

Entre el desarrollo inmobiliario y la movilidad urbana: la bicicleta como nuevo símbolo de la ciudad de San José, Costa Rica

Between real estate development and urban mobility: the bicycle as a new symbol in the city of San José, Costa Rica

Luis A. Durán Segura

Universidad de Costa Rica, Escuela de Arquitectura, código postal: 11501-2060, Montes de Oca, San José, Costa Rica.
luisarmando.duran@ucr.ac.cr, <https://orcid.org/0000-0002-6325-1566>

Gustavo Adolfo Jiménez Barboza

Universidad de Costa Rica, Escuela de Formación Docente y Escuela de Sociología, código postal: 11501-2060, Montes de Oca, San José, Costa Rica.
gustavo.jimenezbarboza@ucr.ac.cr, <https://orcid.org/0000-0002-9239-2085>

Recibido: 02-07-2025 **Revisado:** 08-07-2025 **Aceptado:** 01-09-2025

Resumen

Este artículo examina la instrumentalización de la movilidad urbana sustentable, y en particular del uso de la bicicleta, en el contexto de los recientes procesos de regeneración urbana en San José, Costa Rica. A partir de un enfoque interdisciplinario que articula análisis documental, revisión hemerográfica y estudio de campañas publicitarias inmobiliarias, se argumenta que la bicicleta se ha convertido en un símbolo asociado al consumo y al estilo de vida cosmopolita promovido por sectores inmobiliarios, gobiernos locales y organismos multilaterales. Se analizan dos casos, URBN en Barrio Escalante y Trillium en Barrio Luján, para ilustrar cómo los discursos de sostenibilidad son utilizados como dispositivos de legitimación de una forma específica de desarrollo urbano. Se muestra la relación existente entre la inversión en infraestructura ciclista y los potenciales procesos de gentrificación, revelando que las intervenciones en movilidad no motorizada tienden a beneficiar desproporcionadamente a barrios en proceso de revalorización. Finalmente, se concluye que, lejos de constituir un instrumento de inclusión urbana, la movilidad sustentable opera como capital diferencial que reproduce lógicas de exclusión bajo la retórica de la competitividad y el progreso.

Palabras clave: Movilidad; Gobierno local; Empresas inmobiliarias, Publicidad; Bicicleta.

Abstract

This article examines the instrumentalization of sustainable urban mobility—particularly the use of the bicycle—within the context of recent urban regeneration processes in San José, Costa Rica. Based on an interdisciplinary approach that integrates document analysis, press review, and the study of real estate advertising campaigns, it argues that the bicycle has become a symbol associated with consumption and a cosmopolitan lifestyle promoted by real estate developers, local governments, and multilateral agencies. Two cases—URBN in Barrio Escalante and Trillium in Barrio Luján—are analyzed to illustrate how sustainability discourses are used as legitimizing devices for a specific model of urban development. The article highlights the relationship between investment in cycling infrastructure and potential gentrification processes, revealing that non-motorized mobility interventions tend to disproportionately benefit neighborhoods undergoing revalorization. It concludes that, far from functioning as an instrument of urban inclusion, sustainable mobility operates as a form of differential capital that reproduces dynamics of exclusion under the rhetoric of competitiveness and progress.

Keywords: Mobility; Local government; Real estate companies; Advertising; Bicycle.

Introducción

En las últimas décadas, la movilidad urbana ha adquirido un lugar central en las discusiones sobre sostenibilidad, derecho a la ciudad y transformación de los espacios urbanos en América Latina. Experiencias prácticas como el programa Ecobici en Ciudad de México, la implementación y expansión de la red de Ciclovías en Bogotá, o el Plan de Movilidad Sustentable en Buenos Aires, han impulsado discursos y políticas que promueven formas alternativas de movilidad, especialmente el uso de la bicicleta, convirtiéndose en emblemas de una ciudad más inclusiva, eficiente y ambientalmente responsable. Este interés, además, ha venido acompañado por una creciente producción académica, que desde enfoques interdisciplinarios -como la geografía crítica, la sociología urbana y los estudios sobre movilidad- analiza los alcances, límites y contradicciones de estos procesos (Jirón e Imilan, 2018; Gutiérrez y Blanco, 2021).

En Costa Rica, estas discusiones comenzaron a materializarse institucionalmente desde mediados de los años noventa, con iniciativas orientadas al ordenamiento de las infraestructuras del transporte público (Municipalidad de San José, 1994) y a la peatonalización del centro de San José, capital del país (Brenes, 1995). Sin embargo, en las dos últimas décadas, el discurso sobre movilidad urbana sustentable ha sido apropiado por los diferentes gobiernos locales, organismos multilaterales, desarrolladores inmobiliarios y grupos de la sociedad civil como parte de un giro estratégico hacia modelos de regeneración urbana, repoblamiento y reposicionamiento competitivo de la ciudad. En este marco, la bicicleta emerge no solo como medio de transporte, sino como símbolo central de nuevo imaginario urbano dominante (Silva, 2006), de una subjetividad asociada al consumo, la salud y la naturaleza (Montes, 2022) y de un estilo de vida cosmopolita que es promovido masivamente en medios de comunicación (Montes, 2021).

Este artículo propone analizar interdisciplinariamente cómo los discursos y prácticas relacionados con la movilidad urbana sustentable y, en particular, el uso de la bicicleta, han sido utilizados por diferentes sectores como dispositivos de legitimación para la implementación de proyectos de regeneración urbana en San José. Se parte de la premisa de que estos discursos de movilidad cumplen una función instrumental en la planificación urbana y, al mismo tiempo, configuran imaginarios que transforman el sentido mismo de habitar y sentir la ciudad (Lindon, 2009), reconfigurando las relaciones entre espacio, clase social y acceso a los bienes urbanos (Stehlin, 2015). Es decir, se entiende que la bicicleta no aparece como un medio igualador y se convierte en una herramienta de reestructuración urbana selectiva, que distribuye beneficios de forma desigual:

There is a clear and significant correlation between cycling infrastructure and gentrification, indicating that improvements in bike infrastructure have disproportionately benefited neighborhoods undergoing gentrification. This finding supports existing research that identifies such programs

as instruments of gentrification. Furthermore, when controlling for other variables, the extent of cycling infrastructure emerges as the primary predictor of gentrification. (Velazquez, 2023, p. 1)

Para abarcar lo anterior, se implementó un enfoque metodológico de naturaleza cualitativa y se construyó un archivo compuesto por tres tipos de fuentes: (i) documentación institucional y normativa sobre políticas públicas implementadas en la ciudad de San José desde el año 2003; (ii) noticias y reportajes periodísticos sobre proyectos de regeneración urbana; (iii) y piezas publicitarias y comunicacionales de proyectos inmobiliarios que incorporan referencias explícitas a la movilidad urbana sustentable. Estas fuentes fueron sometidas a un análisis de contenido (Fernández, 2023), orientado específicamente a identificar narrativas y asociaciones simbólicas en torno al uso de la bicicleta en la ciudad en un contexto de transformaciones espaciales.

El artículo se organiza en cinco secciones. En primer lugar, se presenta un panorama histórico de las dinámicas urbanas en el Gran Área Metropolitana (GAM), con énfasis en los procesos de expansión, segregación y cambios en el patrón de movilidad. En segundo lugar, se analiza el surgimiento de las políticas de regeneración y repoblamiento en el contexto del Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José (PRRSJ), destacando el papel del sector inmobiliario y los organismos internacionales en la discusión sobre movilidad. La tercera sección aborda el papel de la publicidad y las nuevas estéticas urbanas, mediante el análisis de casos como URBN Escalante y Trillium en Barrio Luján. Finalmente, se presentan las conclusiones del artículo, argumentando que la movilidad sustentable se ha convertido en un capital urbano diferenciado, que al mismo tiempo que promueve formas “modernas” de vida urbana, profundiza procesos de exclusión espacial y segmentación socioeconómica en San José.

2. Nuevas dinámicas urbanas en el gran área metropolitana

El Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica, en donde se encuentra la ciudad de San José, concentra la mayor parte de la población urbana del país, albergando aproximadamente al 60% de la población nacional según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2020). Esta región se ubica en una planicie intermontana de origen volcánico, caracterizada por suelos fértiles, una topografía relativamente suave y un clima templado, lo cual ha favorecido históricamente los procesos de urbanización y concentración demográfica (Hall, 1984). Su crecimiento ha estado marcado por procesos de centralización histórica, fragmentación territorial y expansión hacia zonas periféricas (Carvajal y Vargas, 1987). Durante el periodo liberal de fines del siglo XIX, el modelo de desarrollo urbano se basó en la creación de barrios alrededor del núcleo fundacional de la ciudad, orientado a consolidar una ciudad capital funcional para las nuevas clases dirigentes (Quesada, 2007).

No obstante, fue a partir de los años 1950, con el auge del Estado Benefactor, cuando se formularon propuestas más articuladas para ordenar el territorio, incluyendo infraestructura pública, vivienda social y servicios básicos. Esta intención se materializó parcialmente en el Plan GAM de 1982, un documento de planificación urbana que pretendía establecer límites al crecimiento desordenado de la ciudad y articular una visión regional. Sin embargo, la presión inmobiliaria, el uso especulativo del suelo y la falta de voluntad política para implementar controles efectivos sobre el uso del territorio, resultaron en una expansión urbana acelerada, dispersa y altamente segregada (Alvarenga, 2005). En este contexto, se intensificaron las luchas por el derecho a la vivienda, generando movilización social y ocupaciones de terrenos fiscales, muchas veces ubicados en zonas ambiental y socialmente vulnerables. Así surgieron numerosos asentamientos informales, fenómeno que se convirtió en un rasgo estructural del paisaje urbano josefino (Bulgarelli, 2019).

Figura 1:
Imagen satelital de San José



Fuente: van Lidth, Quesada y Schütte (2016) https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Imagen-satelital-del-centro-de-San-Jose-Fuente-Schuette-van-Lidth-de-Jeude-y_fig1_38293588

El centro de San José, a partir del año 2003, ha sido objeto de discursos que lo presentan como un espacio colapsado, inseguro y económicamente estancado (Araya, 2010). Esta narrativa ha sido promovida por sectores inmobiliarios, medios de comunicación y ciertas instancias estatales, justificando políticas de control territorial que incluyen la persecución del comercio ambulante, la expul-

sión de personas en situación de calle, el rediseño del espacio público y la instalación de dispositivos de vigilancia electrónica (Dávila, 2021). Estas acciones han tendido a desplazar a las poblaciones populares que habitaban y utilizaban cotidianamente el centro, generando una desposesión simbólica y material del derecho a la ciudad. Por ejemplo, la Municipalidad de San José ha implementado medidas para erradicar y criminalizar a grupos populares, argumentando que afectan el orden y la estética urbana (Durán, 2013).

Simultáneamente, se ha observado una proliferación de nuevos enclaves residenciales y comerciales dirigidos a sectores medios y altos en los cantones periféricos al este y oeste de San José, como Montes de Oca, Curridabat, La Unión, Escazú, Santa Ana y Mora. Estos desarrollos incluyen grandes centros comerciales, urbanizaciones cerradas y corredores de oficinas, que han transformado el entorno urbano y han contribuido a la fragmentación socioespacial (Álvarado y Jiménez, 2012 y Jiménez, 2017). Por ejemplo, en Curridabat se han construido torres de apartamentos como iFreses y Nest Freses, así como centros comerciales como Multiplaza del Este y Momentum Pinares que funcionan como islas de consumo (Montes y Durán, 2017). Esta expansión ha sido facilitada por la construcción de infraestructura vial, como la Ruta Nacional 27, que mejora la accesibilidad a estas zonas (Álvarez, 2023). Sin embargo, este modelo de desarrollo ha fomentado la segregación socioespacial y por su impacto ambiental, al promover la expansión urbana en detrimento de áreas naturales (van Lidth, Quesada y Schütte, 2016).

Desde la perspectiva de la movilidad, esto implicó una creciente dependencia del automóvil privado, consolidada por la inversión masiva en infraestructura vial y la baja priorización de modos de transporte alternativos. La expansión de autopistas urbanas y la promoción del crédito vehicular a través de la banca estatal (particularmente durante ferias como Expomóvil), consolidaron al vehículo particular como símbolo de estatus y medio legítimo de transporte (Rodríguez et al., 2017). Para 2021, Costa Rica registra una de las tasas más altas de motorización por habitante en la región: más de 320 vehículos por cada 1.000 personas, lo cual supera ampliamente la media latinoamericana (Movernos Seguros, 2025), teniendo esto un impacto sobre el aumento de los tiempos de viaje y la contaminación del aire (Arias-Arguedas, Richmond-Navarro & Gómez-Ramírez, 2023). A pesar de que históricamente la inversión pública en infraestructura ciclista ha sido marginal y que la bicicleta ha sido utilizada con mayor frecuencia en las ciudades costeras como Parrita, Limón y Puntarenas (Pérez, 2017), durante años este medio de transporte ha comenzado a incorporarse en el discurso y en intervenciones de movilidad de San José, muchas veces con una finalidad más simbólica o estética que funcional.

3. Las políticas de regeneración y repoblamiento en clave de movilidad

Como anteriormente se señaló, a partir del año 2003, tanto el gobierno nacional (ministerios e instituciones autónomas) como el gobierno local de San José comenzaron a impulsar estrategias de regeneración urbana con el fin de

atender lo que fue presentado públicamente como el “deterioro” progresivo del centro de la ciudad (Araya, 2010). Estos discursos, promovidos por actores públicos y privados, afirmaban que San José sufría un abandono estructural, evidenciado por el despoblamiento del casco central, el envejecimiento del parque habitacional, la pérdida de funciones económicas centrales y la presencia de lo que se calificaba como “patologías sociales” (Mora, 2021). No obstante, cabe subrayar que este diagnóstico omitía reconocer la permanencia de sectores populares y trabajadores que, a pesar de las condiciones precarias, continuaban habitando y usando activamente estos espacios urbanos.

El programa más emblemático en esta línea fue el Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José (PRRSJ), lanzado oficialmente en 2004. Este programa fue acompañado por la creación de la Comisión de Regeneración y Repoblamiento de San José, compuesta por representantes de sectores estatales (Ministerio de Vivienda, Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismos, Instituto Mixto de Ayuda Social), del ámbito académico (Escuela de Arquitectura y Maestría en Diseño Urbano de la Universidad de Costa Rica), del sector financiero (banca estatal), del sector empresarial (Cámara de Construcción) y del gremio técnico-profesional (Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos). Esta alianza público-privada pretendía impulsar un nuevo modelo de ciudad que buscaba favorecer el regreso de sectores medios y altos al centro (Jiménez, 2023), promoviendo un supuesto entorno más seguro, ordenado y competitivo.

Las principales acciones impulsadas por el Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José (PRRSJ) incluyeron, entre otras: remodelación del espacio público, aumento de cuerpo policial, reconfiguración normativa para flexibilizar densidades y alturas constructivas, incentivos fiscales para la inversión inmobiliaria, y estrategias de marketing urbano centradas en la creación de una nueva imagen de una ciudad habitable, verde, culturalmente vibrante y conectada. En materia de movilidad, los documentos del Programa comienzan a señalar la necesidad de implementar formas alternativas y sustentables de transporte. Por ejemplo, en su diagnóstico urbano se afirma:

Para evitar el crecimiento lineal y expansivo de la ciudad que se ha generalizado a lo largo de las vías primarias, es necesario difundir un esquema de tejidos urbanos compactos, autosostenibles y autosuficientes dotados de usos mixtos. El complemento de este tipo de tejidos es un esquema de densidades medias y altas y óptimas tecnologías de telecomunicación, que permitan reducir al máximo los desplazamientos motorizados e incentiven alternativas como la peatonización y el uso de la bicicleta en áreas manejables para el ser humano. (Secretaría Técnica del Plan Nacional Urbano, 2004, p. 11)

Este énfasis se refuerza en planes posteriores, como los documentos elaborados por la Municipalidad de San José con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), donde se plantea la necesidad de promover una movilidad integrada, incluyente y no contaminante como condición necesaria para atraer

nuevos residentes al centro de la ciudad (Municipalidad de San José y BID, 2019). Esto refleja una confluencia entre planificación estatal, financiamiento multilateral e inversión privada, en la cual la movilidad no motorizada cumple una función estratégica: proyectar una imagen de ciudad moderna, verde y caminable que resulte atractiva para nuevos habitantes e inversores. Sin embargo, esta aparente sostenibilidad está lejos de ser neutra: forma parte de una lógica de estética de la gentrificación (Zukin, 2010), donde el entorno físico y los hábitos cotidianos, incluido el modo de desplazarse, son capitalizados como activos urbanos para la promoción de estilos de vida deseables.

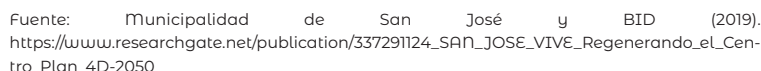
Figura 2:
Simulación de transformación del espacio público de San José por medio de la movilidad



Fuente: Municipalidad de San José y BID (2019).
https://www.researchgate.net/publication/337291124_SAN_JOSE_VIVE_Regenerando_eL_Centro_Plan_4D-2050.

Otro ejemplo, de esta misma iniciativa impulsada por la Municipalidad de San José y Banco Interamericano de Desarrollo, es el conjunto de cartografías que identifican zonas prioritarias para el desarrollo urbano que coinciden con las áreas propuestas para financiamiento y acompañamiento técnico. Esta convergencia no es fortuita: muchos de los proyectos inmobiliarios en marcha o en planificación se localizan precisamente en las zonas priorizadas por el Banco Interamericano de Desarrollo, como Pavas, Sabana, Barrio Luján, Barrio González Lahmann, Los Yoses, Barrio Escalante y Barrio Dent. Además, estos desarrollos se enmarcan en una red de infraestructura peatonal y ciclista como eje estructurante para la regeneración urbana, reforzando así la sinergia entre actores locales, agentes inmobiliarios y organismos multilaterales.

Mapa de infraestructura peatonal



En este contexto, el papel del sector inmobiliario se vuelve central. A diferencia de etapas anteriores, donde su intervención era indirecta, en el marco del Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José se consolida como actor clave en la formulación, financiamiento e implementación de proyectos urbanos de carácter público (Jiménez, 2023). El desarrollo inmobiliario es promovido no solo como estrategia de inversión, sino como mecanismo para “rescatar” territorios considerados degradados, dotándolos de nuevos usos, estéticas y públicos. En esta lógica, la movilidad sustentable, en especial la bicicleta, es incorporada como elemento diferenciador, tanto en el discurso como en el di-

seño urbano, contribuyendo a dotar de valor simbólico y comercial a determinadas zonas del centro de la ciudad que tienen alta plusvalía y valor histórico (Stein, 2011).

4. Publicidad y nueva estética de la ciudad

A continuación, se examina el papel de la publicidad y las nuevas estéticas urbanas a través del análisis de dos desarrollos inmobiliarios representativos: el proyecto URBN Escalante, ubicado en Barrio Escalante, y el Condominio Tri-Illium, situado en Barrio Luján.

4.1. URBN Escalante y la movilidad como estilo de vida

Barrio Escalante constituye uno de los casos más representativos de los procesos recientes de transformación urbana de San José. Ubicado al este del casco central, este barrio fue históricamente habitado por sectores de altos ingresos durante la primera mitad del siglo XX, siendo caracterizado por su arquitectura residencial, su relativa proximidad al poder estatal y su capital simbólico como espacio “deseable”. El Plan de Renovación de Escalante (Chacón, 2010), promovido por un grupo organizado de personas vecinas y apoyado por el gobierno local, planteó una serie de intervenciones que incluyeron la construcción de cafés, galerías y equipamiento urbano orientado a una población joven, profesional y con alto capital cultural (Vargas y Madrigal, 2018). En este contexto, Barrio Escalante fue resignificado como un barrio en donde se promovió una lógica de consumo urbano distinta a la del resto de la ciudad (Vargas, 2020).

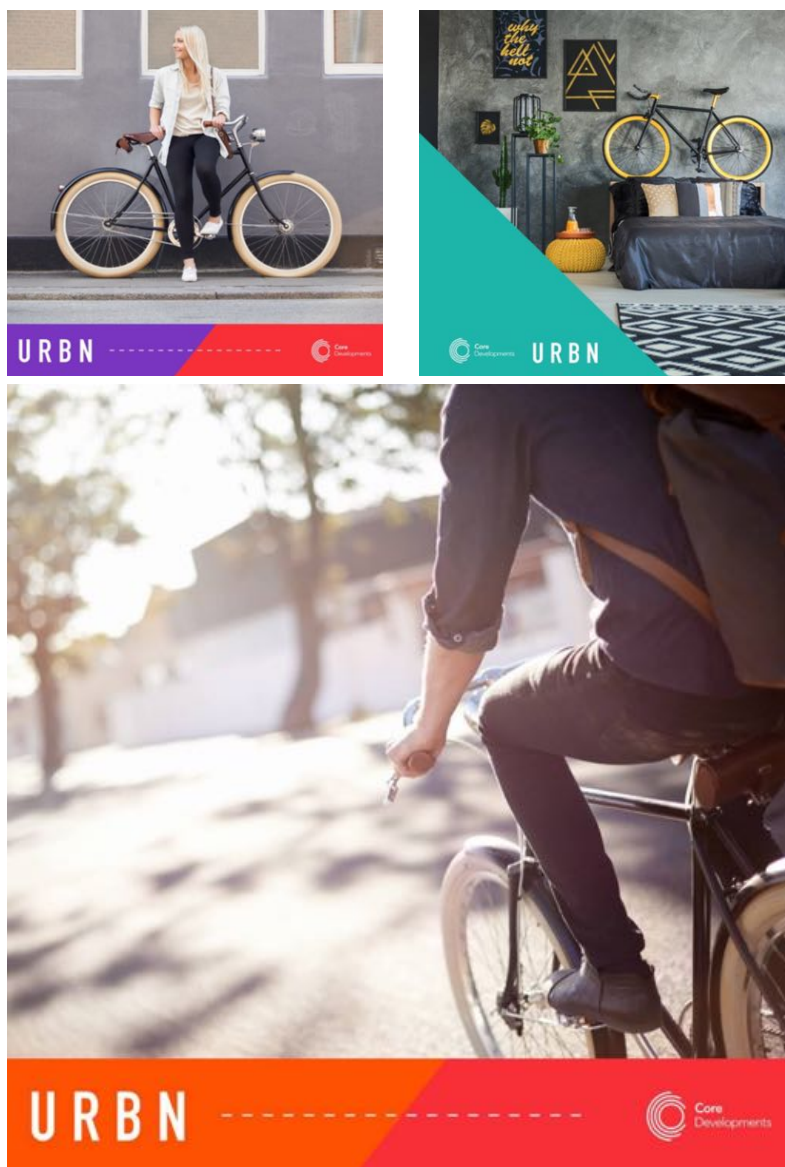
De manera paralela al proceso de renovación física y revalorización simbólica de Barrio Escalante, se impulsaron intervenciones orientadas a la movilidad no motorizada, como la demarcación de ciclovías, la señalización vial para ciclistas y peatones, y la mejora del mobiliario urbano de espacio público (Jiménez, 2018). Estas medidas, presentadas como avances hacia una ciudad más “sustentable” y “accesible”, respondían no sólo a demandas de movilidad, sino también a una estrategia de diferenciación estética del barrio respecto al resto de San José (Abissi, 2019). En ese sentido, la movilidad no motorizada se integró al proyecto urbano como una forma de “performar” una población activa, saludable y responsable con el ambiente.

En este contexto, el proyecto URBN Escalante, desarrollado y construido por Core Developments en 2019, ejemplifica de forma clara cómo el mercado inmobiliario ha incorporado la movilidad sustentable como un atributo de consumo. Esta torre residencial de 29 pisos y 94 metros de altura se presenta como una oferta habitacional dirigida a jóvenes profesionales, parejas sin hijos y estudiantes de clase media alta, apelando a valores como la proximidad, la conexión, la seguridad y la autenticidad urbana (Sitio web URBN Escalante, s.f.). Su ubicación estratégica, a escasos metros del Parque Francia, importante espacio público de sociabilidad, se resalta como una ventaja competitiva,

no sólo por su cercanía con centros de estudio, entretenimiento y comercio, sino por su integración a una red urbana ciclable.

En sus imágenes publicitarias (Figura 4, 5 y 6), el proyecto no sólo dispone de parqueos para bicicletas, sino que enmarca la experiencia residencial como parte de un estilo de vida más “verde”, saludable y culturalmente activo, en donde incluso, la bicicleta es un objeto decorativo. Una de estas piezas afirma: “¡En #URBNEscalante somos el cambio! Contarás con parqueos para bicicletas y una excelente ubicación y cercanía con tu trabajo y universidad” (Sitio web URBN Escalante, sitio fuera de servicio)

Figura 4, 5 y 6



Fuente: URBN Escalante [@urbnescalante] .(2018, 27 septiembre). Viví en Escalante. [Fotografía]. Instagram. https://www.instagram.com/p/BoPKh8KnlWJ/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=mzRlODBINWfZA

Este discurso construye un imaginario urbano en el que el uso de la bicicleta no es una necesidad, sino una elección consciente vinculada a un capital simbólico. De este modo, la bicicleta se convierte en una herramienta de distinción y no en un medio de movilidad extendido, por ejemplo, para el uso cotidiano en las rutinas de desplazamiento de la casa al trabajo. URBN Escalante, en este sentido, no ofrece únicamente un apartamento (colocados en mercado entre USD\$ 93.000 hasta los USD\$ 300.000), sino una experiencia de ciudad inscrita en una lógica de exclusividad, aspiracional y culturalmente codificada, donde la movilidad sustentable se convierte en marca de identidad y en valor agregado de mercado (Figura 7, 8 y 9).

Figura 7 y 8. Publicidad de Urbn Escalante



Fuente: URBN Escalante [@urbnescalante]. (2018, 27 septiembre). Instagram. https://www.instagram.com/p/BoPKh8KnlWJ/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA

Figura 9. Movilidad



Fuente: <https://www.coredesarrolladora.com/urbnnunciatura> (sitio web fuera de servicio)

La estrategia publicitaria de URBN Escalante, además, combina la movilidad no motorizada con una operación simbólica que pone en valor los atractivos de la vida urbana contemporánea. Frases como “conocerás todos los rincones llenos de color e historia en Escalante” buscan generar un sentido de arraigo emocional con el entorno, aun cuando quienes compran estos apartamentos, en su mayoría personas que no crecieron en el barrio, no formen parte de las memorias sociales del lugar (Figura 10). Este mecanismo de apropiación simbólica permite comercializar una narrativa de autenticidad que, paradójicamente, se construye sobre la transformación radical del tejido urbano original. Así, la “historia” del barrio, adicionalmente, se convierte en un recurso estético y comercial.

Figura 10. Movilidad



Fuente: <https://www.coredesarrolladora.com/urbnnunciatura> (sitio web fuera de servicio)

La movilidad sustentable ocupa un lugar central en esta narrativa: ferias como la Feria Verde, espacios culturales como el Museo de Artes y Diseño Contemporáneo o Centro Cultural de España, o el mismo Eje Gastronómico La Luz que cuenta con más 120 locales (foodtrucks, bares, restaurantes y cafeterías), se presentan como destinos cercanos, accesibles en bicicleta o caminando, consolidando una imagen de ciudad de proximidad, autenticidad y vitalidad urbana. Este tipo de prácticas puede ser interpretado como parte de un capitalismo cultural a escala barrial (Yúdice, 2002), en el que los lenguajes de la sustentabilidad, la cultura, el bienestar y la creatividad se integran estratégicamente a procesos de elitización en camino.

4.2. Trillium y la promesa ambiental

Barrio Luján, ubicado al sureste del casco central de San José, representa un territorio urbano históricamente mixto, en el que coexisten residencias unifamiliares de clase media, pequeños comercios, infraestructuras en deterioro y espacios de uso público sin renovación significativa (Madrigal, 2008). A diferencia de otros barrios como Barrio Escalante o Barrio Amón, que cuentan con una densidad simbólica consolidada y con una narrativa urbana patrimonializada, Barrio Luján ha sido más bien invisibilizado dentro de los discursos oficiales sobre centralidad urbana (Villalobos et al., 2022). No obstante, su localización estratégica, cercano a centros gubernamentales, lo ha convertido en una zona atractiva para el desarrollo inmobiliario reciente. Así, Barrio Luján ha transitado de ser una periferia funcional del casco central a convertirse en un nodo potencial para los discursos contemporáneos sobre regeneración urbana y movilidad sustentable.

El proyecto Condominio Trillium, es un desarrollo habitacional no construido publicitado entre el 2020 y el 2021, ubicado en Barrio Luján que ejemplifica la apropiación discursiva de la movilidad sustentable como estrategia de revalorización urbana. Promovido por la desarrolladora Estrada & Areas, el complejo fue concebido como una propuesta residencial vertical, una torre de veintinueve pisos y 18 espacios de amenidades, que ofrecía un estilo de vida urbano, accesible y descarbonizado (Figura 11 y Figura 12). Desde sus primeras campañas de mercadeo, el proyecto enfatizó su cercanía con una ciclovía, la posibilidad de caminar hacia restaurantes, servicios y centros culturales, así como su integración a un entorno “redescubierto” por la juventud urbana. En diversas notas publicitarias, se apelaba al imaginario del “nuevo” barrio y a la necesidad de romper con la dependencia del automóvil como forma de vida.

Figura 11 y 12. Primer Proyecto habitacional descarbonizado



Fuente: Condominios Trillium [condominios_trillium]. (2021, 19 de mayo). https://www.instagram.com/condominios_trillium/?hl=es-la

Este reposicionamiento simbólico de Barrio Luján no partía de una identidad histórica del barrio, sino de su reinención estética como enclave emergente en la ciudad sustentable: “la nueva ciudad de Barrio Luján” (Figura 13). En este sentido, la movilidad no motorizada operaba como vector de distinción y como anclaje territorial para justificar el incremento de densidad y el valor del suelo.

Este reposicionamiento simbólico de Barrio Luján no partía de una identidad histórica del barrio, sino de su reinención estética como enclave emergente en la ciudad sustentable: “la nueva ciudad de Barrio Luján” (Figura 13). En este sentido, la movilidad no motorizada operaba como vector de distinción y como anclaje territorial para justificar el incremento de densidad y el valor del suelo.

Figura 13. Paseas en bici



Fuente: Condominios Trillium [condominios_trillium]. (2019, 10 de septiembre). https://www.instagram.com/condominios_trillium/?hl=es-la

A pesar de la narrativa de sostenibilidad promovida por Trillium, anteriores proyectos como Trí-o, que tampoco llegó a construirse, enfrentó una serie de resistencias por parte de residentes históricos del barrio, especialmente en relación con las características topográficas e hidrológicas del terreno. Múltiples denuncias señalaron que los lotes destinados a la construcción presentaban una alta propensión a inundaciones, debido a la saturación del sistema pluvial del sector,

lo cual podría poner en riesgo tanto la obra como la habitabilidad futura del conjunto. Las tensiones escalaron a medida que se visibilizaban los efectos de este tipo de proyectos sobre el tejido urbano preexistente: aumento del tránsito vehicular, presión sobre los servicios públicos, disminución de áreas verdes, y sobre todo, el potencial desplazamiento de residentes por incremento en el costo de vida y transformación del entorno. Todo esto llevó a una ralentización significativa del proyecto e incluso a su desestimación.

Retomando el caso del proyecto Trillium, este permite observar cómo la movilidad urbana sustentable, particularmente el uso de la bicicleta y el desplazamiento peatonal, es reconfigurada por el mercado inmobiliario no como un derecho, sino como una promesa de estilo de vida. Lejos de concebirse como una herramienta de inclusión urbana, la movilidad se presenta aquí como un capital diferencial que habilita a ciertos sectores sociales el acceso a nuevas formas de habitar la ciudad, mientras excluye a otros de dichos beneficios. Esta lógica se materializa en las campañas de mercadeo, donde se encarna una identidad: un sujeto joven, urbano, móvil, consumidor de tecnología, cultura, gastronomía y servicios, cuya presencia resulta deseable en las nuevas centralidades urbanas en consonancia con los proyectos macro, antes reseñados, de regeneración y repoblamiento de San José (Figura 13).

Figura 14. Nuevo estilo de vida



Fuente: Condominios Trillium [condominios_trillium]. (2019, 10 de septiembre). https://www.instagram.com/condominios_trillium/?hl=es-la

Esta estetización del habitar urbano, mediada por la movilidad, genera una nueva frontera simbólica en el espacio: se naturaliza que solo quienes cumplan con ciertos perfiles puedan habitar estos barrios populares que se piensan como barrios regenerados.

Conclusiones

En San José, la movilidad urbana sustentable, particularmente la bicicleta, ha sido apropiada como un recurso simbólico y funcional para legitimar procesos de regeneración urbana centrados en la valorización inmobiliaria del suelo. En lugar de configurarse como una política orientada a la democratización del derecho a la ciudad, como se ha desarrollado en otros contextos regionales, la bicicleta se transforma en emblema de una ciudadanía aspiracional, joven, saludable y cosmopolita, funcional a las estrategias de marketing urbano y al reposicionamiento competitivo de ciertos barrios. De este modo, las infraestructuras de movilidad no motorizada no solo se localizan selectivamente en zonas en proceso de revalorización, sino que funcionan como catalizadores de dinámicas cercanas a la gentrificación, ampliando la brecha entre quienes pueden habitar los nuevos entornos urbanos “sustentables” y quienes son desplazados por la presión del mercado.

Estas transformaciones apuntan a una movilidad profundamente estratificada, donde el acceso al espacio urbano renovado está condicionado por el capital económico, social y simbólico de los sujetos. La infraestructura ciclista y las intervenciones asociadas no responden necesariamente a demandas históricas de sectores populares que han utilizado tradicionalmente la bicicleta como medio de transporte cotidiano, sino que interpelan a un nuevo usuario ideal: tecnófilo, consumidor cultural y desvinculado de las dinámicas comunitarias preexistentes. En consecuencia, la movilidad no motorizada es reconfigurada como un recurso de distinción, operando bajo una lógica de exclusión que se disfraza de inclusión. Esta paradoja revela una distorsión estructural entre las narrativas de sustentabilidad urbana y sus efectos materiales en la ciudad (Jiménez, 2024)

Finalmente, el artículo evidencia cómo la movilidad sustentable, lejos de constituir una política neutral, puede operar como instrumento de exclusión socio-espacial cuando se inscribe dentro de agendas urbanas orientadas por la lógica del capital inmobiliario. La motilidad, entendida como la capacidad diferencial de los sujetos para desplazarse, habitar y apropiarse del espacio (Kaufmann, Bergman, Joye, 2004), se convierte así en un privilegio antes que en un derecho, disponible solo para quienes logran insertarse en los nuevos circuitos urbanos. Esta dinámica reconfigura la ciudad en términos de accesibilidad condicionada, generando nuevas formas de clausura territorial en San José. La bicicleta, en este contexto, deja de ser un medio democratizador y se convierte en un signo excluyente de pertenencia a una ciudad cada vez más segmentada y estetizada.

Referencias bibliográficas

- Abissi, M. (2019). Barrio Escalante se transforma luego del ‘boom’ de los restaurantes. *La Nación*, el 11 de agosto de 2019.
- Alvarado, A., Jiménez, G. (2012). Urbanizaciones Cerradas en Costa Rica: un nuevo objeto de estudio *Revista De Ciencias Sociales*, (137). <https://doi.org/10.15517/racs.v0i137.8404>

- Alvarenga, P. (2005). De vecinos a ciudadanos. Movimientos comunales y luchas cívicas en la historia contemporánea de Costa Rica. *Revista De Historia*, 53 54, 269 273. <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/16256>
- Álvarez, A. (2023). *Vallas publicitarias en el paisaje urbano: un estudio de las transformaciones urbanas en la Ruta 27 (trayecto Sabana Lindora)*. Universidad de Costa Rica.
- Araya, M. (2010). *San José de "París en miniatura" al malestar en la ciudad: medios de comunicación e imaginarios urbanos* (1. edición.). EUNED.
- Arias Arguedas, C., Richmond Navarro, G., & Gómez Ramírez, G. (2023). *Crecimiento de la flota vehicular en Costa Rica y sus emisiones de gases de efecto invernadero*. 16.
- Brenes, E. (1995). *Peatonización: una opción para el rescate urbano*. Editorial Tecnológica de Costa Rica. <https://revistas.tec.ac.cr/public/libros/gratis/Peatonizacion.pdf>
- Bulgarelli, J. (2019). Asentamiento informal: el lado oscuro de la dicotomía urbana. En *La ciudad: espacio colectivo; intereses privados* (pp.84 97). Editorial Tecnológica de Costa Rica
- Carvajal, G., & Vargas, J. (1987). El surgimiento de un espacio urbano metropolitano en el Valle Central de Costa Rica: 1950 1980. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 13(1), 71–94. <http://www.jstor.org/stable/25661915>
- Chacón, V. (2010). Plan implica mayor espacio para peatones y siembra de árboles: Plantean renovación de Barrio Escalante. *Semanario Universidad*, el 24 de febrero de 2010.
- Dávila, D. (2021). *San José seguro: dispositivos tecnológicos de videovigilancia en el espacio público* (Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica). <https://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr/handle/123456789/18127>
- Delgadillo, V. (2014). Ciudad de México: Megaproyectos urbanos, negocios privados y resistencia social. En: R. Hidalgo y M. Janoschka, ed., *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos aires, Ciudad de México, Madrid*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 199 216.
- Durán, L. (2013). *Cartografías josefinas: ventas ambulantes y espacio público*. Editorial Universidad Nacional. https://www.academia.edu/42137517/Cartograf%C3%ADas_josefinas_Ventas_ambulantes_y_espacio_p%C3%BAblico_Heredia_Editorial_de_la_Universidad_Nacional_de_Costa_Rica_ISBN_978_9977_65_404_1
- Fernández, F. (2023). El análisis de contenido como ayuda metodológica de investigación. *Revista de Ciencias Sociales*, (96), 35–53. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/sociales/article/view/56388>
- Gutiérrez, A. y Blanco, J. (2021). Transporte, movilidad y territorio: perspectivas a partir de la pandemia COVID 19. *Revista Transporte Y Territorio*, (25).
- Hall, C. (1984). El café y el desarrollo histórico geográfico de Costa Rica. *Revista Geográfica De América Central*, 1(4), 108 111. <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2925>

- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2020). *Cantidad de población por provincia. San José*. <https://inec.cr/noticias/poblacion-total-costa-rica-5-044-197-personas>
- Jajamovich, G.; Delgadillo, V. (2020). La circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina. Introducción. *Revista Iberoamericana*, XX (74), 7-11. <https://doi.org/10.18441/ibam.20.2020.74.7-11>
- Janoska, M., Sequeria, J., Salinas, L. (2013). Gentrification in Spain and Latin America – a Critical Dialogue: *International Journal of Urban and Regional Research*, 38 (4), 1234-1265.
- Jiménez, A. (2017). Tesis sobre la transformación territorial de San José en el neoliberalismo durante el siglo XXI: orígenes, procesos y resultados. *Revistarquis*, 13(2), 30-57. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/revistarquis/article/download/59808/60523/277345>
- Jiménez, A. (2017). La ciudad como límite: crítica a un modelo de ciudad latinoamericana. *La Brecha* 4(1), 93-98. https://www.researchgate.net/publication/340256579_La_ciudad_como_limite_critica_a_un_modelo_de_ciudad_latinoamericana
- Jiménez, G. (2018). *La movilidad urbana en el Casco Central de la ciudad de San José, Costa Rica: el caso de las motilidades de vecinos y vecinas de Barrio Luján y Barrio Escalante*. (Tesis de Maestría, Universidad de Guadalajara).
- Jiménez, G. (2024). Movilidades precarias: experiencias de personas repartidoras de plataformas para el GAM de Costa Rica. *Revistarquis*, 14(1), 1-22. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/revistarquis/citationstylelanguage/get/chicagoauthor-date?submissionId=55530&publicationId=68439>
- Jirón, P., Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos: La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16. *Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36.
- Kaufmann, V, Bergman, M., y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28: 745-56.
- Lindon, A. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: sujeto cuerpo y sentimiento. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*. 1 (1), 6-20. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273220612009>
- Madrigal, J. (2008). *Transformaciones en el imaginario de barrio de la ciudad de San José: un estudio de Barrio Luján*. (Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica).
- Montes, A. & Durán, L. (2021). Tres apuntes sobre la ciudad neoliberal en Costa Rica (1980-2017). *Revistarquis*, 8(1), 1-23. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/revistarquis/article/download/35793/36658/116246>
- Montes, A. (2022). La confluencia de intereses público privados entre el marketing urbano e inmobiliario. El caso del proyecto Mitikah Ciudad Viva The public private confluence of interests between urban and. *Revista Interdisciplinaria sobre Estudios Urbanos, Decumanus*, 7(7), 103-124. <https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/decumanus/article/download/4856/5469/19487>

- Mora, T. (2021). *Por amor a Chepe”: colectivos urbanos, espacio público y políticas de recuperación en el centro de la ciudad de San José, Costa Rica* (Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica) <https://ruie.ucr.ac.cr/catalogo/Record/INII UIR CD 21955?sid=859482>
- Municipalidad de San José, G. L. (2011). Plan Director urbano de San José. *Revista Geográfica De América Central*, 1(29), 59-106. <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2956>
- Municipalidad de San José (2019). Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José. San José, Costa Rica: Diario Oficial La Gaceta N.º 29.
- Movernos Seguros. (2025). *Estadísticas Costa Rica*. <https://movernossegueros.org/datos/estadisticas costa rica/>
- Pérez, B. (2017). Uso de la bicicleta en Costa Rica: repaso histórico y caracterización del tipo de ciclistas y su movilidad en el entorno vial nacional. *Infraestructura Vial*. 19 (33). <https://doi.org/10.15517/iv.v19i33.32920>
- Quesada, F. (2007). *La Modernización entre Cafetales: San José, Costa Rica, 1880-1930*. Helsinki: Universidad de Helsinki
- Rodríguez, J., Salas, F., Sánchez, A., & Vuurmans, D. (2017). *Manifiesto futurible de la movilidad equitativa en el espacio público urbano* [Seminario de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura]. Universidad de Costa Rica.
- Roy, A. (2009). The 21st Century Metropolis: New Geographies of Theory. *Regional Studies*, 43(6), 819-830. <https://doi.org/10.1080/00343400701809665>
- Secretaría Técnica del Plan Nacional Urbano (2004) *Informe de la Comisión de Replamamiento y Regeneración Urbana de San José*. Compañía Nacional de Fuerza y Luz.
- Silva, A. (2006). *Imaginario urbano* (5. ed., corregida y ampliada). Arango Editores.
- Stein, B. (2011). Bike Lanes and Gentrification: New York City's Shades of Green. *Progressive Planning*, 188, 34-37. https://www.plannersnetwork.org/wp-content/uploads/2011/07/PNmag_Summer_Stein.pdf
- Stehlin, J. (2015). Cycles of investment: bicycle infrastructure, gentrification, and the restructuring of the San Francisco Bay Area. *Environment and Planning A*, 47, 121-137.
- Van Lidth De Jeude, M., Schütte, O., & Quesada, F. (2016). The vicious circle of social segregation and spatial fragmentation in Costa Rica's greater metropolitan area. *Habitat International*, 54, 65-73. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2015.10.001>
- Vargas, B., & Carlos, M. (2020). Del barrio al paseo gastronómico: el contexto del proceso de transformación de Barrio Escalante. Nuevos usos, prácticas y sus secuencias. Quivera. *Revista de Estudios Territoriales*, 2(20), 15-35. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40158030001>
- Vargas, B. (2020). La transformación de un barrio capitalino: la experiencia desde los y las residentes del barrio Escalante junto con el comercio gastronómico. *Territorios*, (43), 1-22. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.7810>

- Villalobos, M., Coto, W., Quiros, J., & Villalobos, J. (2022). Memoria histórica del río Ocloro, Barrio Luján, San José, Costa Rica, 1960 2017. *Diálogos*, 23(1), 1-23. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/article/view/50806>
- Velásquez, T. (2023). Does cycling infrastructure prioritize gentrifying neighborhoods? The case of Mexico City. *Journal of Urban Affairs*, 1-24.
- Yúdice, G. (2002). *El recurso de la cultura: usos de la cultura en la era global* (Primera edición ed.). Gedisa.
- Zukin, S. (2010). *The Cultures of Cities* (Oxford and Cambridge ed.). Blackwell Publishers.