduce dependencia del transporte motorizado, incrementa actividad física, mejora su salud urbana y fortalece su cohesión social. La red de corredores priorizados, extendida inteligentemente, puede modificar patrones de movilidad y promover un modo de vida más sostenible.

**Una invitación abierta: la ciudad que se construye caminando**

Más allá de las estrategias técnicas, de los modelos de gestión y de las fases de implementación, este capítulo propone una invitación: caminar la ciudad. Caminarla con atención, con curiosidad, con escucha, con sensibilidad. Caminarla como ejercicio de convivencia, como forma de lectura, como acto político y como gesto de reconocimiento de la dignidad urbana.

El centro histórico tiene la capacidad de renovarse cada vez que alguien lo recorre. Cada caminata revela algo nuevo: un árbol que proyecta una sombra imprevista, un cruce que antes parecía inseguro, una fachada patrimonial que adquiere sentido cuando el entorno la acompaña, un banco que se convierte en pausa, un tramo accesible que habilita rutas para quienes antes no podían transitarlas. La red que aquí se plantea no busca únicamente reorganizar la ciudad: busca reorganizar la manera en que las

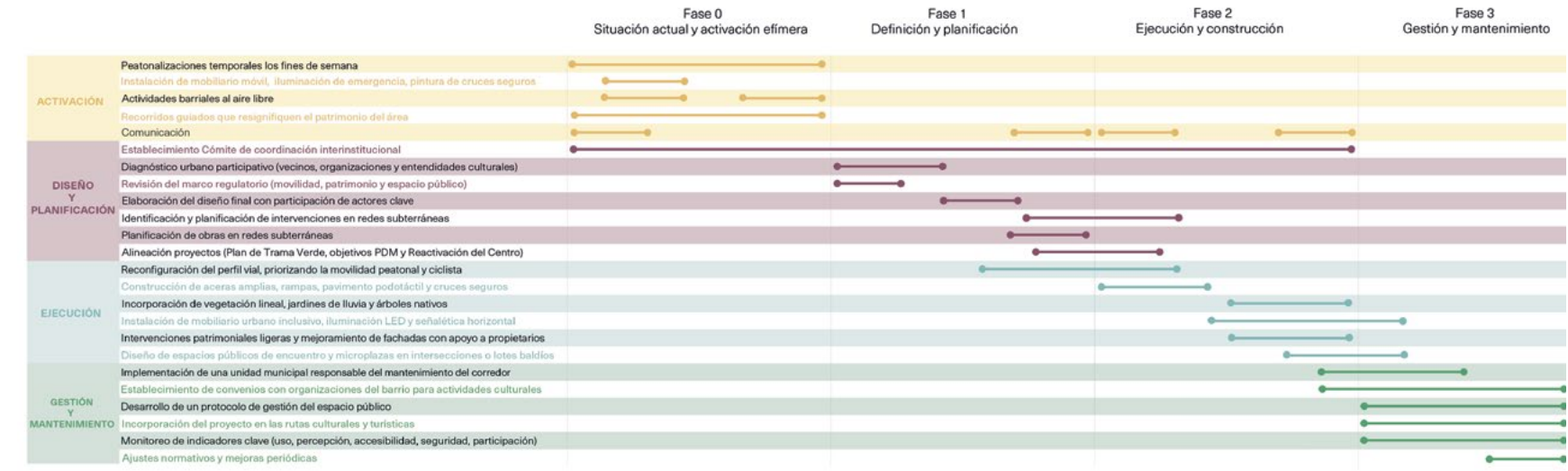


Imagen 43 Línea de tiempo de implementación de proyectos. Superwien (2025).

personas experimentan la ciudad.

En este sentido, los proyectos no son solamente intervenciones: son gestos que abren posibilidades. Cada corredor implementado se transforma en un acto de confianza en el espacio público. Cada sombra plantada es un compromiso con el bienestar colectivo. Cada metro lineal accesible es un paso hacia la equidad urbana. Cada tramo mantenido con cuidado es una promesa de continuidad.

La ciudad se vuelve más humana cuando sus calles se vuelven caminables. Y se vuelve más democrática cuando el caminar es accesible para todas las personas, sin distinción de edad, condición física o contexto social.

**Cierre: hacia un centro histórico vivo, cuidado y compartido**

Llegar al final de este capítulo no significa concluir el proceso, sino reconocer que la transformación del centro histórico apenas comienza. Los corredores priorizados representan la base de un sistema urbano que crecerá con el tiempo, que se fortalecerá a partir de su uso cotidiano y que se sostendrá gracias a la responsabilidad institucional y comunitaria.

Un centro histórico transformado no es un espacio embellecido: es un territorio donde la vida urbana encuentra condiciones dignas para florecer. Es un espacio donde caminar no es un riesgo, sino una experiencia placentera; donde el patrimonio no es un objeto aislado, sino una parte viva del paisaje; donde los mercados y las escuelas conviven con calles seguras; donde la movilidad activa se integra naturalmente al tejido cotidiano; y donde las personas sienten que la ciudad es, verdaderamente, suya.

El objetivo último de este capítulo —y del informe en su conjunto— es ofrecer una visión de continuidad. Una visión donde la implementación por tramos construye una red coherente; donde la gestión

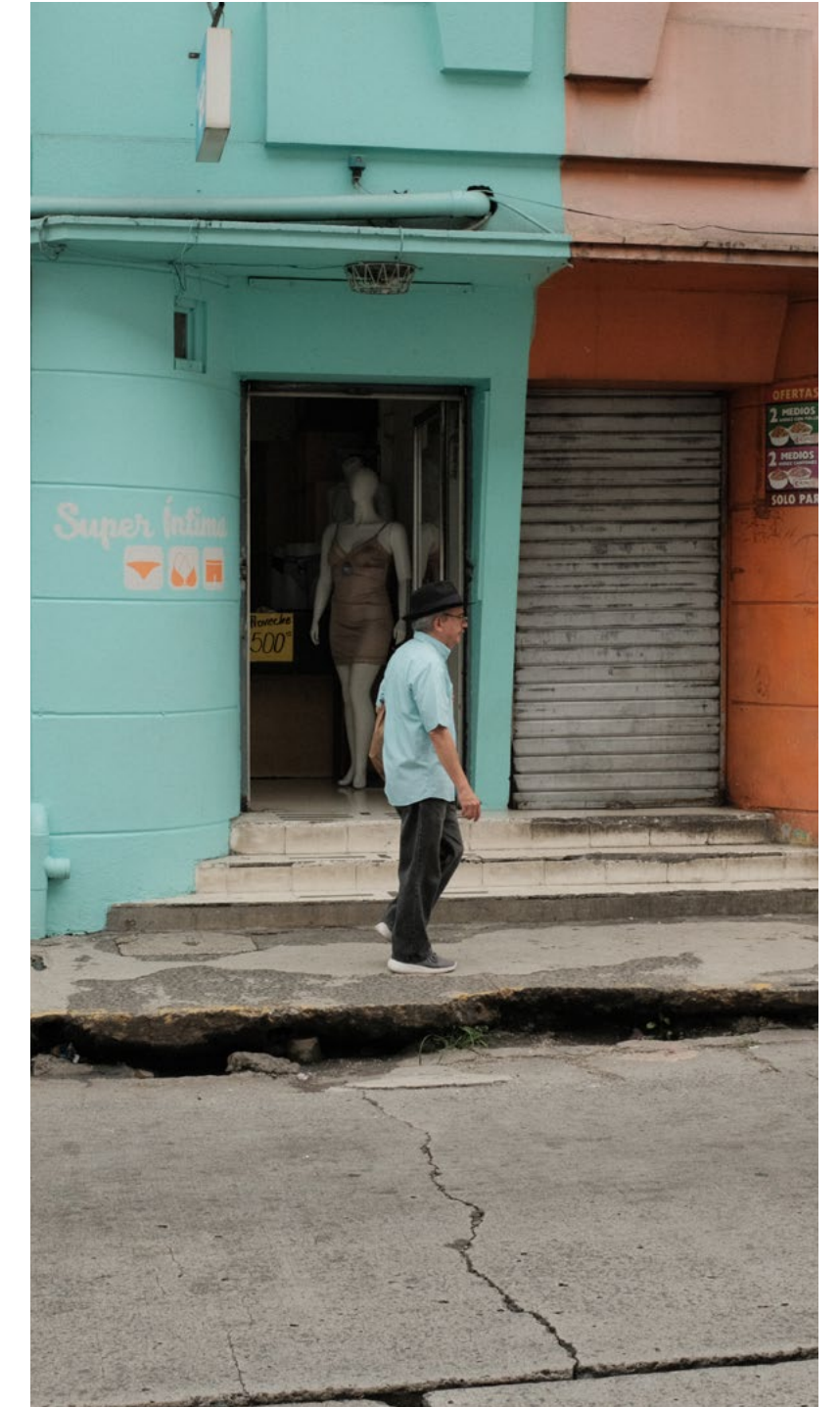
integrada sostiene el esfuerzo; donde la participación ciudadana enriquece el proceso; donde la activación consolida su sentido; y donde la ciudad, finalmente, se reconoce en su capacidad de transformarse a sí misma.

La transformación del Centro Histórico de San José no es un acontecimiento: es un proceso. Y como todo proceso vivo, requiere cuidado, escucha, dedicación y visión de futuro. Lo que aquí comienza, si se sostiene, puede convertirse en el legado urbano más significativo de una generación.

## BIBLIOGRAFÍA

- Municipalidad de San José. (s.f.). Plan de Desarrollo Municipal (PDM). Municipalidad de San José.
- Municipalidad de San José & Banco Interamericano de Desarrollo. (s.f.). Plan 4D para la transformación del espacio público y la movilidad peatonal en San José. Municipalidad de San José; Banco Interamericano de Desarrollo.
- Municipalidad de San José. (s.f.). Reglamento de Desarrollo Urbano (RDU). Municipalidad de San José.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (s.f.). Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS). Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (s.f.). Guía metodológica para la formulación, evaluación y gestión de proyectos de inversión pública. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.
- Instituto Costarricense de Ferrocarriles. (s.f.). Lineamientos técnicos y documentos operativos asociados a la Estación del Pacífico. Instituto Costarricense de Ferrocarriles.
- Universidad de Costa Rica. (s.f.). Estudios académicos sobre movilidad, espacio público y percepción urbana en San José. Universidad de Costa Rica.
- Instituto Tecnológico de Costa Rica. (s.f.). Investigaciones urbanas y ambientales del área central de San José. Instituto Tecnológico de Costa Rica.
- Municipalidad de San José. (s.f.). Intervenciones urbanas recientes en parques, plazas y corredores del Centro Histórico. Municipalidad de San José.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (s.f.). Marco de Política Ambiental y Social (MPAS). Banco Interamericano de Desarrollo.
- Banco Interamericano de Desarrollo - Cities Lab. (s.f.). Metodologías y lineamientos de análisis urbano y priorización de proyectos. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Gallup. (2022). Global Law and Order Report 2022.
- Kruse, C., Ureña Chaves, A. E., & Ramírez Chaves, D. (2019). Costa Rica hacia un nuevo modelo de movilidad urbana. *Revista Ambientico*, 270, 40-44.
- UNESCO & CGLU. (2004). Agenda 21 de la Cultura. Ciudades y Gobiernos Locales Unidos.
- UNODC. (2015). International Classification of Crime for Statistical Purposes (ICCS). Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.
- ETH Zürich & SECO. (2023). Colombia Urban Transformation Programme 2.0 - Case of San José. Zürich / Bogotá.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). Manual de Evaluación Económica y Social de Proyectos.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2024-2025). Documentación técnica del Programa RG-T4449-P001 sobre revitalización urbana del Centro Histórico de San José.
- Decreto Ejecutivo N.º 31730-MIDEPLAN-MIVAH. (2004). Marco jurídico para la regeneración urbana y uso eficiente del suelo.
- Gobierno de Costa Rica. (2016). Política Nacional de Atención Integral a las Personas en Situación de Calle 2016-2026.
- MIDEPLAN. (2020). Guía Metodológica General para la Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública.
- MOPT. Normativas viales y de transporte aplicables al casco central de San José.
- PNMUS. Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.
- Municipalidad de San José. (2023). Atlas Cartográfico. Reglamentos de Desarrollo Urbano (RDU).
- Municipalidad de San José. (2025). Presentación institucional sobre proyectos del Centro Histórico. 22 de abril de 2025.
- Municipalidad de San José & Superwien Urbanism. (2025). Metas físicas y financieras del Programa BID

- RG-T4449-P001. Documento técnico.
- Municipalidad de Curridabat. (2022). Manual de Calles Completas y Naturbanización. Curridabat, Costa Rica. (Todos forman parte del proceso oficial de diagnóstico, priorización y prefactibilidad.)
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Diagnóstico integral del Centro Histórico de San José.
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Priorización de proyectos del Centro Histórico de San José.
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Ayudamemoria de la misión de priorización.
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Calle 9 - Consolidación de conectividad activa y biológica (Prefactibilidad).
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Informe de Prefactibilidad Proyecto A - Calle 9.
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Informe de Prefactibilidad Proyecto B - Avenida 3.
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Informe de Prefactibilidad Proyecto C - Calle 4 / Calle 2.
- Superwien Urbanism ZT GmbH. (2025). Informe de Prefactibilidad Proyecto D - Calle 8.
- INEC - Instituto Costarricense de Estadística y Censos. Datos censales (1973, 1984, 2000, 2011, 2022).
- Municipalidad de San José / Superwien Urbanism. (2025). COSTEO Centro Histórico - Proyectos A-D. Documento interno.
- Municipalidad de San José / Superwien Urbanism. (2025). Metas Físicas y Metas Financieras - Proyectos A-D. Documento interno.
- Superwien Urbanism. (2025). Mapas de análisis territoriales, mapeo participativo y documentación de talleres.
- Municipalidad de San José. Registros urbanos, planes de desarrollo municipal y bases de datos de movilidad.
- Sistema de Transporte Integrado del Gran Área Metropolitana (SITGAM). Esquemas de rutas y nodos metropolitanos.



El Centro Histórico de San José concentra funciones administrativas, comerciales, institucionales y culturales de escala metropolitana. Sin embargo, en las últimas décadas ha experimentado un deterioro progresivo expresado en vacancia edilicia, fragmentación peatonal, percepción de inseguridad, saturación en los entornos de mercados, pérdida de población residente, infraestructura de movilidad insuficiente, tensiones entre actores del espacio público y vulnerabilidad frente al cambio climático.

Ante este contexto, la Municipalidad de San José (MSJ) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) impulsaron un proceso integral con el objetivo de generar evidencia técnica, visión estratégica y proyectos concretos para orientar la transformación del centro. El proceso fue ejecutado por *superwien* el 2025, e involucró análisis territorial, participación ciudadana, talleres técnicos, priorización multicriterio y el desarrollo de cuatro estudios de prefactibilidad. Este resumen sintetiza los resultados de dicho proceso.



**Editor:** superwien urbanism zt gmbh, Municipalidad de San José, Banco Interamericano de Desarrollo (BID),  
1300 New York Ave NW, Washington, DC 20577