



DINÁMICAS URBANÍSTICAS EN TERRITORIOS

ESTUDIO DE LAS FRONTERAS NORTE Y

SUR DE COSTA RICA 2025-2026

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

Escuela de Arquitectura

INFORME FINAL DE GRADUACIÓN

Para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura

“DINÁMICAS URBANÍSTICAS EN TERRITORIOS LIMÍTROFES:

ESTUDIO DE LAS FRONTERAS NORTE Y SUR DE COSTA RICA”

Estudiante:

Jean Franco Paredes Guadamuz

Arq. Julio Bonilla Herrera.

Tutor

Arq. Natalia Jiménez González.

Lectora

San José, Costa Rica. 2026

01

Prolegómenos

Portada

Carta del Tribunal Examinador

Carta de Dirección de carrera

Carta del tutor

Carta del Filólogo

Dedicatoria

Agradecimientos

Tabla de contenido

Índice de cuadros

Índice de gráficos

Índice de figuras

Resumen ejecutivo

Dedicatoria

Dedico este trabajo final de graduación a todas aquellas personas que de alguna manera formaron parte de este largo, pero enriquecedor proceso en mi formación como arquitecto.

A mi familia, por su apoyo incondicional, por ser mi base en los momentos más exigentes y por brindarme siempre palabras de aliento, comprensión y amor. Gracias por acompañarme, no solo en los desafíos, sino, también en cada logro alcanzado a lo largo de este camino.

A mis amigos y compañeros, quienes hicieron de esta etapa una experiencia inolvidable. Gracias por su apoyo, por las ideas compartidas, por las críticas constructivas y por motivarme constantemente a dar lo mejor de mí. Cada momento vivido contribuyó a fortalecer mi pasión por la arquitectura y el aprendizaje.

A todas aquellas personas que, directa o indirectamente, aportaron a mi crecimiento académico y personal, y que dejaron una huella significativa en este proceso.

Agradecimientos

Agradezco profundamente a todos los profesores que formaron parte de mi proceso académico a lo largo de la carrera, por compartir sus conocimientos, su experiencia y por guiarme con dedicación en cada etapa de mi formación profesional. Su acompañamiento ha sido fundamental para desarrollar no solo habilidades técnicas, sino, también al desarrollo de una visión crítica y comprometida con la arquitectura.

A mis compañeros de carrera, con quienes compartí este camino lleno de retos, aprendizajes y experiencias inolvidables. Gracias por el apoyo mutuo, por el trabajo en equipo, por las conversaciones, ideas y momentos que enriquecieron cada etapa de este proceso.

A todos aquellos que, de alguna manera contribuyeron a mi crecimiento personal y académico durante estos años, les expreso mi más sincero agradecimiento.

Tabla de Contenidos

01 Prolegómenos

| | |
|--|-------|
| Portada | i |
| Carta del tribunal examinador | iv |
| Carta de autorización de la dirección de carrera | v |
| Carta de autorización del tutor | vii |
| Carta del filólogo | viii |
| Código de ética | ix |
| Dedicatoria | x |
| Agradecimientos | xi |
| Tabla de contenido | xii |
| Índice de cuadros | xv |
| Índice de gráficos | xvi |
| Índice de figuras | xvii |
| Resumen ejecutivo | xviii |

02 Capítulo I: Introducción

| | |
|--------------------------------|----|
| Introducción | 1 |
| Tema | 2 |
| Definición del problema | 3 |
| Problema | 5 |
| Principales antecedentes | 6 |
| Justificación | 10 |
| Objetivo general | 11 |
| Objetivos específicos | 11 |
| Hipótesis | 12 |
| Alcances | 15 |
| Límites | 16 |

03 Capítulo II: Diagnóstico

| | |
|-----------------------------|----|
| Diagnostico | 17 |
| Desarrollo del FODA | 20 |
| Matriz de estrategias | 21 |

04 Capítulo III: Marco Teórico

| | |
|---|----|
| Marco Teórico | 22 |
| Configuración morfológica de los asentamientos fronterizos..... | 25 |
| Concepto de morfología urbana | 25 |
| Estructura espacial y patrones de crecimiento urbano ... | 25 |
| Tipologías arquitectónicas en territorios fronterizos | 25 |
| Tejidos urbanos híbridos | 25 |
| Fragmentación y continuidad del territorio | 25 |
| Relación entre morfología y dinámicas socioeconómicas ... | 26 |
| Movilidad y conectividad transfronteriza | 26 |
| Infraestructuras de transporte binacional | 26 |
| Movilidad peatonal y accesibilidad urbana | 27 |
| Redes de conectividad regional y nacional | 27 |
| Diseño de corredores sostenibles y multimodales | 27 |
| Cohesión social y espacio público en la frontera | 28 |
| Identidad cultural y sentido de pertenencia binacional ... | 28 |
| El espacio público como mediador urbano | 29 |
| Participación ciudadana en la transformación del entorno ... | 29 |
| Diseño inclusivo y equitativo del espacio público | 29 |
| Vivienda e informalidad urbana en territorios limítrofes | 30 |
| Procesos de ocupación informal y migración | 30 |
| Tipologías habitacionales adaptadas al contexto fronterizo. | 31 |
| Carencia de servicios básicos e infraestructura | 31 |
| Estrategias de regularización y mejoramiento urbano .. | 32 |
| Gobernanza territorial y planificación transfronteriza | 32 |
| Marcos normativos y políticas urbanas en zonas limítrofes ... | 33 |
| Gestión multinivel y cooperación binacional | 33 |
| Instrumentos de planificación y control territorial | 34 |
| Participación comunitaria y transparencia institucional ... | 34 |
| Marco normativo en territorios fronterizos | 36 |
| Sostenibilidad ambiental y resiliencia urbana | 38 |

05 Capítulo IV: Marco Metodológico

| | |
|-------------------------------|----|
| Marco Metodológico | 42 |
| Metodología a utilizar | 43 |
| Tipo de investigación..... | 43 |
| Diseño de investigación | 44 |
| Fuentes de información..... | 44 |
| Recolección de datos | 44 |
| Población y muestra..... | 45 |

06 Resultados

| | |
|---|----|
| Resultados | 46 |
| Peñas Blancas | |
| Edad de la población encuestada | 47 |
| Frecuencia de tránsito en la zona | 48 |
| Motivo de presencia en la zona | 48 |
| Crecimiento urbano en los últimos años | 49 |
| Ordenamiento urbano | 49 |
| Infraestructura vial | 50 |
| Planificación urbana | 50 |
| Uso de suelo | 51 |
| Influencia del comercio en el crecimiento urbano .. | 51 |
| Servicios básicos | 52 |
| Transporte público | 52 |
| Capacidad de infraestructura | 53 |
| Seguridad urbana | 53 |
| Necesidad de Planificación Urbana..... | 54 |
| Paso canoas | |
| Edad de la población encuestada..... | 55 |
| Frecuencia de tránsito en la zona | 56 |
| Motivo de presencia en la zona | 56 |
| Crecimiento urbano en los últimos años | 57 |
| Ordenamiento urbano | 57 |
| Infraestructura vial | 58 |
| Planificación urbana | 58 |
| Influencia del comercio en el crecimiento urbano .. | 59 |
| Servicios básicos | 59 |
| Transporte Público..... | 60 |
| Uso de suelo | 60 |
| Capacidad de infraestructura | 61 |
| Seguridad urbana | 61 |
| Necesidad de Planificación Urbana..... | 62 |

07 Conclusiones

| | |
|---------------------------|-----------|
| Conclusiones | 66 |
|---------------------------|-----------|

08 Recomendaciones

| | |
|------------------------------|-----------|
| Recomendaciones | 68 |
|------------------------------|-----------|

09 Bibliografía

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Bibliografía | 70 |
| Bibliografía Libros | 71 |
| Bibliografía páginas web..... | 72 |
| Bibliografía artículos..... | 73 |

10 Anexos

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Encuesta de Peñas Blancas..... | 74 |
| Gráficos de Peñas Blancas..... | 79 |
| Encuesta de Paso Canoas..... | 82 |
| Gráficos de Paso Canoas..... | 86 |

Índice de Cuadros

01 Prolegómenos

02 Introducción

03 Diagnostico

Cuadro 1. Matriz de estrategias 38

04 Marco Teórico

05 Marco Metodológico

06 Resultados

Peñas Blancas

| | |
|--|----|
| Cuadro 2. Edad de la población encuestada | 47 |
| Cuadro 3. Frecuencia de tránsito en la zona | 48 |
| Cuadro 4. Motivo de presencia en la zona | 48 |
| Cuadro 5. Crecimiento urbano en los últimos años | 49 |
| Cuadro 6. Ordenamiento urbano | 49 |
| Cuadro 7. Infraestructura vial | 50 |
| Cuadro 8. Planificación urbana | 50 |
| Cuadro 9. Uso de suelo | 51 |
| Cuadro 10. Influencia del comercio en el crecimiento urbano .. | 51 |
| Cuadro 11. Servicios básicos | 52 |
| Cuadro 12. Transporte público | 52 |
| Cuadro 13. Capacidad de infraestructura | 53 |
| Cuadro 14. Seguridad urbana | 53 |
| Cuadro 15. Necesidad de Planificación Urbana..... | 54 |

Paso canoas

| | |
|--|----|
| Cuadro 16. Edad de la población encuestada..... | 55 |
| Cuadro 17. Frecuencia de tránsito en la zona | 56 |
| Cuadro 18. Motivo de presencia en la zona | 56 |
| Cuadro 19. Crecimiento urbano en los últimos años | 57 |
| Cuadro 20. Ordenamiento urbano | 57 |
| Cuadro 21. Infraestructura vial | 58 |
| Cuadro 22. Planificación urbana | 58 |
| Cuadro 23. Influencia del comercio en el crecimiento urbano .. | 59 |
| Cuadro 24. Servicios básicos | 59 |
| Cuadro 25. Transporte Publico..... | 60 |
| Cuadro 26. Uso de suelo | 60 |
| Cuadro 27. Capacidad de infraestructura | 61 |
| Cuadro 28. Seguridad urbana | 61 |
| Cuadro 29. Necesidad de Planificación Urbana..... | 62 |
| Cuadro 30. <i>Tabla comparativa de resultado</i> | 85 |

07 Conclusiones

08 Recomendaciones

09 Bibliografía

10 Anexos

Índice de Gráficos

01 Prolegómenos

02 Introducción

03 Diagnóstico

04 Marco Teórico

05 Marco Metodológico

06 Resultados

Peñas Blancas

| | |
|--|----|
| Gráfico 1. Edad de la población encuestada | 47 |
| Gráfico 2. Frecuencia de tránsito en la zona | 48 |
| Gráfico 3. Motivo de presencia en la zona | 48 |
| Gráfico 4. Crecimiento urbano en los últimos años | 49 |
| Gráfico 5. Ordenamiento urbano | 49 |
| Gráfico 6. Infraestructura vial | 50 |
| Gráfico 7. Planificación urbana | 50 |
| Gráfico 8. Uso de suelo | 51 |
| Gráfico 9. Influencia del comercio en el crecimiento urbano .. | 51 |
| Gráfico 10. Servicios básicos | 52 |
| Gráfico 11. Transporte público | 52 |
| Gráfico 12. Capacidad de infraestructura | 53 |
| Gráfico 13. Seguridad urbana | 53 |
| Gráfico 14. Necesidad de Planificación Urbana..... | 54 |

Paso canoas

| | |
|---|----|
| Gráfico 15. Edad de la población encuestada..... | 55 |
| Gráfico 16. Frecuencia de tránsito en la zona | 56 |
| Gráfico 17. Motivo de presencia en la zona | 56 |
| Gráfico 18. Crecimiento urbano en los últimos años | 57 |
| Gráfico 19. Ordenamiento urbano | 57 |
| Gráfico 20. Infraestructura vial | 58 |
| Gráfico 21. Planificación urbana | 58 |
| Gráfico 22. Influencia del comercio en el crecimiento urbano .. | 59 |
| Gráfico 23. Servicios básicos | 59 |
| Gráfico 24. Transporte Publico..... | 60 |
| Gráfico 25. Uso de suelo | 60 |
| Gráfico 26. Capacidad de infraestructura | 61 |
| Gráfico 27. Seguridad urbana | 61 |
| Gráfico 28. Necesidad de Planificación Urbana..... | 62 |

07 Conclusiones

08 Recomendaciones

09 Bibliografía

10 Anexos

Índice de Figuras

01 Prolegómenos

02 Introducción

| | |
|---|----|
| Figura 1. <i>Frontera entre Estados Unidos y México</i> | 23 |
| Figura 2. <i>La gran ginebra</i> | 24 |
| Figura 3. <i>Arquitectura forense</i> | 25 |
| Figura 4. <i>Baarle-Nassau (Holanda) y Baarle Hertog (Bélgica)</i> | 26 |
| Figura 5. <i>Paso Canoas 1970. Fuente Google earth</i> | |
| Figura 5. <i>Paso Canoas 1970. Fuente Google earth</i> | |
| Figura 5. <i>Frontera Norte Peñas Blancas</i> | 29 |
| Figura 6. <i>Frontera Sur Paso Canoas</i> | 30 |
| Figura 7. <i>Frontera Norte Peñas Blancas</i> | 32 |
| Figura 8. <i>Frontera Sur Paso Canoas</i> | 32 |
| Figura 9. <i>Flujo vehicular y congestión en el paso fronterizo de Peñas Blancas, Guanacaste (2024)</i> | 35 |

03 Diagnóstico

04 Marco Teórico

05 Marco Metodológico

06 Resultados

07 Conclusiones

08 Recomendaciones

09 Bibliografía

10 Anexos

Resumen Ejecutivo

La presente investigación analiza las dinámicas urbanísticas en las fronteras de Paso Canoas, en el límite sur entre Costa Rica y Panamá, y Peñas Blancas, en la Frontera Norte entre Costa Rica y Nicaragua, con el propósito de identificar las principales problemáticas, características y oportunidades de desarrollo en estos territorios estratégicos. Estas zonas fronterizas presentan un crecimiento urbano acelerado, influenciado por el comercio, la movilidad migratoria y las actividades económicas informales, lo cual ha generado procesos de ocupación territorial desordenados y una limitada planificación urbana.

La investigación se desarrolló mediante un enfoque metodológico mixto, que incluyó la aplicación de encuestas a usuarios y habitantes de ambas fronteras, el análisis comparativo de variables urbanas, así como la revisión de normativa y documentación existente. Se evaluaron aspectos como infraestructura, uso del suelo, servicios básicos, movilidad, percepción de seguridad y condiciones del espacio urbano.

Los resultados evidencian similitudes significativas entre ambas fronteras, destacando la presencia de un desarrollo urbano no planificado, deficiencias en la infraestructura pública, congestión vehicular, informalidad en el comercio y una débil articulación institucional. Asimismo, se identificaron particularidades propias de cada frontera relacionadas con su contexto geográfico y dinámicas económicas específicas.

Se concluye que existe la necesidad urgente de fortalecer la planificación urbana en las zonas fronterizas, mediante la implementación de estrategias integrales que promuevan el ordenamiento territorial, mejora de la infraestructura y la coordinación entre instituciones. Este estudio aporta insumos relevantes para la toma de decisiones en materia de desarrollo urbano fronterizo y plantea bases para futuras intervenciones que contribuyan a mejorar la calidad de vida en estos espacios

02

Introducción

Tema

Definición del Tema

Definición del Problema

Introducción

El estudio de las dinámicas urbanísticas en territorios limítrofes representa una oportunidad para comprender cómo las condiciones fronterizas influyen en la estructura, funcionamiento y evolución del espacio urbano. En el contexto de Costa Rica, las fronteras norte y sur constituyen escenarios contrastantes que reflejan distintas formas de desarrollo y articulación territorial. Estas zonas, tradicionalmente concebidas como márgenes geopolíticos, se configuran como espacios vivos donde confluyen flujos de población, comercio, cultura y movilidad, generando una compleja red de interacciones que trascienden los límites administrativos y redefinen el concepto de ciudad fronteriza.

Como expone Sassen, (2001), las zonas fronterizas son espacios de interacción dinámica donde convergen procesos económicos, sociales y territoriales que reconfiguran continuamente la estructura urbana.

Desde la perspectiva del urbanismo contemporáneo, el análisis de estos territorios permite identificar los retos de la planificación en contextos de transición entre dos realidades nacionales. La frontera norte con Nicaragua, se caracteriza por dinámicas de asentamientos informales, dependencia económica y migración constante, mientras que la frontera sur con Panamá, evidencia una organización urbana más estructurada, vinculada a procesos de intercambio comercial formal y planificación local más estable. Ambos escenarios reflejan tensiones espaciales derivadas de la desigualdad en infraestructura, servicios y conectividad, factores que inciden directamente en la calidad de vida de sus habitantes y en la sostenibilidad del territorio.

Como expone Castells, (1996): La globalización ha transformado las fronteras en nodos estratégicos de intercambio, donde la movilidad y el comercio influyen directamente en la organización del territorio

Este estudio se propone analizar comparativamente las dinámicas urbanísticas en ambas fronteras, considerando aspectos morfológicos, funcionales y socioespaciales que expliquen sus diferencias y puntos de convergencia. Para la recolección de información primaria, se empleará la aplicación de encuestas estructuradas a través de la plataforma Google Forms, dirigidas a actores locales de cada territorio. Asimismo, la investigación se enmarca en un periodo de análisis comprendido entre los años 2025 y 2026 principalmente, pero, a su vez se estudian antecedentes anteriores de estos años para tener referencia de cómo se han transformado dichas fronteras, lo que permite evaluar condiciones urbanas recientes y contemporáneas en ambos contextos fronterizos. Asimismo, se busca aportar una lectura crítica sobre cómo las políticas territoriales nacionales y las prácticas locales de urbanización influyen en la configuración de estos espacios limítrofes. Comprender la lógica de crecimiento, la estructura urbana y la interacción transfronteriza permitirá formular reflexiones sobre modelos de planificación más inclusivos, resilientes y coherentes con la realidad fronteriza costarricense.

En síntesis, la investigación se orienta a visibilizar el papel de las fronteras como escenarios de oportunidad y transformación, más que como zonas de separación. El análisis de las dinámicas urbanísticas en los límites norte y sur de Costa Rica busca contribuir al debate académico y profesional en torno a la integración territorial, la planificación fronteriza y el desarrollo urbano sostenible, consolidando una visión más equitativa y estratégica del territorio nacional.

Definición del Tema

El estudio de las dinámicas urbanísticas en territorios limítrofes permite comprender cómo los procesos sociales, económicos, políticos y ambientales, influyen en la configuración espacial de las zonas fronterizas. En el caso de Costa Rica, las fronteras norte con Nicaragua y sur con Panamá presentan condiciones contrastantes que evidencian distintas formas de ocupación del territorio, relaciones transfronterizas y niveles de desarrollo urbano. Estas diferencias surgen a partir de factores históricos, geopolíticos y culturales que determinan la manera en que las comunidades fronterizas interactúan con el espacio urbano, los flujos de movilidad y los servicios urbanos básicos.

El tema busca analizar el comportamiento y la evolución de las estructuras urbanas en dichas áreas, identificando los patrones de crecimiento, las dinámicas funcionales y las tensiones territoriales que emergen en contextos de frontera. Desde una perspectiva urbanística, se pretende comprender cómo el límite político-administrativo, más allá de dividir, actúa como un espacio de contacto, intercambio y coexistencia entre dos realidades distintas. En este sentido, el territorio fronterizo se concibe como un laboratorio de observación de fenómenos urbanos complejos, donde convergen procesos de expansión

descontrolada, planificación limitada y adaptaciones locales ante contextos de desigualdad y dependencia económica.

La investigación pretende establecer un marco de análisis comparativo entre las fronteras norte y sur de Costa Rica, abordando las particularidades de su morfología urbana, las infraestructuras de conexión y los vínculos socioespaciales que definen su desarrollo. El propósito central es evidenciar cómo las dinámicas urbanas en los territorios limítrofes se convierten en reflejo de las políticas territoriales nacionales, las relaciones regionales y la capacidad de gestión de los gobiernos locales para integrar estos espacios dentro de una visión más amplia de planificación fronteriza y cohesión territorial.

Definición del Problema

¿Cómo se manifiestan las dinámicas urbanísticas en las zonas fronterizas de Paso Canoas y Peñas Blancas y cuáles son los factores que explican sus diferencias y similitudes en términos morfológicos, funcionales y socioespaciales?

Las zonas fronterizas de Costa Rica, tanto del norte como del sur, constituyen territorios donde convergen múltiples dinámicas urbanas, sociales y económicas que evidencian las desigualdades estructurales y la falta de una planificación territorial integral. A pesar de su importancia estratégica para el desarrollo regional y la integración centroamericana, estos espacios han sido históricamente concebidos como márgenes periféricos dentro de las políticas nacionales de ordenamiento territorial. Esta condición ha generado procesos urbanos desarticulados, con escasa coordinación institucional, deficiente infraestructura y un débil control sobre la expansión del suelo urbano.

En la frontera norte, la dinámica urbana se ve condicionada por la movilidad transfronteriza y los flujos migratorios provenientes de Nicaragua, lo que ha propiciado el surgimiento de asentamientos espontáneos y una ocupación irregular del territorio. Estas áreas presentan limitaciones en servicios básicos, acceso a vivienda digna y conectividad vial, reflejando una estructura urbana fragmentada y vulnerable. Por su parte, la frontera sur, aunque muestra un nivel de organización espacial más definido, enfrenta problemáticas asociadas a la concentración de actividades comerciales, el desequilibrio entre usos de suelo y la presión sobre ecosistemas sensibles, como los humedales y corredores biológicos compartidos con Panamá.

La ausencia de una estrategia urbanística que articule ambos contextos fronterizos dentro de una visión nacional de desarrollo territorial ha generado desequilibrios en la funcionalidad urbana y en la integración socioespacial. Esta falta de articulación en los procesos de planificación limita la capacidad de los

gobiernos locales para gestionar el crecimiento urbano y promover una relación sostenible entre la ciudad, la frontera y su entorno natural. Si bien en Costa Rica existen normativas nacionales que regulan el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, en muchos contextos fronterizos se evidencian dificultades en su implementación y adaptación a las particularidades territoriales de estas zonas. Asimismo, la débil coordinación interinstitucional y la limitada participación comunitaria en los procesos de planificación contribuyen a generar condiciones de exclusión y marginación.

Como señala UN-Habitat (2021): el crecimiento urbano no planificado es resultado de la falta de regulación territorial y de la presión ejercida por dinámicas económicas informales.

En este sentido, el problema central no radica en la ausencia de normativa urbanística, sino en la limitada articulación y adaptación de los instrumentos de planificación existentes a las particularidades de los territorios fronterizos. Aunque en Costa Rica existen normativas nacionales que regulan el ordenamiento territorial, en muchos casos estas no logran integrarse de manera efectiva a las dinámicas específicas de las zonas limítrofes. Por ello, resulta necesario fortalecer modelos urbanísticos coherentes que permitan integrar los aspectos sociales, económicos, ambientales y espaciales dentro de una visión de planificación fronteriza sostenible.

Problema

Efectos



CAUSAS

Arquitectónico

Proliferación de viviendas con baja calidad constructiva, carencia de equipamientos comunitarios y deterioro de la imagen urbana.

Ambiental

Pérdida de cobertura vegetal, contaminación de recursos hídricos y aumento de la vulnerabilidad a desastres naturales.

Urbano

Crecimiento desordenado, saturación de la infraestructura básica y dificultades para garantizar conectividad interna y regional. Regulación estricta.

Social

Aparición de tensiones sociales, desigualdad en el acceso a servicios y retos para la cohesión e integración comunitaria.

Innovación

Persistencia de métodos tradicionales poco efectivos que impiden aprovechar soluciones sostenibles en movilidad, infraestructura y servicios públicos.

La ausencia de políticas diferenciadas de planificación urbana por parte de las Municipalidades contribuye a que ambas fronteras experimenten un desarrollo desordenado

Crecimiento acelerado y no planificado de asentamientos en zonas fronterizas.

Expansión urbana sobre áreas sensibles riberas, bosques o suelos agrícolas sin una regulación estricta.

No existe un ocupante permanente que tenga un interés directo en mejorar y ordenar el territorio. Esta situación genera procesos de ocupación informal, crecimiento urbano desorganizado y falta de planificación en las zonas fronterizas.

Migración constante debido a que las personas no tienen propiedades genera ocupación temporal y diversidad cultural en comunidades fronterizas.

Limitada aplicación de tecnologías y modelos innovadores en la gestión urbana fronteriza.

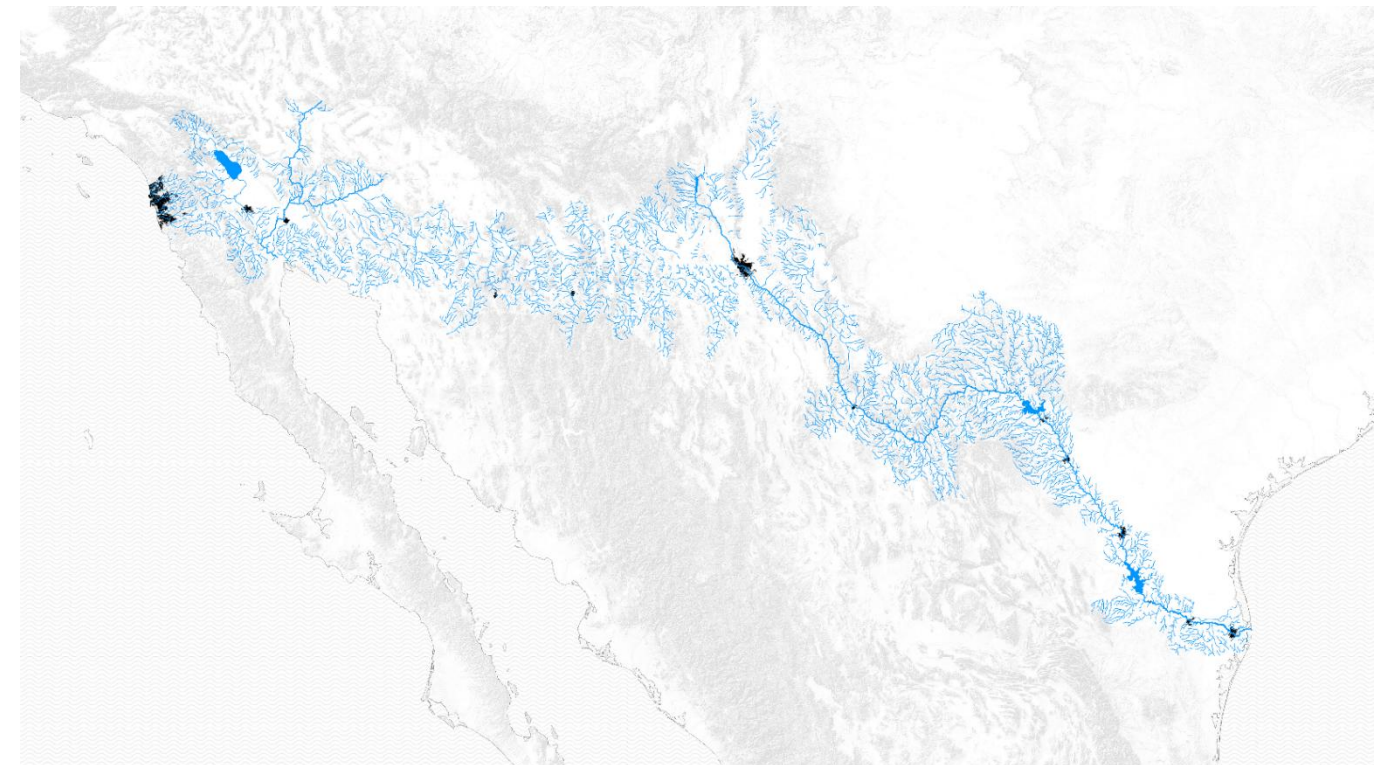
Principales Antecedentes

Teddy Cruz y Fonna Forman – Urbanismo transfronterizo San Diego–Tijuana

El trabajo de los arquitectos Teddy Cruz y Fonna Forman representa uno de los principales referentes en la investigación y práctica del urbanismo fronterizo contemporáneo. Su estudio se centra en la región San Diego–Tijuana, entendida como un laboratorio urbano de intercambio desigual, donde la frontera no sólo divide territorios políticos, sino que configura dinámicas espaciales, económicas y culturales profundamente entrelazadas.

Desde la arquitectura y el urbanismo, Cruz y Forman proponen una lectura del límite como infraestructura social, donde la forma urbana se convierte en un dispositivo para la integración y la ciudadanía. En sus proyectos, la frontera se concibe como un espacio de oportunidad y de experimentación arquitectónica. Mediante intervenciones puntuales como prototipos de vivienda social, espacios públicos comunitarios y plataformas cívicas, los autores cuestionan el modelo de planeamiento tradicional centrado en la zonificación rígida, proponiendo en su lugar una planificación participativa e híbrida. Su enfoque teórico se sustenta en la noción de “unwalling citizenship”, es decir, la desmaterialización simbólica del muro mediante la cooperación interurbana y la producción colectiva del espacio.

Estos aportes resultan relevantes para los estudios de dinámica urbana en territorios limítrofes, pues evidencian cómo los procesos espaciales transfronterizos pueden reinterpretarse desde la arquitectura como herramientas de cohesión social y sostenibilidad urbana. Asimismo, Cruz y Forman demuestran la importancia del trabajo interdisciplinario entre arquitectos, urbanistas, sociólogos y gestores públicos, para abordar de forma integral los retos de las zonas limítrofes contemporáneas.



*Figura 1. Frontera entre Estados Unidos y México
Fuente Estudio Teddy Cruz + Fonna Forman, MEXUS*

Paola Viganò y Bernardo Secchi – Urbanismo fronterizo en Europa

Los arquitectos Paola Viganò y Bernardo Secchi desarrollaron un extenso cuerpo de trabajo teórico y práctico sobre el urbanismo de las fronteras y las regiones metropolitanas transfronterizas en Europa. Su estudio parte de la premisa de que las fronteras contemporáneas, lejos de ser líneas fijas, constituyen campos dinámicos de intercambio funcional, ecológico y social. En proyectos como el “Grand Genève” (Suiza-Francia) o la región transfronteriza Lille-Kortrijk-Tournai (Francia-Bélgica), los autores aplicaron una metodología territorial que combina análisis morfológico, ecología urbana y teoría del proyecto. Viganò y Secchi conciben el territorio como una red continua donde la frontera actúa como catalizador de nuevas centralidades y sistemas de movilidad. Su planteamiento reconoce el potencial de los “territorios difusos” y las “regiones urbanas discontinuas” como escenarios de cooperación más que de separación. En su visión, la planificación transfronteriza debe integrar infraestructuras ecológicas, sociales y económicas, superando la visión administrativa rígida de los estados-naciones.

Este enfoque resulta esencial para el estudio de las dinámicas urbanísticas en territorios limítrofes, al proporcionar herramientas conceptuales y metodológicas para el diseño de estrategias de integración espacial. La aplicación del “proyecto territorial” permite comprender cómo los bordes pueden transformarse en estructuras porosas y sostenibles, capaces de acoger la diversidad cultural y funcional de las regiones limítrofes.



Figura 2. La gran ginebra Fuente francés por el extranjero

Eyal Weizman – Arquitectura forense y fronteras de conflicto

El arquitecto Eyal Weizman, fundador del colectivo *Forensic Architecture*, ha desarrollado una aproximación crítica a la frontera como escenario de poder y conflicto, empleando metodologías arquitectónicas de análisis espacial, reconstrucción digital y cartografía crítica. Su trabajo examina la frontera como una forma arquitectónica y política que regula la movilidad, el acceso y la violencia en territorios ocupados.

Por medio de la combinación de técnicas de modelado 3D, teledetección y análisis espacial, Weizman ha logrado reconstruir eventos en zonas fronterizas como Gaza, Cisjordania o la frontera sirio-israelí. Estas investigaciones amplían el papel de la arquitectura más allá del diseño, hacia un instrumento de investigación política y territorial. En su obra, la frontera es entendida como un “proyecto espacial de control”, donde las decisiones arquitectónicas y urbanas son parte de un entramado de poder que produce segregación territorial.

Desde el punto de vista urbanístico, la metodología de Weizman introduce la noción de “espacio forense” como herramienta analítica para estudiar los efectos materiales y simbólicos de la frontera en la estructura urbana. Este antecedente es relevante para el estudio de las dinámicas urbanas en zonas limítrofes, pues revela cómo los procesos arquitectónicos pueden ser utilizados para visibilizar las tensiones espaciales y sociales en contextos fronterizos.



Figura 3. Arquitectura forense Fuente *Forensic Architecture*

Baarle-Nassau (Países Bajos) y Baarle-Hertog (Bélgica)

La frontera entre Baarle-Nassau, en los Países Bajos, y Baarle-Hertog, en Bélgica, constituye uno de los ejemplos más singulares del urbanismo fronterizo europeo. Esta configuración territorial se caracteriza por un complejo sistema de enclaves y contraenclaves que se entrelazan dentro de un mismo tejido urbano, haciendo de la ciudad un caso paradigmático para el estudio de la morfología urbana en contextos de fragmentación política. A diferencia de las fronteras convencionales, en Baarle la línea limítrofe no se manifiesta como una barrera física, sino como una superposición simbólica y administrativa que atraviesa calles, manzanas y edificaciones.

Desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico, este caso permite analizar cómo la coexistencia de dos soberanías nacionales influye en la planificación, el uso del suelo y la identidad espacial. El entramado urbano de Baarle refleja una convivencia funcional entre dos sistemas normativos distintos el belga y el neerlandés, que conviven mediante acuerdos locales y estructuras administrativas coordinadas. Esta condición genera una dualidad urbana en la que los servicios públicos, la fiscalidad, el trazado vial y la gestión del patrimonio se articulan en base a la cooperación transfronteriza y la flexibilidad institucional.

El caso Baarle-Hertog/Baarle-Nassau ha sido estudiado como un ejemplo de “microintegración urbana”, donde el límite no fragmenta, sino que se convierte en una estructura porosa y adaptable. En términos urbanísticos, demuestra la capacidad de los asentamientos fronterizos para construir cohesión espacial a pesar de la discontinuidad política. Su valor radica en que evidencia cómo el planeamiento urbano puede operar más allá de los marcos nacionales, sustentándose en la proximidad, la participación ciudadana y la gestión compartida del territorio. Este modelo es de particular interés para el estudio de las dinámicas

urbanísticas en territorios limítrofes, al ofrecer una alternativa empírica de integración transfronteriza funcional y sostenible.



Figura 4, Baarle-Nassau (Holanda) y Baarle Hertog (Belgica). Fuente Fronterasblog, Diego Gonzales

Paso Canoas en la década de 1970

El desarrollo territorial de Paso Canoas durante la década de 1970 se caracterizó por una etapa inicial de consolidación vinculada a su función como punto de conexión entre Costa Rica y Panamá. La presencia de la Carretera Interamericana fue determinante en la configuración del asentamiento, promoviendo un crecimiento lineal a lo largo de este eje y facilitando el intercambio comercial y el tránsito de personas.

En términos urbanísticos, el territorio presentaba una ocupación dispersa y mayoritariamente informal, con edificaciones de baja consolidación y una escasa diferenciación de usos del suelo, donde coexistían actividades comerciales, residenciales y de servicios básicos. La falta de planificación urbana y de instrumentos regulatorios, generó una estructura espacial desordenada, sin una clara organización del espacio público ni de la infraestructura.

A nivel socioeconómico, la zona comenzaba a consolidarse como un punto de comercio transfronterizo de pequeña escala, acompañado de flujos migratorios constantes que incidían en la dinámica local. No obstante, la presencia institucional era limitada y se concentraba en funciones de control aduanero y migratorio, lo que derivó en deficiencias en la provisión de servicios básicos y equipamientos urbanos.

Este contexto inicial resulta clave para comprender la evolución posterior de Paso Canoas, ya que desde sus orígenes se configuró como un territorio marcado por la informalidad, la dependencia de la dinámica fronteriza y la ausencia de una planificación integral, elementos que continúan influyendo en su estructura urbana actual.



Figura 5, Paso Canoas 1970. Fuente Google earth

Antecedente: Desarrollo urbano en Paso Canoas (2015)

En el año 2015, el sector fronterizo de Paso Canoas, ubicado entre Costa Rica y Panamá, evidenciaba un crecimiento urbano acelerado caracterizado por una ocupación territorial mayormente espontánea y con limitada planificación formal. Este periodo se distingue por el fortalecimiento de la dinámica comercial transfronteriza, impulsada por el intercambio de bienes, el tránsito constante de personas y la consolidación de actividades económicas informales.

Desde el punto de vista urbanístico, la configuración espacial de Paso Canoas en 2015 presentaba una estructura fragmentada, donde coexistían edificaciones comerciales, residenciales y de servicios sin una zonificación claramente definida. La ausencia de instrumentos de ordenamiento territorial efectivos por parte de las municipalidades de Corredores, Puntarenas, Costa Rica y Barú, Chiriquí, Panamá, contribuyó a la proliferación de asentamientos con déficits en infraestructura básica, tales como redes de saneamiento, espacios públicos y accesibilidad vial adecuada.

Asimismo, para este año ya se identificaban problemáticas asociadas a la saturación del espacio fronterizo inmediato, particularmente en las áreas cercanas a los puestos de control migratorio y aduanero. Estas zonas funcionaban como nodos de alta concentración de actividades comerciales, generando congestión vehicular, presión sobre los servicios urbanos y condiciones de informalidad en el uso del suelo.

No obstante, el año 2015 también marcó un punto relevante en la visibilización institucional de la necesidad de intervenir estos territorios fronterizos desde una perspectiva integral. Diversas iniciativas y diagnósticos preliminares comenzaron a reconocer a Paso Canoas no solo como un punto de tránsito, sino como un sistema urbano binacional que requería coordinación entre ambos países para su adecuada planificación y desarrollo sostenible.

En síntesis, el contexto de Paso Canoas en 2015 refleja una etapa de consolidación de su carácter urbano fronterizo, donde las dinámicas económicas superaban la capacidad de regulación territorial, evidenciando la necesidad de estrategias de planificación conjunta y modelos de gestión urbana transfronteriza.



Figura 6, Paso Canoas 2015. Fuente Google earth

Frontera funcional San Carlos – Upala: dinámicas rurales y de conectividad

En la región norte de Costa Rica, los cantones de San Carlos y Upala configuran un sistema territorial caracterizado por la predominancia de actividades agroproductivas, baja densidad urbana y una fuerte relación funcional derivada de su proximidad geográfica y su vinculación indirecta con la frontera internacional con Nicaragua. A pesar de tratarse de territorios administrativamente independientes, en la práctica operan como un sistema interdependiente en términos de movilidad, acceso a servicios y dinámicas económicas.

Desde el punto de vista espacial, esta interfaz cantonal presenta un patrón de ocupación disperso, con asentamientos rurales y centros urbanos de pequeña escala que se articulan a través de una red vial limitada y, en muchos casos, insuficiente para responder a las necesidades actuales de conectividad. Esta condición genera tiempos de desplazamiento elevados y una fuerte dependencia de nodos urbanos específicos, principalmente en el cantón de San Carlos, donde se concentran servicios de mayor jerarquía como equipamientos de salud, educación, comercio y gestión institucional.

En términos urbanísticos, la ausencia de una planificación territorial articulada entre ambos cantones, ha derivado en una configuración fragmentada del territorio. Cada jurisdicción desarrolla su crecimiento bajo instrumentos normativos propios, sin mecanismos efectivos de coordinación intermunicipal, lo que se traduce en discontinuidades en la provisión de infraestructura, desigualdad en la calidad del espacio construido y vacíos en la cobertura de servicios básicos en las zonas limítrofes.

A nivel socioeconómico, la población asentada en estas áreas presenta condiciones de vulnerabilidad asociadas a la ruralidad, la limitada diversificación económica y la dependencia de actividades primarias. Esta situación se ve acentuada por la falta de oportunidades locales, lo que impulsa dinámicas de movilidad cotidiana hacia centros urbanos más consolidados, generando flujos constantes entre ambos cantones. Asimismo, la cercanía con la frontera internacional introduce dinámicas adicionales como migración temporal, comercio informal y tránsito de bienes, que inciden en la configuración del territorio sin estar plenamente reguladas ni integradas en los instrumentos de planificación.

Desde la perspectiva de la conectividad territorial, la infraestructura vial y de transporte presenta limitaciones tanto en cobertura como en calidad, lo que refuerza la fragmentación espacial y dificulta la integración efectiva entre los territorios. Esta condición impacta directamente en el acceso equitativo a servicios y oportunidades, profundizando las brechas territoriales entre las zonas centrales y periféricas de ambos cantones.

Adicionalmente, desde un enfoque ambiental, esta región se caracteriza por la presencia de recursos naturales significativos, incluyendo zonas protegidas, humedales y áreas de alta biodiversidad. Sin embargo, la presión sobre el territorio derivada de actividades agropecuarias y la expansión de asentamientos sin planificación adecuada, generan conflictos entre conservación y desarrollo, especialmente en las áreas limítrofes donde la regulación es menos efectiva.

Este caso constituye un antecedente relevante para la investigación, ya que evidencia cómo en contextos de baja densidad y alta ruralidad, los límites administrativos no impiden la existencia de dinámicas territoriales compartidas. Por el contrario, la falta de coordinación institucional y planificación conjunta intensifica la fragmentación, generando condiciones de dependencia funcional, desigualdad territorial y debilidad en la gestión del espacio.

En relación con la investigación sobre fronteras internacionales, este antecedente permite establecer un paralelismo claro con territorios como Peñas Blancas, donde las dinámicas de movilidad, intercambio y dependencia también trascienden los límites político-administrativos. En ambos casos, la ausencia de enfoques integrales de planificación limita el aprovechamiento del territorio como un sistema articulado, evidenciando la necesidad de modelos de gestión que reconozcan la interdependencia como un elemento estructurante del desarrollo territorial.

Dinámicas urbanas en el límite cantonal San José – Escazú – Santa Ana

El proceso de expansión urbana en la Gran Área Metropolitana ha consolidado una estructura territorial altamente interdependiente entre cantones contiguos, particularmente en el eje conformado por San José, Escazú y Santa Ana. En este contexto, los límites político-administrativos han perdido relevancia frente a la continuidad física y funcional del tejido urbano, dando lugar a un proceso de conurbación caracterizado por la integración espacial, pero no necesariamente por una gestión territorial coordinada.

Desde una perspectiva morfológica, el crecimiento urbano en estas áreas ha sido impulsado por dinámicas inmobiliarias orientadas a la vivienda de media y alta densidad, así como al desarrollo de centros comerciales, corporativos y de servicios. Este patrón ha generado una ocupación intensiva del suelo, con una tendencia a la verticalización en ciertos sectores y a la proliferación de urbanizaciones cerradas, lo que contribuye a la fragmentación del espacio urbano y a la segregación socioespacial.

En términos de uso del suelo, se observa una superposición de funciones residencial, comercial, institucional y de servicios, que responde a la lógica del mercado más que a una planificación integral entre cantones. Esta condición ha derivado en conflictos de compatibilidad de usos, presión sobre la infraestructura existente y transformación acelerada del paisaje urbano, particularmente en las zonas limítrofes donde convergen distintas normativas cantonales.

Desde el punto de vista de la movilidad, el sistema vial que articula estos cantones presenta altos niveles de congestión, especialmente en corredores estratégicos que funcionan como ejes de conexión metropolitana. La dependencia del transporte privado, sumada a la falta de integración efectiva del transporte público entre jurisdicciones, ha generado problemas de accesibilidad y tiempos de desplazamiento elevados. Esta situación evidencia la ausencia de una planificación coordinada en materia de movilidad urbana a escala intercantonales.

En el ámbito de la gestión territorial, cada cantón desarrolla sus instrumentos de planificación —planes reguladores, normativas de uso del suelo y lineamientos urbanos— de manera independiente, lo que produce discontinuidades en la configuración del espacio construido. Estas diferencias normativas se reflejan en variaciones en alturas permitidas, densidades, retiros y tipologías edificatorias, generando una imagen urbana heterogénea y, en muchos casos, desarticulada en las zonas de transición entre cantones.

Asimismo, la provisión de infraestructura y servicios urbanos presenta desigualdades significativas. Mientras algunos sectores cuentan con equipamientos de alta calidad, espacios públicos consolidados y acceso eficiente a servicios; otros presentan carencias en áreas verdes, equipamientos comunitarios y sistemas de drenaje o movilidad peatonal. Esta disparidad refuerza procesos de segregación y afecta la cohesión territorial del conjunto urbano.

Desde una perspectiva socioeconómica, el eje San José–Escazú–Santa Ana se ha consolidado como uno de los principales polos de desarrollo económico del país, atrayendo inversión nacional e internacional. No obstante, este crecimiento ha generado efectos colaterales como el aumento del costo del suelo, la expulsión de población de menores ingresos hacia periferias más alejadas y la consolidación de enclaves urbanos con acceso diferenciado a oportunidades y servicios.

Este antecedente resulta altamente relevante para la presente investigación, ya que evidencia cómo, incluso en contextos urbanos consolidados y dinámicos, la ausencia de mecanismos efectivos de planificación intermunicipal puede generar fragmentación espacial, desigualdad territorial y conflictos funcionales. A pesar de no tratarse de una frontera internacional, los límites cantonales, actúan como barreras administrativas que dificultan la gestión integral del territorio, reproduciendo lógicas de desarticulación similares a las observadas en territorios limítrofes entre países.

Este caso permite establecer un paralelismo en términos de interdependencia funcional y discontinuidad normativa. Así como en Paso Canoas y Peñas Blancas existen dos sistemas urbanos contiguos con marcos regulatorios distintos, en el contexto de la Gran Área Metropolitana se observa una situación análoga a menor escala, donde múltiples jurisdicciones coexisten sin una articulación efectiva. Esto refuerza la necesidad de plantear modelos de planificación integrados que trasciendan los límites administrativos y reconozcan el territorio como un sistema continuo.

Justificación

El estudio de las dinámicas urbanísticas en territorios limítrofes, particularmente en las fronteras norte y sur de Costa Rica, se justifica por la necesidad de comprender los procesos espaciales y sociales que configuran las zonas de contacto entre dos naciones. En estos espacios, la frontera no sólo representa una línea geopolítica, sino una condición urbana compleja en la que convergen flujos de población, intercambios económicos, tensiones ambientales y configuraciones arquitectónicas híbridas. La relevancia del tema radica en que estas áreas, pese a su importancia estratégica y simbólica, han sido históricamente marginalizadas dentro de los modelos de planificación territorial nacionales, generando vacíos urbanos, desequilibrios funcionales y carencias en infraestructura y servicios.

Desde la perspectiva del urbanismo contemporáneo, el análisis de las fronteras permite identificar cómo las dinámicas transfronterizas reconfiguran el territorio a partir de la movilidad cotidiana, el comercio informal, la migración y la dualidad normativa. En el caso costarricense, tanto la frontera norte con Nicaragua como la sur con Panamá, evidencian contrastes significativos en densidad urbana, uso del suelo y calidad del espacio público. Estas diferencias responden no sólo a factores económicos o políticos, sino, también a la ausencia de estrategias integrales de planificación que contemplen la interdependencia funcional entre ciudades limítrofes.

Esta investigación se propone facilitar la comprensión profunda del análisis de las fronteras de Costa Rica: frontera norte con Nicaragua y de la frontera sur con Panamá, analizando estos fenómenos desde una mirada arquitectónica y territorial, proponiendo herramientas de análisis y de diagnóstico que orienten futuras intervenciones urbanas. En este sentido, los resultados del estudio generan beneficios concretos para diversos actores. A nivel institucional, entidades como municipalidades, organismos de planificación territorial y autoridades de gestión fronteriza, podrán utilizar los diagnósticos y modelos propuestos para la formulación de políticas urbanas más integradas, la mejora en la gestión del uso del suelo y la optimización de la infraestructura y servicios en zonas limítrofes. Asimismo, las instituciones responsables de control migratorio y comercio fronterizo podrán apoyarse en estos insumos para ordenar los flujos y reducir conflictos espaciales, derivados de la informalidad y la saturación de actividades.

A nivel comunitario, la investigación contribuye a visibilizar las necesidades reales de las poblaciones fronterizas, permitiendo orientar intervenciones que mejoren la calidad del espacio público, el acceso a servicios básicos y las condiciones de habitabilidad. Además, se promueve el fortalecimiento de dinámicas socioeconómicas locales mediante propuestas que reconocen la identidad híbrida de estos territorios y su potencial como espacios de intercambio y desarrollo.

Finalmente, desde el ámbito académico y profesional, aporta herramientas metodológicas y conceptuales que pueden ser replicadas en otros contextos fronterizos, consolidando el rol del arquitecto y urbanista como agente clave en la construcción de cohesión espacial. La pertinencia del estudio se sustenta, por tanto, en su capacidad para vincular teoría, práctica y planificación en la búsqueda de un desarrollo territorial equilibrado, inclusivo y resiliente en las zonas fronterizas de Costa Rica, reconociendo la frontera como un espacio de oportunidad y no de fragmentación.

Objetivos

Objetivo general

Analizar las dinámicas urbanísticas presentes en los territorios limítrofes de las fronteras norte y sur de Costa Rica, con el fin de comprender cómo las condiciones territoriales, sociales y normativas influyen en la configuración espacial, la planificación urbana y la integración transfronteriza, proponiendo lineamientos estratégicos que promuevan un desarrollo territorial equilibrado y sostenible partiendo desde el análisis actual 2025-2026.

Objetivos Específicos

Caracterizar los principales factores urbanos actuales, ambientales, sociales y económicos que inciden en el desarrollo de los asentamientos fronterizos de Costa Rica con Nicaragua y Panamá, identificando sus patrones de ocupación, uso del suelo y conectividad.

Identificar las políticas actuales, normativas y marcos institucionales que regulan la planificación y gestión territorial en las zonas limítrofes, determinando su incidencia en la morfología urbana y en la provisión de infraestructura y servicios.

Comparar las dinámicas espaciales actuales, arquitectónicas y socioeconómicas entre las fronteras norte y sur, con el objetivo de identificar similitudes, contrastes y oportunidades de integración transfronteriza.

Diagnosticar los principales problemas urbanos que afectan a las ciudades fronterizas, tales como la segregación funcional, la informalidad, la carencia de servicios básicos y la fragmentación territorial.

Proponer lineamientos urbanísticos y estrategias de planificación sostenible orientadas a fortalecer la cohesión espacial, la movilidad, el equilibrio ambiental y la cooperación binacional en las regiones fronterizas de Costa Rica.

Hipótesis

Formulación de la hipótesis

En el contexto de las zonas fronterizas, el desarrollo urbano suele estar condicionado por factores externos como el comercio internacional, la movilidad poblacional y la interacción entre países. En el caso de Paso Canoas y Peñas Blancas, estas dinámicas adquieren una relevancia particular debido a su papel estratégico dentro del sistema territorial de Costa Rica.

Ambas zonas presentan características propias de los espacios fronterizos, donde el flujo constante de personas, mercancías y actividades económicas, generan una presión significativa sobre la infraestructura urbana y el ordenamiento territorial. Sin embargo, este crecimiento no siempre se desarrolla bajo criterios de planificación urbana estructurada, lo que puede derivar en procesos de expansión desorganizada.

Con base en la teoría anterior, la presente investigación plantea que el desarrollo urbano en estas zonas no responde únicamente a procesos de planificación institucional, sino que está fuertemente influenciado por dinámicas económicas y de movilidad que actúan como motores principales de transformación territorial.

En este sentido, la hipótesis se fundamenta en la idea de que el crecimiento urbano en zonas fronterizas tiende a desarrollarse de manera espontánea o reactiva, en función de las necesidades del comercio y del tránsito internacional, más que a partir de una planificación urbana previa. Esto puede generar desequilibrios en el uso del suelo, deficiencias en la infraestructura y una organización espacial poco estructurada.

Como plantean Portes y Roberts (2005): en contextos fronterizos el desarrollo urbano suele estar más influenciado por la lógica del mercado y la movilidad que por procesos formales de planificación territorial.

Hipótesis general

Existe una relación directa entre la intensidad del comercio fronterizo y el flujo internacional de tránsito con los patrones de crecimiento urbano en las zonas de Paso Canoas y Peñas Blancas, de manera que el incremento de estas dinámicas genera procesos de expansión urbana no planificada, evidenciados en la ocupación irregular del suelo, la insuficiente regulación del desarrollo territorial y la limitada provisión de infraestructura urbana, lo que deriva en configuraciones espaciales fragmentadas y en condiciones urbanas deficitarias.



Figura 7, Frontera Norte Peñas Blancas. Fuente Cadmapper (2026)

Formulación de la hipótesis

- El crecimiento urbano en las zonas fronterizas de Paso Canoas y Peñas Blancas se desarrolla de manera más lenta y desorganizada en comparación con el dinamismo de sus actividades económicas.
- La ausencia o debilidad de la planificación urbana influye directamente en el desorden del uso del suelo y en la distribución de las actividades urbanas.
- La infraestructura existente en estas zonas no responde adecuadamente al flujo constante de personas y mercancías, lo que genera saturación y limitaciones en la movilidad.
- El comercio fronterizo constituye el principal factor que condiciona la organización del espacio urbano, influyendo en la localización de actividades y en la configuración territorial.
- Las diferencias funcionales entre ambas fronteras (comercial en Paso Canoas y de tránsito en Peñas Blancas) inciden en sus distintos niveles de desarrollo urbano y organización territorial.

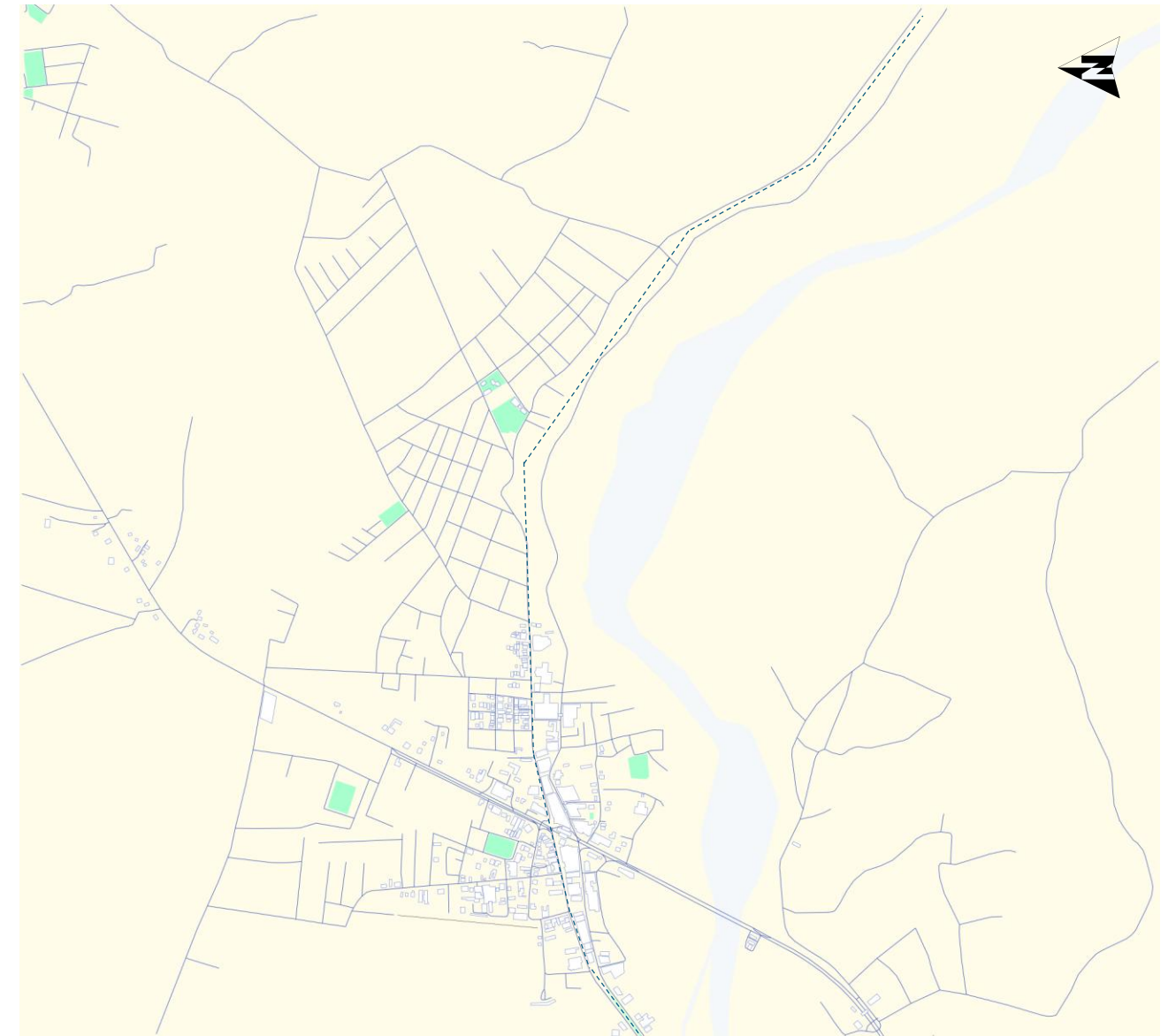


Figura 8, Frontera Sur Paso Canoas. Fuente Cadmapper (2026)

Comprender las transformaciones urbanas y territoriales

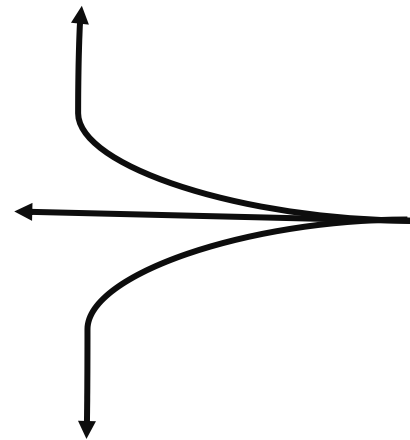
Visibilizar las problemáticas y potencialidades de las zonas limítrofes

Proponer criterios estratégicos que orienten políticas públicas

Contribuir al fortalecimiento del tejido urbano y social en los territorios fronterizos

Fines

Objetivo



Analizar las dinámicas urbanísticas presentes en los territorios limítrofes de las fronteras norte y sur de Costa Rica, con el fin de comprender cómo las condiciones territoriales, sociales y normativas influyen en la configuración espacial, la planificación urbana y la integración transfronteriza, proponiendo lineamientos estratégicos que promuevan un desarrollo territorial equilibrado y sostenible.

Medios

Investigación documental y teórica

Mapeo territorial y diagnóstico urbano

La sistematización comparativa es un medio de análisis que permite organizar y comparar la información obtenida en la investigación.

Síntesis proyectual a través de esquemas, diagramas y propuestas espaciales que se sintetizan los datos del análisis urbano

Alcances

El presente estudio tiene como alcance el análisis integral de las dinámicas urbanísticas que caracterizan los territorios limítrofes de Costa Rica en sus fronteras norte y sur, comprendiendo las zonas de interacción entre las ciudades fronterizas costarricenses y sus contrapartes en Nicaragua y Panamá. El trabajo se enfoca en la identificación, interpretación y evaluación de los procesos espaciales, sociales, normativos y ambientales que configuran dichos entornos, con el propósito de aportar herramientas conceptuales y proyectuales que contribuyan a la comprensión del fenómeno fronterizo desde la perspectiva del urbanismo contemporáneo.

El alcance territorial abarca los principales núcleos urbanos de frontera como Peñas Blancas y Paso Canoas y sus respectivas áreas de influencia inmediata, considerando tanto los espacios formales como los informales, en los que se manifiestan las dinámicas cotidianas de intercambio y movilidad. Asimismo, la investigación incorpora un análisis comparativo entre ambas fronteras para establecer patrones de similitud y diferencia en cuanto a morfología urbana, estructura funcional, servicios, conectividad y gobernanza territorial.



Figura 9, Frontera Norte Peñas Blancas. Fuente Cadmapper (2026)

En términos metodológicos, el alcance se circunscribe a un enfoque descriptivo y analítico, de carácter cualitativo y comparativo, sustentado en la observación directa, la revisión documental y el estudio de casos. No se plantea la ejecución de proyectos arquitectónicos específicos, sino la formulación de lineamientos urbanísticos y criterios estratégicos aplicables a futuros procesos de planificación y diseño.

El estudio busca generar un aporte académico y técnico al campo del urbanismo fronterizo en Costa Rica, estableciendo una base conceptual y metodológica que pueda ser utilizada en investigaciones posteriores o como referencia en la formulación de políticas públicas. En este sentido, su alcance temporal comprende un análisis actualizado al contexto contemporáneo, considerando las transformaciones recientes en movilidad, comercio, infraestructura y cooperación binacional, con la intención de proyectar escenarios sostenibles de desarrollo territorial a mediano y a largo plazo.

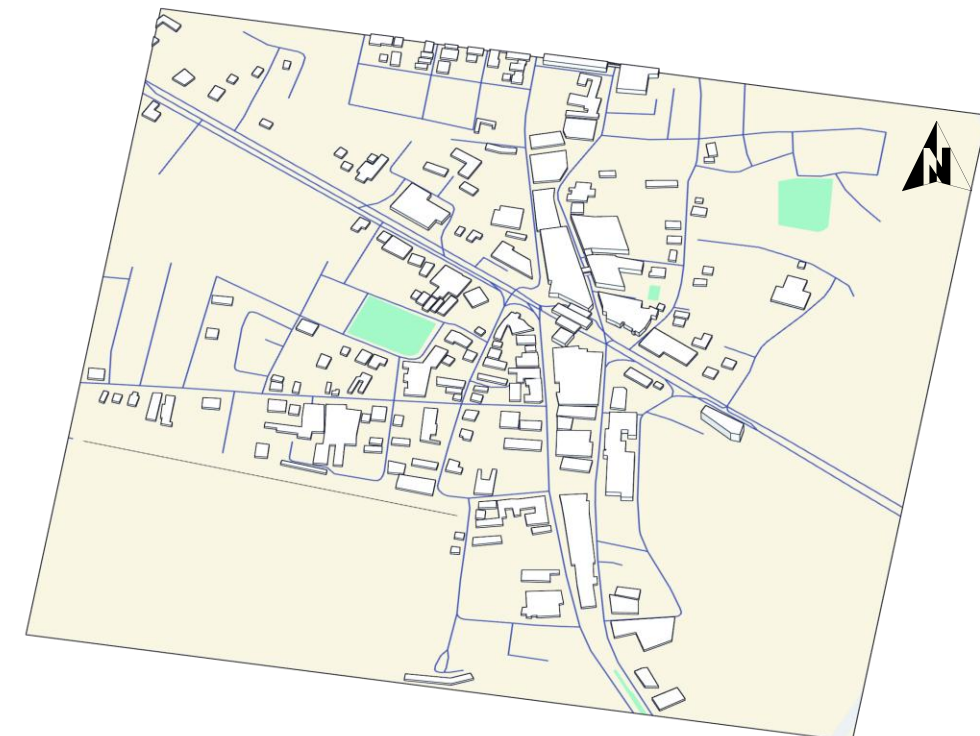


Figura 10, Frontera Sur Paso Canoas. Fuente Cadmapper (2026)

Límites

Como toda investigación aplicada al campo del urbanismo y la arquitectura, este estudio presenta una serie de limitaciones derivadas de su alcance, metodología y contexto territorial. En primer lugar, la complejidad inherente a los territorios fronterizos impone restricciones en el acceso y recopilación de información. Las zonas limítrofes entre Costa Rica y sus países vecinos —Nicaragua al norte y Panamá al sur— poseen condiciones políticas, sociales y de seguridad variables, lo que dificulta la ejecución de levantamientos urbanos exhaustivos y la aplicación sistemática de instrumentos cuantitativos en el trabajo de campo.

En segundo lugar, existe una limitación documental e institucional. Los datos urbanísticos y cartográficos actualizados en áreas de frontera son escasos o dispersos entre distintas instituciones nacionales y locales, lo que obliga a complementar las fuentes oficiales con información secundaria, observación directa y análisis comparativo. Asimismo, la ausencia de planes reguladores integrales o marcos normativos específicos para las zonas fronterizas restringe la posibilidad de evaluar con precisión la eficacia de las políticas urbanas existentes.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación adopta un enfoque predominantemente cualitativo, lo que implica que los resultados se centran en la interpretación y análisis de procesos más que en la modelación estadística de variables urbanas. Esta decisión metodológica, si bien adecuada para comprender la naturaleza dinámica y socialmente construida de la frontera, limita la posibilidad de generalizar los hallazgos a otros contextos geográficos con características distintas.

Finalmente, deben reconocerse las limitaciones temporales y logísticas propias del desarrollo de un estudio académico de licenciatura. El trabajo se circunscribe a un periodo de análisis contemporáneo, sin abordar en profundidad las transformaciones históricas de largo plazo, y sin incluir la implementación física de propuestas proyectuales. Sin embargo, estas restricciones no comprometen la validez del estudio, sino que delimitan su alcance a un diagnóstico interpretativo y propositivo, orientado a aportar herramientas conceptuales y metodológicas para futuros proyectos e investigaciones sobre urbanismo fronterizo en Costa Rica.

03

Diagnóstico

Diagnóstico

El análisis de las fronteras norte y sur de Costa Rica revela un conjunto de dinámicas urbanas heterogéneas, donde la relación entre el territorio, la movilidad y la gestión institucional, evidencian profundas asimetrías. En ambas fronteras Peñas Blancas (norte, frontera con Nicaragua) y Paso Canoas (sur, frontera con Panamá), se observa una configuración urbana fragmentada, resultado de procesos de crecimiento espontáneo, baja planificación territorial y escasa articulación entre las políticas nacionales y locales. Estas áreas funcionan como nodos de intercambio económico y social, pero carecen de estructuras urbanísticas consolidadas para operar como verdaderas ciudades fronterizas integradas.

En la frontera norte, el área de Peñas Blancas se caracteriza por una urbanización lineal y dispersa, condicionada por el tránsito internacional de mercancías y la actividad aduanera. La dinámica del transporte pesado ha generado una fuerte presión sobre el espacio público, ocasionando problemas de accesibilidad, seguridad vial y contaminación ambiental. Además, la infraestructura urbana particularmente la vivienda, el drenaje pluvial y los servicios básicos, presentan un desarrollo insuficiente en comparación con el volumen de población flotante. A nivel institucional, la coordinación binacional con Nicaragua es limitada, lo que obstaculiza la gestión compartida de servicios y el ordenamiento del espacio fronterizo.



Figura 11. Flujo vehicular y congestión en el paso fronterizo de Peñas Blancas, Guanacaste (2024).

Fuente: La Nación (2025)

En contraste, la frontera sur, en la zona de Paso Canoas, muestra una estructura urbana más densa y consolidada, con una fuerte interdependencia comercial y social entre las ciudades de Paso Canoas (Costa Rica) y Barú (Panamá). Sin embargo, esta conurbación transfronteriza presenta conflictos normativos

debido a la coexistencia de dos marcos legales distintos, lo que genera discontinuidades en la infraestructura vial, la zonificación y el manejo del espacio público. A pesar de su dinamismo económico, el territorio carece de un plan urbano integral que regule el crecimiento, que destaca la proliferación de usos mixtos no planificados, alta informalidad comercial y carencias en equipamientos urbanos.

Como expone Sohn (2014): las ciudades fronterizas con fuerte actividad comercial desarrollan estructuras urbanas más densas y funcionalmente integradas.

Desde una perspectiva ambiental, ambas fronteras enfrentan problemas asociados a la ocupación de zonas vulnerables, la deforestación y la falta de sistemas de gestión ambiental coordinados. En Peñas Blancas, la cercanía con áreas protegidas incrementa la sensibilidad ecológica, mientras que, en Paso Canoas, el crecimiento urbano sin control ha afectado la calidad del recurso hídrico y los ecosistemas ribereños.

Como señala el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP, 2019): la expansión urbana en zonas periféricas incrementa la presión sobre ecosistemas sensibles, especialmente en contextos de débil regulación territorial.

A nivel social, se evidencian patrones de segregación espacial y precariedad habitacional, producto de flujos migratorios constantes, empleo informal y debilidad institucional. Estas condiciones configuran un paisaje urbano dual: por un lado, los corredores formales vinculados al comercio y al transporte; por otro, los asentamientos periféricos con limitada infraestructura y servicios.

En síntesis, el diagnóstico evidencia que las fronteras de Costa Rica no han sido concebidas como espacios urbanos estratégicos dentro de la planificación nacional, sino como márgenes administrativos con escasa visión integradora. Las dinámicas urbanas se desarrollan de forma reactiva y fragmentada, sin una

articulación funcional con las políticas de desarrollo regional o de cooperación binacional. Esta situación plantea la necesidad de establecer un nuevo enfoque de planificación fronteriza que reconozca el valor de estos territorios como interfaces de intercambio, identidad y sostenibilidad.

Desarrollo del FODA

Ubicación estratégica: Las fronteras de Costa Rica con Nicaragua y Panamá constituyen corredores de conexión internacional fundamentales para el comercio, la movilidad y el intercambio cultural, lo que les otorga un alto potencial de desarrollo territorial.

Identidad local y cohesión social: Las comunidades fronterizas mantienen una fuerte identidad binacional y redes de cooperación social, que facilitan la convivencia entre poblaciones con diferentes nacionalidades.

Potencial turístico y paisajístico: Ambas regiones poseen recursos naturales y paisajes de alto valor ambiental y escénico que pueden integrarse a estrategias de desarrollo sostenible y turismo responsable.

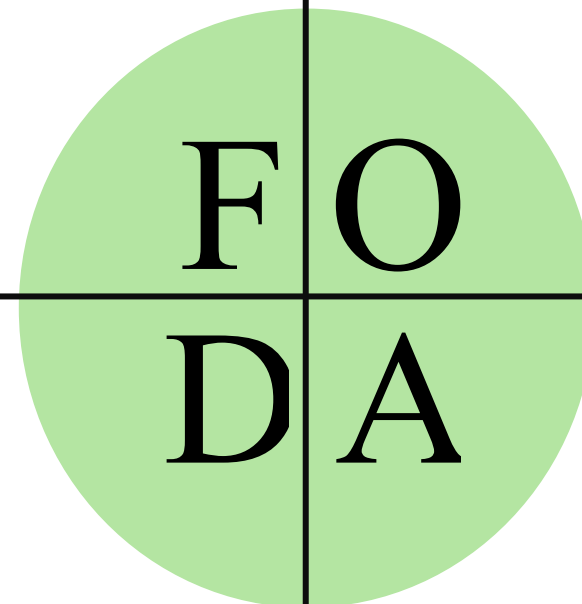
Presencia de infraestructura vial básica: La red de carreteras y pasos aduaneros existentes, facilita la movilidad regional y puede servir de base para futuros proyectos urbanos y de conectividad interurbana.

Ausencia de planificación urbana integral: Las zonas fronterizas carecen de planes reguladores o instrumentos de ordenamiento coherentes con la dinámica real del territorio.

Infraestructura urbana insuficiente: Deficiencias en vivienda, saneamiento, transporte público y espacio público reducen la calidad de vida y la funcionalidad urbana.

Fragmentación institucional: La falta de coordinación entre gobiernos locales y nacionales dificulta la gestión efectiva del territorio fronterizo.

Informalidad urbana y comercial: El crecimiento espontáneo, la ocupación irregular y el comercio informal generan desequilibrios funcionales y vulnerabilidad social.



Implementación de políticas de integración regional: Los acuerdos centroamericanos de cooperación territorial ofrecen un marco favorable para desarrollar estrategias de planificación transfronteriza coordinada.

Desarrollo de proyectos urbanos sostenibles: La creciente atención internacional hacia los temas de sostenibilidad y equidad territorial abre oportunidades para financiar proyectos urbanos en zonas limítrofes.

Potencial de ordenamiento territorial binacional: La creación de zonas económicas especiales y corredores logísticos, podría impulsar la formalización del crecimiento urbano en torno a los pasos fronterizos.

Innovación en modelos de gestión urbana: Las fronteras pueden funcionar como laboratorios urbanos para probar nuevos modelos de planificación participativa, resiliencia y gobernanza multinivel.

Presión migratoria y conflictos sociales: Los flujos migratorios no regulados pueden incrementar la demanda de servicios urbanos y generar tensiones sociales y territoriales.

Riesgos ambientales: La deforestación, contaminación hídrica y expansión sobre zonas de riesgo amenazan la sostenibilidad ecológica del territorio fronterizo.

Desigualdad económica binacional: Las diferencias en precios, salarios y normativas fiscales entre Costa Rica y sus vecinos fomentan la competencia desleal y la distorsión del mercado local, debido a las diferentes realidades entre los países.

Crecimiento urbano no planificado: La expansión urbana descontrolada, impulsada por intereses privados o migratorios, que puede agravar la fragmentación espacial y la pérdida de cohesión territorial.

Matriz de estrategias

Cuadro 1. Matriz de estrategias

| | | |
|---|---|--|
| <p style="text-align: center;">Factores Internos</p> <p style="text-align: center;">Factores externos</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ubicación estratégica • Identidad local y cohesión social • Potencial turístico y paisajístico • Presencia de infraestructura vial básica | <ul style="list-style-type: none"> • Ausencia de planificación urbana integral • Infraestructura urbana insuficiente • Fragmentación institucional • Informalidad urbana y comercial |
| <ul style="list-style-type: none"> • Implementación de políticas de integración regional • Desarrollo de proyectos urbanos sostenibles • Potencial de ordenamiento territorial binacional • Innovación en modelos de gestión urbana | <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollo de corredores urbanos transfronterizos sostenibles: aprovechar la ubicación estratégica y la infraestructura vial existente para crear ejes de integración urbana y económica entre Costa Rica, Nicaragua y Panamá. 2. Gestión ambiental y paisajística binacional: vincular los recursos naturales y paisajísticos a proyectos de turismo responsable y movilidad ecológica. 3. Fortalecimiento de la cooperación institucional: utilizar la experiencia local de colaboración para diseñar programas conjuntos de planificación y gestión fronteriza. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Creación de planes reguladores fronterizos conjuntos: desarrollar instrumentos de planificación compartida que regulen el uso del suelo y orienten el crecimiento urbano. 2. Implementación de proyectos piloto de urbanismo participativo: fomentar la participación ciudadana en la definición de prioridades urbanas, apoyándose en fondos internacionales de cooperación. 3. Aplicación de tecnologías geoespaciales: mejorar la gestión del territorio mediante sistemas de información geográfica (SIG) que actualicen y unifiquen los datos urbanos fronterizos. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Presión migratoria y conflictos sociales • Riesgos ambientales • Desigualdad económica binacional • Crecimiento urbano no planificado | <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño de infraestructuras resilientes y sostenibles: emplear la base vial existente para introducir sistemas de drenaje, saneamiento y transporte adaptados al cambio climático. 2. Promoción de cohesión social transfronteriza: aprovechar la identidad compartida de las comunidades para prevenir conflictos sociales derivados de la presión migratoria. 3. Creación de zonas de amortiguamiento ambiental: usar el valor ecológico del territorio como herramienta de protección ante la expansión urbana no planificada. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Formalización de asentamientos informales: aplicar programas de mejoramiento urbano y regularización de suelo para reducir la expansión descontrolada. 2. Fortalecimiento institucional municipal: capacitar a los gobiernos locales en planificación, gestión ambiental y administración urbana. 3. Control del crecimiento urbano mediante ordenamiento territorial: establecer límites claros de expansión y zonas de protección ante riesgos ambientales. |

Fuente: Elaboración propia (2025)

04

Marco Teórico

Marco Teórico

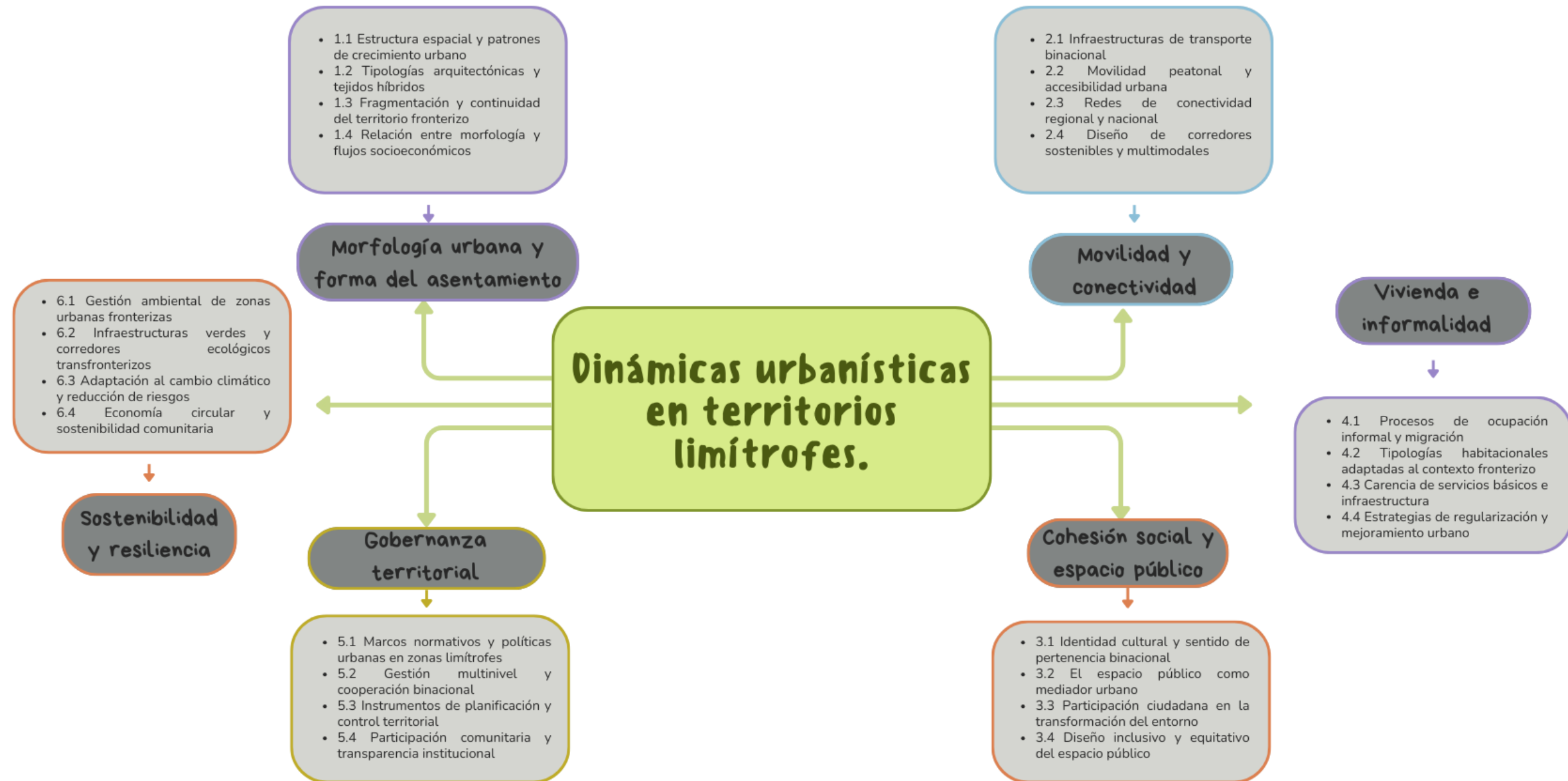
En este capítulo se abordan las principales nociones relacionadas con el urbanismo arquitectónico fronterizo, entendido como un campo interdisciplinario que estudia la interacción entre el espacio urbano, las estructuras territoriales y las condiciones sociopolíticas que caracterizan las zonas de frontera. A través de la revisión de teorías contemporáneas, estudios de caso y enfoques aplicados, se busca construir una base sólida que permita interpretar los fenómenos urbanos desde una perspectiva integral, sostenible y contextual.

El marco teórico se organiza en seis ejes temáticos que explican las múltiples dimensiones del fenómeno fronterizo. En primer lugar, se analiza la configuración morfológica de los asentamientos fronterizos, donde se evidencia cómo la forma urbana refleja los patrones de ocupación, movilidad y adaptación territorial. Posteriormente, se estudia la movilidad y conectividad transfronteriza, aspecto esencial para comprender los flujos de personas, mercancías y servicios que articulan las economías binacionales. En tercer lugar, se aborda la cohesión social y el espacio público en la frontera, destacando el valor del diseño urbano como medio de integración cultural y convivencia.

El cuarto eje examina la vivienda e informalidad urbana, reconociendo los retos derivados de la migración y la desigualdad socioespacial. En el quinto tema se desarrolla la gobernanza territorial y planificación transfronteriza, enfatizando la necesidad de marcos institucionales coherentes para la gestión compartida del territorio. Finalmente, el sexto eje se centra en la sostenibilidad ambiental y resiliencia urbana, planteando estrategias para equilibrar el desarrollo urbano con la conservación ecológica en zonas sensibles.

Como expone Ángel (2012): la morfología urbana en contextos periféricos se caracteriza por patrones dispersos y fragmentados, asociados a procesos de urbanización informal.

A lo largo del capítulo se integran aportes de autores como Teddy Cruz y Fonna Forman (2018), Paola Viganò y Bernardo Secchi (2018), Eyal Weizman (2017), entre otros, quienes han explorado la frontera como un espacio de oportunidad, intercambio y experimentación urbana. Asimismo, se incorporan referencias de organismos internacionales como CEPAL (2020), UN-Habitat (2021) e instituciones nacionales como el INVU (2020), con el propósito de articular la teoría con el contexto costarricense. De esta manera, el Marco Teórico no sólo sustenta la comprensión del fenómeno fronterizo desde la arquitectura y el urbanismo, sino que, también proporciona parámetros de diseño aplicables al desarrollo de propuestas espaciales que fomenten la integración, la equidad y la sostenibilidad en las fronteras norte y sur de Costa Rica.



Configuración morfológica de los asentamientos fronterizos

El estudio de la morfología urbana en territorios fronterizos permite comprender cómo las dinámicas sociales y económicas modelan la forma y el funcionamiento de la ciudad. En el caso de las fronteras de Costa Rica, la estructura urbana responde a un proceso histórico de informalidad, dependencia comercial y desigualdad institucional. Estas áreas se han desarrollado como corredores lineales y dispersos, más vinculados a la movilidad transnacional que a un esquema de planificación formal (MIVAH, 2022).

Estructura espacial y patrones de crecimiento urbano

La estructura espacial de los territorios limítrofes se caracteriza por una configuración longitudinal asociada a las vías de tránsito internacional. Lynch (1960), explica que toda ciudad posee una forma perceptible que depende de la relación entre sus elementos: caminos, bordes, nodos y barrios. En las fronteras, estos componentes se desdibujan debido a la ausencia de un centro estructurador, generando tejidos urbanos fragmentados y con débil cohesión funcional.

Castells (1996): sostiene que el crecimiento periférico suele ser reactivo y espontáneo, impulsado por la economía informal y los flujos migratorios más que por el planeamiento estatal. En Costa Rica, los asentamientos en Peñas Blancas y Paso Canoas, reproducen este patrón, extendiéndose linealmente a lo largo de la carretera panamericana, donde el eje vial sustituye al núcleo urbano como elemento estructurante del territorio.

Tipologías arquitectónicas y tejidos híbridos

Las tipologías arquitectónicas de las zonas fronterizas revelan un carácter híbrido, en el que coexisten edificaciones de comercio, vivienda y servicios de transporte. Viganò (2018) introduce el concepto de “metrópolis horizontal”, una estructura espacial donde los límites entre lo urbano y lo rural se diluyen, generando morfologías mixtas que responden a la necesidad de flexibilidad y proximidad.

En los bordes costarricenses, este fenómeno se traduce en edificaciones lineales adaptadas a la ruta principal, combinando usos residenciales con actividades económicas informales. Este tipo de tejido no responde a una planificación previa, sino a un proceso incremental que busca aprovechar la accesibilidad y visibilidad del corredor vial.

Fragmentación y continuidad del territorio fronterizo

La frontera constituye simultáneamente una línea de separación y de conexión. Cruz y Forman (2018), analizan el caso San Diego–Tijuana como un ejemplo de cómo las divisiones geopolíticas pueden transformarse en espacios de interacción social mediante el diseño urbano. Estos autores sostienen que la frontera puede ser reinterpretada como “infraestructura social”, capaz de conectar comunidades mediante espacios compartidos. En Costa Rica, la falta de continuidad urbana entre los asentamientos nacionales y sus contrapartes extranjeras refuerza la condición periférica de ambas regiones. Sin embargo, la existencia de vínculos comerciales, educativos y culturales demuestra que la frontera no es una barrera total, sino un espacio de negociación permanente entre territorios.

Relación entre morfología y flujos socioeconómicos

Los flujos económicos y demográficos determinan la morfología urbana. Como plantea Dilla Alfonso (2015): las fronteras se configuran como complejos urbanos donde confluyen dinámicas económicas, sociales y territoriales. En el contexto costarricense, los flujos de transporte, comercio y migración, definen la estructura territorial. Las actividades aduaneras, el intercambio de mercancías y la movilidad transnacional crean un modelo urbano discontinuo, donde la función económica prevalece sobre la forma planificada.

La morfología urbana fronteriza es el resultado de un proceso complejo de interacción entre lo formal y lo informal, lo local y lo global. Su estudio permite evidenciar cómo la frontera se configura como un espacio dinámico de ocupación adaptativa y cómo la forma urbana revela las tensiones entre desarrollo, movilidad y territorio.

Movilidad y conectividad transfronteriza

La movilidad es uno de los factores más determinantes en la configuración de las fronteras. En los territorios limítrofes de Costa Rica particularmente en Peñas Blancas al norte y Paso Canoas al sur, la conectividad se constituye como el principal eje de articulación económica y urbana. Estas zonas concentran una alta actividad de tránsito de mercancías, transporte internacional y migración temporal, lo que ha generado un tipo de urbanización lineal vinculada a la carretera Panamericana. Sin embargo, esta movilidad presenta una estructura desigual: mientras el transporte pesado domina el espacio vial, los peatones y residentes locales enfrentan problemas de accesibilidad, seguridad y fragmentación.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020), afirma que: la movilidad fronteriza es un proceso de múltiples escalas que combina el intercambio comercial formal, el comercio local informal y la movilidad cotidiana de trabajadores y estudiantes. Esta mezcla de flujos plantea retos en materia de infraestructura, sostenibilidad y cohesión territorial, evidenciando la necesidad de un urbanismo que reconozca la movilidad como un fenómeno integral y no meramente logístico.

Infraestructuras de transporte binacional

Las infraestructuras de transporte en las fronteras representan una red física que sostiene las dinámicas económicas y sociales entre países. En América Central, la Carretera Interamericana constituye el eje principal de intercambio entre las naciones, actuando como arteria de conexión regional (CEPAL, 2020). No obstante, en los puntos de frontera como Peñas Blancas y Paso Canoas, esta infraestructura presenta un diseño orientado al transporte de carga, con escasa planificación para la movilidad local y peatonal.

De acuerdo con Viganò y Secchi (2018), las infraestructuras deben entenderse no solo como medios de conexión física, sino como instrumentos de integración social. Su enfoque de “territorio como red” plantea que las infraestructuras urbanas deben promover la porosidad territorial. Es decir, la capacidad de atravesar el espacio y conectar comunidades. En el contexto costarricense, esta idea es relevante, pues la fragmentación funcional entre las zonas aduaneras, los comercios y las viviendas evidencia una desconexión entre la escala regional y la escala humana.

Además, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT, 2021), reconoce que los pasos fronterizos carecen de sistemas intermodales eficientes, lo que limita el potencial económico y urbano de estas regiones. La dependencia del transporte pesado genera congestión, contaminación y deterioro del espacio público, aspectos que obstaculizan el desarrollo de un tejido urbano cohesionado.

Movilidad peatonal y accesibilidad urbana

La movilidad peatonal es un componente esencial de la calidad urbana, pero suele ser el más olvidado en contextos de frontera. Jan Gehl (2010) sostiene: “la ciudad debe diseñarse para la vida, no para los vehículos”, enfatizando que la escala humana es el fundamento del espacio urbano habitable. En Paso Canoas, por ejemplo, la infraestructura peatonal es insuficiente: las aceras son discontinuas, los cruces viales inseguros y los espacios públicos están subordinados al tránsito vehicular.

La movilidad peatonal no solo cumple una función práctica, sino que, también representa una forma de apropiación simbólica del territorio. Sennett (2018), argumenta que el movimiento a pie permite “ver y ser visto”, promoviendo la convivencia y la identidad colectiva. Sin embargo, en los bordes fronterizos costarricenses, el predominio del transporte internacional refuerza una jerarquía espacial que excluye al peatón y limita la interacción social.

Según Cruz y Forman (2018), la frontera debe reinterpretarse como un sistema de movilidad social y cultural, donde el desplazamiento sea entendido como un acto de intercambio. Su propuesta de “unwalling citizenship” busca disolver las divisiones físicas a través de infraestructuras que fomenten la cooperación cotidiana. En este sentido, la movilidad peatonal puede convertirse en un instrumento de integración urbana si se concibe como parte del diseño territorial, y no como un residuo de la planificación vial.

Redes de conectividad regional y nacional

La frontera, por su naturaleza, articula redes de distinto alcance: local, nacional y regional. Castells (1996), describe estas interconexiones como parte de la “sociedad red”, donde las ciudades ya no se estructuran de manera jerárquica, sino como nodos interdependientes dentro de un sistema global. Peñas Blancas y Paso

Canoas actúan como puntos nodales en esta red, conectando flujos de mercancías, personas y capital entre América Central y el Cono Sur.

En la práctica, la conectividad regional no siempre se traduce en beneficios locales. La CEPAL (2020), advierte que las infraestructuras transnacionales suelen diseñarse con un enfoque macroeconómico que excluye a las comunidades locales de sus beneficios directos. La carretera Panamericana, por ejemplo, privilegia el tránsito internacional de carga sobre las necesidades urbanas de quienes habitan la frontera.

Viganò (2018), propone que las redes de movilidad deben concebirse como sistemas horizontales, donde la interdependencia entre regiones fortalezca la cohesión territorial. En este modelo, la frontera deja de ser una periferia aislada y se convierte en un componente activo de la red urbana. La conectividad, por tanto, no debe limitarse al transporte, sino incluir las relaciones culturales, educativas y ambientales que atraviesan el límite nacional.

Diseño de corredores sostenibles y multimodales

El desarrollo de corredores multimodales y sostenibles es una tendencia clave en el urbanismo contemporáneo. Según UN-Habitat (2021), la movilidad urbana debe integrar distintos modos de transporte peatonal, ciclístico, público y vehicular para reducir la huella ambiental y mejorar la calidad de vida. En los contextos fronterizos, donde la movilidad vehicular es dominante, la incorporación de alternativas sostenibles puede transformar profundamente el espacio urbano.

Cruz y Forman (2018), en su proyecto MEXUS: Geographies of Interdependence, proponen un modelo de infraestructura transfronteriza que combina movilidad ecológica y cohesión social. Su planteamiento sugiere que los corredores deben funcionar simultáneamente como rutas de transporte y como espacios de

interacción cultural y ambiental. Este enfoque es especialmente aplicable a la frontera sur de Costa Rica, donde la continuidad ecológica con Panamá ofrece una oportunidad para el diseño de ejes verdes de movilidad.

La implementación de corredores sostenibles requiere una planificación coordinada entre los gobiernos locales, nacionales y regionales. Tal como señala la CEPAL (2020), la integración física centroamericana solo será efectiva si se acompaña de políticas territoriales orientadas al desarrollo urbano equilibrado. De este modo, los corredores multimodales no solo conectarían economías, sino, también comunidades y ecosistemas, consolidando una movilidad verdaderamente inclusiva.

Cohesión social y espacio público en la frontera

En los territorios fronterizos, la cohesión social y el espacio público adquieren una relevancia fundamental, pues constituyen los ámbitos donde se manifiestan las tensiones y las convergencias entre comunidades que habitan distintos contextos nacionales.

En las fronteras norte y sur de Costa Rica, el espacio público cumple una función de articulación cultural y económica: sirve como punto de encuentro, mercado, espacio de tránsito y escenario de convivencia. Sin embargo, la falta de planificación y mantenimiento urbano ha provocado que muchas de estas áreas pierdan su carácter comunitario y se transformen en zonas de paso o comercio informal.

Como plantea Gehl (2010), la calidad de la vida urbana depende en gran medida de la vitalidad de sus espacios públicos; son estos los que permiten la interacción social, la observación mutua y el sentido de

pertenencia. En las fronteras, la ausencia de estos espacios bien definidos genera segregación y desarraigo, lo que debilita el tejido social.

Por ello, comprender la relación entre espacio público y cohesión social en contextos limítrofes permite identificar estrategias para fortalecer la convivencia, la participación y la identidad compartida, pilares fundamentales del urbanismo fronterizo contemporáneo.

Identidad cultural y sentido de pertenencia binacional

La identidad cultural en los territorios fronterizos es un fenómeno complejo y cambiante. A diferencia de las ciudades interiores, donde la identidad suele estar asociada a una sola nación, las comunidades fronterizas desarrollan una identidad híbrida o binacional, producto del intercambio constante de bienes, lenguas y tradiciones.

Sennett (2018), sostiene que el sentido de pertenencia se construye mediante la experiencia compartida del espacio, y que la ciudad como escenario de vida colectiva actúa como un catalizador de memorias y significados. En las fronteras, el mercado, la plaza o la terminal de transporte se convierten en lugares de negociación simbólica, donde las identidades nacionales se entrelazan y se redefinen.

En la frontera sur de Costa Rica, Paso Canoas representa un ejemplo de este fenómeno: la vida cotidiana de sus habitantes transcurre entre dos jurisdicciones nacionales, compartiendo instituciones educativas, servicios médicos y espacios de consumo. Según la CEPAL (2020), esta interdependencia funcional refuerza la identidad colectiva más allá del límite político, configurando una comunidad transfronteriza.

Cruz y Forman (2018), coinciden al afirmar que el reconocimiento del “otro” como parte del mismo entorno urbano es esencial para generar cohesión. Su concepto de unwalling citizenship ciudadanía sin muro implica precisamente eso: derribar las fronteras simbólicas mediante el uso compartido del espacio.

El espacio público como mediador urbano

El espacio público es el medio donde se materializan las relaciones sociales, culturales y económicas. Gehl (2010), afirma que “la vida entre los edificios” constituye la esencia de la ciudad, y que el diseño de plazas, parques y calles influye directamente en la interacción humana.

En las zonas fronterizas, estos espacios funcionan además como mediadores urbanos, permitiendo el diálogo entre comunidades divididas por límites nacionales. Cruz y Forman (2018), proponen que el urbanismo fronterizo debe concebir el espacio público como infraestructura de integración: un lugar donde converjan los intereses de ambos lados del límite. En su proyecto MEXUS, la frontera Tijuana–San Diego fue reinterpretada como un “territorio de intercambio” donde las actividades culturales y comunitarias reemplazan la rigidez del control fronterizo.

En Costa Rica, los espacios públicos de las ciudades limítrofes presentan condiciones precarias: se reducen a zonas de paso, estacionamientos o áreas comerciales sin un diseño que promueva el encuentro. Según el INVU (2020), la carencia de equipamientos y áreas recreativas limita la cohesión social, especialmente en comunidades con alta movilidad migratoria.

Sin embargo, estos espacios poseen un enorme potencial como mediadores urbanos. La recuperación de plazas, aceras y parques en las fronteras podría restituir el sentido de comunidad, favoreciendo la apropiación colectiva del territorio y la coexistencia cultural.

Participación ciudadana en la transformación del entorno

La participación ciudadana es un componente indispensable de la planificación urbana inclusiva. Según UN-Habitat (2021), los procesos participativos no solo garantizan la legitimidad de los proyectos, sino que, también fortalecen el tejido social al involucrar a la población en la toma de decisiones.

En los territorios fronterizos, donde la fragmentación institucional es frecuente, la participación se convierte en un instrumento de cohesión. Las comunidades locales poseen un conocimiento empírico del territorio que puede complementar la visión técnica de los planificadores. Viganò (2018), destaca la importancia del “saber local” en la construcción del proyecto urbano contemporáneo, señalando que la integración del conocimiento ciudadano permite generar soluciones más sostenibles y adaptadas al contexto.

La organización comunal ha desempeñado un papel clave en la gestión de servicios, seguridad y espacios de encuentro, en Peñas Blancas y Paso Canoas. No obstante, la falta de coordinación entre las municipalidades fronterizas y las instituciones nacionales limita la continuidad de estos esfuerzos (MIVAH, 2022).

La participación, por tanto, debe entenderse como un proceso constante de comunicación entre ciudadanía y gobierno, donde el espacio público actúe como escenario de colaboración y aprendizaje mutuo.

Diseño inclusivo y equitativo del espacio público

El diseño inclusivo busca garantizar que todas las personas independientemente de su edad, género, nacionalidad o condición física, puedan disfrutar y apropiarse del espacio urbano. Lynch (1960), plantea que la imagen de la ciudad se construye colectivamente a través de la percepción de sus habitantes; por ello, un espacio público inclusivo es aquel que permite múltiples lecturas y usos.

Gehl (2010), complementa esta idea señalando que la accesibilidad y la seguridad son las bases de la equidad urbana. En las fronteras, donde convergen diversas poblaciones y niveles socioeconómicos, la equidad espacial se convierte en un requisito fundamental para la convivencia.

Sennett (2018), comenta que: el diseño del espacio público debe fomentar la diferencia y la interacción, no la homogeneidad. En territorios limítrofes como Paso Canoas, donde coexisten culturas distintas, la inclusión espacial puede traducirse en la coexistencia simbólica: un mismo espacio que alberga distintas identidades.

Asimismo, Cruz y Forman (2018), sostienen que el espacio público inclusivo es una herramienta de “infraestructura social”, capaz de generar vínculos donde antes había separación. Esta visión coincide con los principios de urbanismo sostenible promovidos por UN-Habitat (2021), que consideran la inclusión como pilar del desarrollo urbano equitativo.

Vivienda e informalidad urbana en territorios limítrofes

La vivienda constituye el núcleo básico de la vida urbana y uno de los indicadores más claros de desigualdad social y territorial. En las zonas fronterizas, su estudio adquiere especial relevancia, ya que los flujos migratorios, la pobreza y la falta de regulación generan asentamientos precarios que evolucionan de manera espontánea.

En las fronteras norte y sur de Costa Rica, las dinámicas habitacionales reflejan procesos históricos de exclusión y ausencia de políticas públicas adaptadas al contexto. La combinación de movilidad

transnacional y desatención institucional, han dado lugar a territorios híbridos, donde la vivienda informal se convierte en la principal forma de acceso al suelo urbano.

De acuerdo con el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH, 2022), las zonas limítrofes presentan déficits significativos en infraestructura básica, disponibilidad de suelo seguro y acceso a servicios esenciales. Estos factores limitan el desarrollo social y aumentan la vulnerabilidad de sus habitantes frente a riesgos ambientales y económicos.

El estudio de la vivienda e informalidad urbana en los territorios limítrofes no solo permite identificar los retos del planeamiento fronterizo, sino, también reconocer la capacidad adaptativa de las comunidades que, a pesar de la precariedad, construyen hábitats funcionales y redes sociales sólidas.

Procesos de ocupación informal y migración

Las fronteras son zonas de alta movilidad, donde la migración tanto interna como internacional constituye un factor determinante en la configuración del espacio urbano. En el caso de la frontera norte, la llegada constante de población nicaragüense en busca de oportunidades laborales, ha impulsado el surgimiento de asentamientos espontáneos sin regulación ni servicios básicos.

Según el MIVAH (2022), el 37 % de las viviendas en los distritos fronterizos del norte de Costa Rica presentan condiciones de informalidad o autoconstrucción. Este fenómeno responde a la carencia de políticas de vivienda accesible y a la falta de planificación en la ocupación del territorio.

Cruz y Forman (2018), interpretan la frontera como un espacio donde convergen dinámicas formales e informales, y donde los flujos migratorios producen “urbanismos paralelos” que surgen al margen de la planificación estatal. En este sentido, la informalidad no debe entenderse únicamente como un problema,

sino, también como una forma de respuesta adaptativa ante la rigidez de los sistemas urbanos convencionales.

UN-Habitat (2021), establece que los asentamientos informales son expresión de una urbanización incompleta, resultado de la desigualdad en el acceso a la tierra y a los recursos. En los territorios fronterizos, estas comunidades representan la base demográfica que sostiene buena parte de las actividades productivas y comerciales, por lo que su exclusión del planeamiento urbano genera impactos directos en la estructura territorial.

Tipologías habitacionales adaptadas al contexto fronterizo

Las tipologías de vivienda en zonas fronterizas son el reflejo de las condiciones económicas y culturales de sus habitantes. A diferencia de los modelos urbanos planificados; estas viviendas se construyen de manera incremental, utilizando materiales reciclados o locales, y evolucionan según las posibilidades de cada familia.

Viganò (2018), propone el concepto de “territorio difuso” para describir los espacios donde la vivienda se mezcla con actividades productivas y rurales, generando una continuidad entre lo urbano y lo agrícola. Esta descripción se ajusta a los asentamientos de Paso Canoas, donde muchas viviendas combinan funciones residenciales con comercio informal o servicios de transporte.

La diversidad tipológica, lejos de representar un desorden, constituye un testimonio de la flexibilidad arquitectónica de las comunidades fronterizas. Como sostiene Weizman (2017), las formas arquitectónicas en territorios marginales deben analizarse no desde su estética, sino desde su capacidad de resistencia y adaptación frente a condiciones adversas.

Sin embargo, esta flexibilidad también evidencia la falta de apoyo institucional. El INVU (2020), reconoce que la ausencia de planes reguladores en las zonas de frontera impide la aplicación de criterios mínimos de habitabilidad, seguridad y sostenibilidad. Esta omisión contribuye al deterioro progresivo de las condiciones de vida y a la consolidación de la informalidad como modelo predominante.

Carencia de servicios básicos e infraestructura

La informalidad urbana no solo se manifiesta en la precariedad constructiva, sino, también en la falta de servicios esenciales como agua potable, saneamiento, energía eléctrica o gestión de residuos. La CEPAL (2020), advierte que la provisión de infraestructura en territorios periféricos sigue siendo una de las principales brechas del desarrollo regional en América Latina.

En las fronteras costarricenses, esta carencia se agrava por la dispersión territorial y la falta de coordinación interinstitucional. Muchas viviendas dependen de conexiones improvisadas o redes informales, lo que aumenta los riesgos sanitarios y ambientales.

Cruz y Forman (2018), subrayan que la desigualdad en el acceso a los servicios urbanos refuerza las fronteras invisibles dentro de la propia ciudad, creando “muros sociales” tan restrictivos como los físicos. Esta situación se observa en Peñas Blancas, donde los barrios más vulnerables carecen de infraestructura básica mientras las zonas aduaneras concentran las inversiones.

Viganò y Secchi (2018), aseguran que la infraestructura urbana debe considerarse como una forma de justicia espacial: su distribución equitativa determina la calidad de vida y la cohesión social. En este sentido, la ausencia de servicios básicos en las comunidades fronterizas no es solo un problema técnico, sino un reflejo de las desigualdades estructurales del territorio.

Estrategias de regularización y mejoramiento urbano

La regularización de los asentamientos informales es un proceso clave para transformar la precariedad en desarrollo sostenible. UN-Habitat (2021), establece que la mejora integral de barrios debe basarse en tres pilares: la seguridad en la tenencia del suelo, la provisión de infraestructura básica y la participación comunitaria.

En Costa Rica, los programas de mejoramiento urbano han tenido un alcance limitado en las zonas de frontera, debido a la complejidad jurídica de los terrenos y a la falta de coordinación institucional. No obstante, existen experiencias locales que demuestran la viabilidad de los procesos participativos.

El INVU (2020), propone la figura del “planeamiento colaborativo” para integrar a las comunidades en la formulación de los planes reguladores. Esta metodología coincide con el enfoque de Cruz y Forman (2018), quienes defienden la coproducción del espacio urbano entre ciudadanía e instituciones.

Weizman (2017), por su parte, introduce la noción de forensic architecture para mostrar cómo la documentación espacial puede convertirse en una herramienta de justicia territorial. En el contexto fronterizo, esta perspectiva invita a registrar y visibilizar las condiciones de vida de las comunidades marginadas como primer paso hacia su inclusión en la planificación oficial.

La regularización no debe entenderse como la simple legalización del suelo, sino como un proceso integral que reconozca el valor social, económico y cultural de la informalidad urbana.

El análisis de la vivienda e informalidad en las fronteras costarricenses revela que los problemas habitacionales no son el resultado de una carencia individual, sino de una falla estructural en la

planificación del territorio. Las políticas urbanas han ignorado las particularidades de estos espacios de transición, donde la movilidad, la precariedad y la identidad se entrelazan en un mismo fenómeno.

Las viviendas informales, lejos de ser anomalías, constituyen una expresión legítima de la capacidad adaptativa de las comunidades ante la ausencia de un Estado planificador. Sin embargo, para transformar estas experiencias en oportunidades de desarrollo, es necesario un enfoque integral que combine la regularización jurídica, la inversión en infraestructura y la participación activa de los habitantes.

Como señalan Cruz y Forman (2018), el futuro del urbanismo fronterizo no radica en eliminar la informalidad, sino en comprenderla, integrarla y convertirla en un motor de innovación territorial.

Gobernanza territorial y planificación transfronteriza

La gobernanza territorial en contextos fronterizos constituye uno de los mayores desafíos de la planificación contemporánea. Las fronteras, por su condición de límite administrativo, tienden a fragmentar la gestión del territorio, generando vacíos institucionales que afectan el desarrollo urbano, la provisión de servicios y la integración social.

En Costa Rica, las fronteras norte y sur presentan un escenario de desarticulación institucional, donde las políticas de ordenamiento territorial no logran coordinarse con las dinámicas económicas y sociales que se producen a nivel local. Esta situación provoca que los proyectos de desarrollo operen de manera aislada, sin una visión compartida entre ambos países.

Como afirman Viganò y Secchi (2018), la gobernanza multinivel requiere un cambio de paradigma: pasar de una gestión centralizada a una red de cooperación flexible que reconozca la interdependencia territorial. En las fronteras, esta red debe involucrar tanto a las instituciones nacionales como a las comunidades locales, generando un modelo de planificación colaborativa.

La planificación transfronteriza, más que un instrumento técnico, se convierte así en una práctica política y cultural que busca equilibrar la soberanía estatal con la interconexión cotidiana de los pueblos fronterizos. Este equilibrio es esencial para transformar la frontera en un espacio de oportunidad y no de marginación.

Marcos normativos y políticas urbanas en zonas limítrofes

La existencia de un marco legal coherente es el punto de partida para cualquier proceso de gobernanza territorial. En Costa Rica, la Ley de Planificación Urbana (Ley N.º 4240, 1968/2010) establece los principios de ordenamiento del territorio y promueve la elaboración de planes reguladores cantonales. Sin embargo, esta ley no contempla disposiciones específicas para áreas fronterizas, lo que genera un vacío normativo significativo.

El Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU, 2020), reconoce que, en la práctica, las zonas limítrofes quedan al margen de los instrumentos de planificación formal, pues su carácter periférico dificulta la inversión pública y la coordinación interinstitucional.

Asimismo, los acuerdos internacionales entre Costa Rica y sus países vecinos se centran en la cooperación económica y comercial, sin integrar el componente territorial. Esto limita la posibilidad de una planificación conjunta que aborde temas urbanos, ambientales o de vivienda.

Según la CEPAL (2020), la ausencia de una política territorial específica para las fronteras centroamericanas ha impedido la consolidación de modelos de desarrollo equilibrado, reproduciendo la desigualdad y la dependencia económica. En consecuencia, los marcos normativos actuales requieren ser actualizados para incluir la dimensión transfronteriza del urbanismo y la planificación regional.

Gestión multinivel y cooperación binacional

La gestión multinivel es un enfoque que busca articular las distintas escalas de gobierno local, regional, nacional e internacional en torno a objetivos comunes. Viganò y Secchi (2018), sostienen que la ciudad contemporánea ya no puede entenderse como una entidad aislada, sino como parte de una red de relaciones interdependientes.

En el caso de las fronteras costarricenses, esta visión es esencial para superar la fragmentación administrativa que limita la eficacia de las políticas públicas. La cooperación binacional permitiría integrar esfuerzos en temas como el manejo ambiental, la infraestructura vial, el desarrollo económico y la atención migratoria.

Experiencias europeas, como el proyecto Grand Genève o el Eurodistrito Basilea-Friburgo, demuestran que la gobernanza transfronteriza puede consolidarse mediante instituciones mixtas que gestionen el territorio de manera compartida (Viganò, 2018). Estos modelos muestran cómo la coordinación entre municipios y regiones vecinas puede generar sinergias en planificación, movilidad y sostenibilidad.

En Centroamérica, la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), han impulsado marcos de cooperación regional que podrían servir como base para fortalecer la gobernanza territorial (SICA, 2021). No obstante, su aplicación a nivel urbano sigue siendo incipiente, pues las acciones tienden a concentrarse en el ámbito económico y no en el desarrollo espacial.

Cruz y Forman (2018), subrayan que la cooperación no debe limitarse al nivel institucional, sino extenderse a las comunidades, los colectivos y las redes sociales que operan en ambos lados de la frontera. La gobernanza multinivel, en este sentido, implica una gestión inclusiva donde las decisiones se tomen de forma horizontal y compartida.

Instrumentos de planificación y control territorial

Los instrumentos de planificación constituyen las herramientas técnicas y normativas que orientan el uso del suelo y el desarrollo urbano. Entre ellos se encuentran los planes reguladores, los esquemas de ordenamiento territorial y los programas de desarrollo regional.

En Costa Rica, los planes reguladores son elaborados por los gobiernos locales con el apoyo técnico del INVU, pero su alcance en las zonas fronterizas es limitado. El MIVAH (2022), indica que solo un pequeño porcentaje de los cantones fronterizos cuenta con instrumentos actualizados de planificación. Esto significa que la mayoría de las decisiones sobre uso del suelo y urbanización se toman de manera empírica o reactiva.

Weizman (2017), introduce el concepto de forensic architecture para destacar cómo la documentación espacial puede ser una herramienta política de control y transparencia. En el contexto fronterizo, este enfoque podría aplicarse a la elaboración de catastros urbanos participativos que visibilicen las condiciones del territorio y permitan tomar decisiones basadas en evidencia.

Asimismo, Viganò (2018), plantea que los instrumentos de planificación deben ser flexibles y adaptativos, capaces de responder a la naturaleza cambiante de los territorios fronterizos. La rigidez normativa y la falta de actualización han convertido a muchos planes en documentos obsoletos, desconectados de la realidad social. Por tanto, se requiere una nueva generación de instrumentos de planificación que integren la dimensión transfronteriza, combinando criterios urbanos, ambientales y sociales, y que permitan una gestión más equitativa del territorio.

Participación comunitaria y transparencia institucional

La gobernanza territorial no puede consolidarse sin la participación activa de la sociedad civil. Como afirma UN-Habitat (2021), la participación ciudadana es un principio básico del desarrollo urbano sostenible, pues legitima las decisiones y fortalece el sentido de pertenencia.

En las fronteras costarricenses, la participación comunitaria ha sido históricamente limitada, debido a la falta de mecanismos formales de consulta y a la escasa presencia del Estado. Sin embargo, existen experiencias locales de autogestión y cooperación que demuestran el potencial organizativo de las comunidades.

Cruz y Forman (2018), destacan el valor de la “ciudadanía situada”, en la que los habitantes se convierten en coproductores del espacio urbano mediante acciones colectivas. Este concepto puede aplicarse al contexto fronterizo para promover una gobernanza participativa que reconozca las voces de quienes viven y trabajan en la frontera.

Por su parte, Sennett (2018), señala que la transparencia institucional es un componente esencial de la confianza pública: las comunidades solo pueden participar eficazmente cuando las decisiones gubernamentales son claras y accesibles. En este sentido, la planificación transfronteriza debe basarse en procesos abiertos de información y comunicación entre gobiernos, técnicos y ciudadanía.

La integración de la participación y la transparencia no solo fortalece la democracia local, sino que, también contribuye a la estabilidad territorial, reduciendo los conflictos derivados de la exclusión o la desconfianza institucional.

La gobernanza territorial y la planificación transfronteriza son pilares fundamentales para construir una frontera más integrada y equitativa. En Costa Rica, la ausencia de políticas específicas, la debilidad

institucional y la fragmentación administrativa han obstaculizado la consolidación de un modelo de gestión efectivo.

Sin embargo, el análisis demuestra que existen oportunidades para reorientar este proceso. La cooperación multinivel, el fortalecimiento de los marcos normativos y la participación comunitaria, ofrecen un camino hacia una nueva gobernanza del territorio, donde la frontera se entienda como un espacio de encuentro y no de separación.

Como sostienen Viganò y Secchi (2018), la planificación contemporánea debe reconocer la naturaleza difusa y relacional de las fronteras. Solo mediante una gobernanza inclusiva, transparente y participativa será posible diseñar territorios más justos y sostenibles, capaces de responder a los desafíos sociales, ambientales y culturales del siglo XXI.

Marco normativo en territorios fronterizos

El desarrollo urbano en territorios fronterizos se encuentra condicionado por un conjunto de normativas, leyes e instrumentos de planificación que regulan el uso del suelo, la infraestructura, la vivienda y la gestión territorial. En el caso de Costa Rica, estas regulaciones responden a un enfoque general de ordenamiento urbano que, si bien establece lineamientos claros a nivel nacional, presenta limitaciones en su aplicación dentro de contextos específicos como las zonas limítrofes.

Como exponen Viganò y Secchi (2018), la planificación en territorios complejos como las fronteras requiere marcos normativos flexibles y adaptativos que respondan a dinámicas sociales, económicas y espaciales particulares. Sin embargo, en Costa Rica, la mayoría de los instrumentos legales vigentes no contemplan de manera diferenciada las condiciones propias de estos territorios, lo que genera vacíos en su implementación.

Ley de Planificación Urbana (Ley N.º 4240)

La Ley de Planificación Urbana constituye el principal instrumento jurídico que regula el ordenamiento territorial en Costa Rica. Esta ley establece los principios para el desarrollo urbano mediante la elaboración de planes reguladores cantonales, los cuales definen el uso del suelo, la zonificación, la densidad poblacional y la localización de infraestructuras.

Como establece la Ley N.º 4240, el planeamiento urbano debe orientarse hacia el desarrollo equilibrado del territorio, promoviendo el bienestar social, la funcionalidad urbana y la sostenibilidad ambiental.

No obstante, en territorios fronterizos como Peñas Blancas y Paso Canoas, la aplicación de esta ley presenta limitaciones significativas. En muchos casos, los planes reguladores no existen, están desactualizados o no logran adaptarse a la dinámica transfronteriza. Esta situación genera un crecimiento urbano desordenado, donde las decisiones sobre el uso del suelo responden más a intereses económicos inmediatos que a una planificación estructurada.

Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones (INVU)

El Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones, emitido por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), establece las condiciones técnicas para la subdivisión del suelo y el desarrollo de proyectos urbanísticos. Este reglamento regula aspectos como el tamaño mínimo de los lotes, la provisión de servicios básicos, la infraestructura vial y los espacios públicos.

Su objetivo es garantizar que el crecimiento urbano se desarrolle bajo criterios de habitabilidad, accesibilidad y calidad espacial. Sin embargo, en zonas fronterizas, la informalidad urbana y la ocupación irregular del suelo dificultan la aplicación efectiva de este reglamento.

Turner (1976), señala: la informalidad urbana surge como una respuesta a la falta de acceso a mecanismos formales de planificación, lo cual se evidencia claramente en los asentamientos fronterizos donde predominan construcciones autogestionadas sin regulación técnica.

Ley de Construcciones (Ley N.º 833)

La Ley de Construcciones regula los aspectos técnicos relacionados con el diseño, la seguridad y la ejecución de obras en el territorio nacional. Esta normativa establece los requisitos mínimos que deben cumplir las edificaciones en términos estructurales, sanitarios y funcionales.

En contextos fronterizos, sin embargo, su aplicación se ve limitada por la falta de control institucional y la proliferación de construcciones informales. En sectores como Peñas Blancas, muchas edificaciones no cumplen con los estándares establecidos, lo que incrementa la vulnerabilidad ante riesgos estructurales y ambientales.

Esta situación evidencia una brecha entre la normativa formal y la realidad territorial, donde la ausencia de fiscalización permite la consolidación de un tejido urbano precario.

Ley Orgánica del Ambiente (Ley N.º 7554)

La Ley Orgánica del Ambiente establece los principios para la protección, conservación y uso sostenible de los recursos naturales en Costa Rica. Esta ley es especialmente relevante en territorios fronterizos, donde la expansión urbana suele afectar ecosistemas sensibles como riberas, bosques y humedales.

Como señala el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP, 2019), la expansión urbana en contextos de baja regulación incrementa la presión sobre los recursos naturales, generando procesos de degradación ambiental.

En el caso de las fronteras norte y sur, la ocupación de zonas ambientalmente vulnerables, responde a la falta de control territorial y a la ausencia de planificación integrada, lo que pone en riesgo la sostenibilidad del territorio.

Normativa municipal y planes reguladores

A nivel local, las municipalidades son responsables de la gestión del territorio mediante la elaboración e implementación de planes reguladores. En el caso de Peñas Blancas (cantón de La Cruz) y Paso Canoas (cantón de Corredores), la planificación urbana depende en gran medida de la capacidad institucional de los gobiernos locales.

Sin embargo, como indica el INVU (2020), muchos cantones fronterizos carecen de planes reguladores actualizados o presentan dificultades para su implementación. Esto les impide controlar el crecimiento urbano, regular el uso del suelo y garantizar una adecuada provisión de servicios.

La debilidad institucional en estos territorios contribuye a la fragmentación urbana y a la consolidación de dinámicas informales.

Acuerdos binacionales y gobernanza transfronteriza

En el ámbito regional, Costa Rica participa en iniciativas de integración como el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), que promueve la cooperación entre países en temas económicos, sociales y territoriales. No obstante, estos acuerdos se enfocan principalmente en aspectos comerciales y aduaneros, dejando de lado la planificación urbana y territorial de las zonas fronterizas. La CEPAL (2020), lo plantea como “la ausencia de políticas territoriales binacionales limita el desarrollo equilibrado de estas regiones”.

En el caso de Paso Canoas, la interacción directa con Panamá genera una condición de dualidad normativa, donde coexisten dos sistemas legales distintos. Esta situación dificulta la coordinación en temas como infraestructura, uso del suelo y espacio público.

Síntesis del marco normativo

El análisis del marco legal evidencia que, aunque Costa Rica cuenta con una base normativa sólida en materia de planificación urbana, su aplicación en territorios fronterizos es limitada y poco adaptada a la realidad local.

Como exponen Cruz y Forman (2018), las fronteras deben ser entendidas como espacios de integración y no únicamente como límites administrativos. En este sentido, la planificación urbana en estos territorios requiere un enfoque más flexible, coordinado y contextualizado.

La falta de articulación entre las leyes nacionales, la gestión municipal y la cooperación binacional genera vacíos que se traducen en crecimiento urbano desordenado, informalidad y deterioro ambiental. Por ello, resulta necesario fortalecer los instrumentos de planificación y promover modelos de gobernanza que integren las dinámicas transfronterizas dentro de una visión territorial más amplia.

Sostenibilidad ambiental y resiliencia urbana fronteriza

La sostenibilidad ambiental es un componente esencial en la construcción de ciudades resilientes y equitativas. En los territorios fronterizos, esta dimensión adquiere especial relevancia debido a la fragilidad ecológica de los ecosistemas limítrofes y a la presión ejercida por el crecimiento urbano descontrolado.

Las fronteras norte y sur de Costa Rica se desarrollan sobre zonas de alta sensibilidad ambiental: humedales, bosques tropicales y cuencas hidrográficas, compartidas con Nicaragua y Panamá. Sin embargo, el proceso de expansión urbana y las actividades económicas transporte, comercio, agricultura intensiva han deteriorado estos ecosistemas.

De acuerdo con la CEPAL (2020), las ciudades fronterizas latinoamericanas enfrentan un doble desafío: mitigar los impactos del cambio climático y adaptarse a las condiciones de vulnerabilidad social y ambiental. La falta de planificación ecológica y de mecanismos de cooperación binacional agrava los riesgos, incrementando la exposición a inundaciones, erosión y pérdida de biodiversidad.

La sostenibilidad y la resiliencia urbana deben, por tanto, abordarse desde una visión integral que combine los principios del urbanismo ecológico, la gestión ambiental y la planificación transfronteriza. Viganò y Secchi (2018), consideran que la sostenibilidad no es un estado final, sino un proceso continuo de ajuste entre las necesidades humanas y los límites del territorio.

Gestión ambiental de zonas urbanas fronterizas

La gestión ambiental en territorios limítrofes requiere una coordinación institucional capaz de abordar los problemas comunes que trascienden las fronteras políticas. En el caso de Costa Rica, los ecosistemas

compartidos con Nicaragua y Panamá como el humedal de Los Guatuzos o el corredor biológico La Amistad, son áreas de alta biodiversidad, pero también de intensa presión humana.

Weizman (2017), explica que las infraestructuras pueden ser tanto instrumentos de control como de protección ambiental, dependiendo de su diseño y uso. Esta afirmación resulta particularmente válida para los pasos fronterizos, donde las carreteras, aduanas y zonas comerciales modifican el paisaje y generan externalidades ambientales.

La CEPAL (2020), subraya que la gestión ambiental en zonas urbanas debe basarse en la integración de la planificación territorial con la protección de los recursos naturales. Sin embargo, en las fronteras costarricenses persiste una visión fragmentada: las políticas ambientales se formulan a nivel nacional, mientras que las decisiones urbanas se toman localmente sin una coordinación efectiva.

Viganò (2018), propone entender la ciudad como un ecosistema en el que las redes de agua, energía y vegetación conforman una “infraestructura ecológica” indispensable para la vida urbana. Este enfoque, aplicado al contexto fronterizo, permitiría gestionar los recursos compartidos mediante acuerdos binacionales que reconozcan la continuidad ecológica entre ambos países.

La gestión ambiental fronteriza, entonces, no puede reducirse a la protección de áreas naturales, sino que debe integrar la dimensión urbana y social como parte del mismo sistema ecológico.

Infraestructuras verdes y corredores ecológicos transfronterizos

Las infraestructuras verdes representan una estrategia innovadora para integrar la naturaleza en la estructura urbana. Según UN-Habitat (2021), este tipo de infraestructura combina funciones ecológicas, sociales y económicas, promoviendo la conectividad ambiental y mejorando la calidad de vida.

Viganò y Secchi (2018), definen la infraestructura verde como una red de espacios naturales y seminaturales que sostiene los procesos ecológicos esenciales del territorio. En el contexto fronterizo, esta red puede extenderse más allá de los límites nacionales, generando corredores ecológicos transfronterizos, que preserven la biodiversidad y actúen como amortiguadores frente al crecimiento urbano.

Cruz y Forman (2018), en su proyecto MEXUS, implementado entre Tijuana y San Diego, reinterpretan la frontera como un “territorio ecológico de interdependencia”, donde la vegetación, el agua y las actividades humanas forman parte de un mismo sistema continuo. Este modelo demuestra que la cooperación ambiental puede servir como base para la integración urbana y social.

En Costa Rica, la articulación de infraestructuras verdes podría reforzar la relación entre los núcleos urbanos y los ecosistemas protegidos cercanos. Los parques, márgenes de ríos y zonas de amortiguamiento pueden funcionar como corredores naturales y, al mismo tiempo, como espacios públicos de encuentro. Esta visión coincide con el enfoque de la Planificación Ecológica Integrada promovido por la CEPAL (2020), que propone vincular la estructura verde con los sistemas urbanos como parte de una única red territorial.

Adaptación al cambio climático y reducción de riesgos

El cambio climático constituye una amenaza directa para la estabilidad de los territorios fronterizos. Los eventos extremos inundaciones, deslizamientos, sequías afectan con mayor intensidad a las poblaciones vulnerables que habitan en condiciones precarias.

La CEPAL (2020), señala que los municipios fronterizos de Costa Rica presentan una alta exposición a riesgos ambientales debido a la deforestación, el mal manejo del suelo y la expansión urbana descontrolada. Esta situación se agrava por la falta de infraestructura resiliente y sistemas de alerta temprana.

Viganò (2018), propone que la resiliencia debe entenderse como la capacidad de adaptación dinámica, es decir, la posibilidad de que la ciudad se transforme frente a las crisis sin perder su funcionalidad. En este sentido, las soluciones deben ir más allá de las medidas reactivas y promover estrategias preventivas.

Weizman (2017), enfatiza que la lectura del territorio debe incorporar la observación de las huellas del cambio climático como evidencia material para la acción política. En otras palabras, la planificación debe basarse en el conocimiento de los impactos ambientales reales y en la participación de las comunidades afectadas.

UN-Habitat (2021), recomienda la adopción de infraestructuras adaptativas como drenajes sostenibles, techos verdes y sistemas de captación de agua pluvial para reducir los riesgos urbanos y mejorar la resiliencia comunitaria. En los contextos fronterizos, estas estrategias pueden ser la base de proyectos binacionales que aborden de manera conjunta los desafíos climáticos compartidos.

Economía circular y sostenibilidad comunitaria

La economía circular plantea un modelo alternativo al sistema lineal de consumo, proponiendo la reutilización, el reciclaje y la reducción de residuos como principios fundamentales. UN-Habitat (2021), considera que este enfoque es clave para el desarrollo sostenible en ciudades intermedias y fronterizas, donde los recursos son limitados y la dependencia externa es alta.

En los territorios fronterizos, la sostenibilidad comunitaria se manifiesta en prácticas locales como la agricultura urbana, el aprovechamiento de materiales reciclables y la autogestión de servicios básicos. Estas experiencias, aunque informales, reflejan un conocimiento ecológico empírico que puede ser integrado en las políticas públicas.

Cruz y Forman (2018), destacan que las economías locales basadas en la cooperación y el intercambio representan una forma de resistencia frente a los sistemas globales de desigualdad. En la frontera, donde la movilidad y el comercio informal son parte del tejido social, la economía circular puede fortalecerse mediante redes comunitarias y proyectos cooperativos.

Asimismo, la CEPAL (2020), advierte que la sostenibilidad no se alcanza únicamente mediante infraestructura verde, sino también a través de la educación ambiental y la transformación de los hábitos de consumo. Las fronteras, por su carácter multicultural y dinámico, son espacios privilegiados para experimentar modelos comunitarios de sostenibilidad que integren lo social, lo económico y lo ambiental.

La sostenibilidad ambiental y la resiliencia urbana son dimensiones interdependientes que definen el futuro de los territorios fronterizos costarricenses. Su implementación exige una planificación integral que considere tanto la protección de los ecosistemas compartidos como la mejora de las condiciones urbanas.

El análisis demuestra que las fronteras son laboratorios de adaptación, donde las comunidades enfrentan los desafíos del cambio climático con estrategias locales de autogestión y cooperación. Integrar estas prácticas en las políticas nacionales puede fortalecer la resiliencia territorial y la equidad ambiental.

Como afirman Viganò y Secchi (2018), la sostenibilidad es un proceso colectivo de negociación entre naturaleza y sociedad. En los bordes de Costa Rica, este proceso implica reconocer la frontera no como una línea de división, sino como un espacio ecológico común, donde la gestión ambiental compartida se convierte en el fundamento de una nueva visión de urbanismo fronterizo: un urbanismo resiliente, cooperativo y sustentable.

El presente marco teórico ha permitido establecer las bases conceptuales y críticas necesarias para comprender las dinámicas urbanísticas en los territorios fronterizos de Costa Rica. A lo largo de los seis ejes temáticos analizados morfología urbana, movilidad, cohesión social, vivienda, gobernanza y

sostenibilidad, se ha evidenciado que las fronteras constituyen espacios complejos de interacción, donde convergen procesos urbanos, sociales, ambientales y políticos.

En primer lugar, el estudio de la configuración morfológica de los asentamientos fronterizos demostró que la forma urbana responde a procesos históricos de ocupación no planificada y a flujos económicos que configuran tejidos híbridos y discontinuos. Lynch (1960), señaló que la estructura de la ciudad se construye a partir de la percepción colectiva de sus elementos, y en el contexto fronterizo esta estructura es frágil y reactiva frente a las transformaciones del territorio.

En segundo término, la movilidad y conectividad transfronteriza se identifican como factores esenciales de cohesión territorial. Gehl (2010), planteó que la ciudad debe ser diseñada a escala humana, y Cruz y Forman (2018), complementan esta idea al afirmar que la frontera puede ser un espacio de encuentro si se concibe como infraestructura social. Los corredores multimodales y las redes de movilidad sostenible, cuando son planificados desde una visión integral, promueven el equilibrio entre funcionalidad y convivencia.

Por otra parte, la cohesión social y el espacio público constituyen el núcleo simbólico y relacional de la vida urbana en la frontera. Sennett (2018), considera que el espacio público es el escenario donde se manifiesta la diferencia y el diálogo, mientras que UN-Habitat (2021), destaca que la participación ciudadana es clave para fortalecer la identidad colectiva. En las fronteras costarricenses, el espacio público puede convertirse en un instrumento de integración cultural y binacional si se revitaliza como entorno de convivencia equitativa.

La reflexión sobre la vivienda y la informalidad urbana reveló que la precariedad habitacional es una consecuencia estructural de la desigualdad y no una condición aislada. Viganò (2018), señala que los territorios difusos, característicos de las periferias, son también escenarios de innovación social. En las fronteras, la vivienda informal es una respuesta adaptativa que demuestra la capacidad de las comunidades

para habitar en contextos de incertidumbre, aunque exige políticas de regularización y mejoramiento integral (UN-Habitat, 2021; MIVAH, 2022).

En cuanto a la gobernanza territorial y la planificación transfronteriza, los marcos normativos y la gestión institucional presentan limitaciones significativas. Viganò y Secchi (2018), subrayan que la planificación debe superar los límites administrativos para articular escalas locales, regionales y nacionales. La cooperación binacional, acompañada de transparencia y participación, constituye la base de una gobernanza más democrática e inclusiva (Cruz & Forman, 2018; SICA, 2021).

Finalmente, la sostenibilidad ambiental y la resiliencia urbana fronteriza, representan un eje transversal en la construcción de territorios equilibrados. La CEPAL (2020), advierte que la adaptación al cambio climático requiere infraestructuras verdes y estrategias comunitarias de sostenibilidad. Weizman (2017) y Viganò (2018), proponen comprender la ciudad como un sistema ecológico integrado, donde la gestión ambiental compartida se convierte en herramienta de justicia territorial.

En síntesis, el marco teórico confirma que el urbanismo fronterizo debe concebirse como una práctica de reconciliación territorial, capaz de integrar la morfología, la movilidad, la vivienda, la gobernanza y el ambiente en un modelo de desarrollo sostenible. Las fronteras costarricenses, lejos de ser periferias olvidadas, se configuran como espacios de oportunidad, donde la cooperación binacional y la planificación participativa pueden generar ciudades más inclusivas, resilientes y socialmente cohesionadas.

Este marco conceptual sienta las bases para el análisis metodológico y empírico del proyecto, orientando las estrategias de intervención hacia una visión integral de las dinámicas urbanísticas en los territorios limítrofes.

05

Marco Metodológico

Marco Metodológico

Metodología por utilizar

La presente investigación adopta una metodología orientada al análisis territorial y urbanístico de los espacios fronterizos de Costa Rica, específicamente en las zonas de Peñas Blancas (frontera norte con Nicaragua) y Paso Canoas (frontera sur con Panamá). El enfoque metodológico se fundamenta en la comprensión integral de los procesos espaciales, sociales y funcionales que influyen en la configuración urbana de estos territorios limítrofes.

El estudio se desarrolla mediante una estrategia de análisis comparativo que permite identificar similitudes, diferencias y relaciones entre ambas fronteras, considerando variables urbanísticas como la morfología del asentamiento, la movilidad, la vivienda, el uso del suelo, la infraestructura y las dinámicas socioeconómicas.

Con el fin de lograr este propósito, se combinan diferentes herramientas metodológicas, entre las que destacan la revisión documental, la observación territorial, el análisis cartográfico y la recopilación de información, mediante instrumentos de investigación social. Este enfoque multidisciplinario permite

comprender la frontera no solo como un límite geopolítico, sino como un sistema urbano dinámico donde interactúan múltiples factores territoriales.

Asimismo, la investigación incorpora un proceso de sistematización comparativa de la información obtenida, con el objetivo de organizar los datos urbanos y sociales de ambas fronteras y facilitar su interpretación dentro de un marco analítico común.

Tipo de Investigación

La presente investigación es de tipo descriptiva y comparativa, con un enfoque predominantemente cualitativo.

Se considera descriptiva porque busca identificar y explicar las características urbanas que definen los territorios fronterizos, tales como la estructura urbana, los patrones de ocupación del suelo, la movilidad, las dinámicas económicas y las condiciones habitacionales.

Asimismo, la investigación posee un carácter comparativo, ya que analiza dos contextos territoriales distintos: la frontera norte y la frontera sur de Costa Rica con el propósito de identificar patrones comunes y contrastes en su desarrollo urbano.

El enfoque cualitativo permite comprender los procesos sociales y espaciales que configuran las ciudades fronterizas, interpretando las dinámicas territoriales desde la perspectiva del urbanismo y la planificación.

Diseño de Investigación

El diseño de la investigación se basa en un **estudio de caso comparativo**, centrado en los asentamientos urbanos ubicados en los principales pasos fronterizos de Costa Rica:

- **Peñas Blancas**, en la frontera norte con Nicaragua.
- **Paso Canoas**, en la frontera sur con Panamá.

Ambos territorios se analizan como unidades de estudio que permiten observar las dinámicas urbanas en contextos de frontera y su relación con factores económicos, sociales, ambientales e institucionales.

El proceso de investigación se desarrolla en cuatro etapas principales:

1. **Revisión teórica y documental**, orientada a construir el marco conceptual sobre urbanismo fronterizo.
2. **Análisis territorial**, mediante la observación del espacio urbano, su estructura y sus dinámicas funcionales.
3. **Recolección de información primaria**, a través de instrumentos como encuestas y observación directa.
4. **Sistematización comparativa de la información**, con el fin de identificar patrones urbanos y formular criterios estratégicos para la planificación fronteriza.

Este diseño permite integrar diferentes niveles de análisis territorial, social e institucional para comprender de forma integral la dinámica urbanística de las fronteras costarricenses.

Fuentes de Información

Las fuentes de información constituyen la base empírica y teórica del estudio, estructuradas en tres niveles: **primarias, secundarias y terciarias**. Las fuentes primarias provienen del trabajo de campo realizado en las fronteras norte y sur de Costa Rica, a través de la observación directa, la recopilación fotográfica y las entrevistas estructuradas a actores locales habitantes, funcionarios municipales y comerciantes fronterizos. Estas aportaron información de primera mano sobre la estructura urbana, los usos del suelo, la movilidad y los retos de planificación. Las fuentes secundarias incluyen la revisión de documentos académicos, informes institucionales del **MIVAH, INVU, MOPT**, y organismos internacionales como la **CEPAL** y el **SICA**, así como los antecedentes teóricos analizados en la tesis (Teddy Cruz y Fonna Forman, Paola Viganò y Bernardo Secchi, Eyal Weizman y el caso Baarle-Hertog/Baarle-Nassau). Estos materiales respaldan la base conceptual y metodológica del análisis urbanístico. Por último, las fuentes terciarias como catálogos digitales, bases de datos universitarias y repositorios en línea se utilizaron para la verificación y actualización de la información. La integración de estos tres tipos de fuentes permite construir un análisis sólido, verificable y sustentado, tanto en la teoría como en la evidencia territorial.

Recolección de Datos

La recolección de datos se desarrolló mediante un enfoque mixto (cualitativo–cuantitativo), estructurado a partir de protocolos definidos que garantizan la validez, confiabilidad y replicabilidad de la información.

Técnicas de recolección. Se emplearon las siguientes técnicas:

- a) Observación directa estructurada
- b) Encuestas aplicadas a usuarios del espacio fronterizo

- c) Entrevistas semiestructuradas a actores clave
- d) Registro fotográfico y análisis cartográfico

Protocolo de observación

La observación territorial se realizó mediante una guía de observación previamente diseñada, que permitió registrar variables urbanas cuantificables y cualitativas. Se observaron específicamente:

- Condiciones del espacio público (estado físico, accesibilidad, mobiliario)
- Movilidad (flujo vehicular, peatonal, transporte pesado)
- Infraestructura (estado vial, servicios básicos, equipamientos)
- Dinámicas sociales (interacción, comercio informal, ocupación del espacio)

Población y Muestra

La población objeto de estudio está conformada por los habitantes, comerciantes y usuarios de los principales asentamientos urbanos, ubicados en las zonas fronterizas de Peñas Blancas y Paso Canoas.

Debido a la diversidad de actores que interactúan en estos territorios, la investigación considera una muestra representativa de personas vinculadas con las dinámicas urbanas de la frontera. Se destacan las siguientes variables:

- residentes locales
- comerciantes
- transportistas
- trabajadores vinculados a la actividad fronteriza
- usuarios de los servicios aduaneros

La selección de la muestra se realiza mediante un criterio de accesibilidad y representatividad, priorizando aquellos actores que participan activamente en la vida cotidiana de los territorios estudiados.

Población y Muestra

- Cuestionarios estructurados (15 preguntas por frontera)
- Fichas de observación territorial
- Guía de entrevistas
- Registro fotográfico sistemático

Procesamiento de datos

Los datos fueron organizados en:

- Tablas comparativas
- Gráficos estadísticos por variable
- Matrices de categorización temática

Procesamiento de datos

La población de estudio está compuesta por los actores que interactúan en las dinámicas urbanas de las fronteras de Peñas Blancas y Paso Canoas.

Tamaño de la muestra

Se trabajó con una muestra de 30 encuestas por cada frontera (total: 60 encuestas), número considerado adecuado para estudios exploratorios de carácter urbano, permitiendo identificar patrones de comportamiento y percepción social.

Tipo de muestreo

Se utilizó un muestreo no probabilístico por conveniencia, debido a:

Accesibilidad a los sujetos

Condiciones dinámicas del entorno fronterizo

Disponibilidad de los participantes

Criterios de inclusión

Personas mayores de 18 años

Actores vinculados directamente con la dinámica fronteriza

Presencia mínima de 6 meses en la zona o uso frecuente del paso fronterizo

Criterios de exclusión

Personas sin relación directa con el espacio fronterizo

Participantes que no completaron el instrumento

Menores de edad

Consideraciones Éticas

La investigación cumple con principios éticos fundamentales en el manejo de información y participación de los sujetos:

Consentimiento informado: se explicó a cada participante el propósito del estudio antes de aplicar encuestas o entrevistas.

Anonimato: no se registraron nombres ni datos personales que permitan identificar a los participantes.

Uso de la información: los datos fueron utilizados exclusivamente con fines académicos.

Confidencialidad: la información recolectada se resguarda y no será utilizada fuera del contexto de la investigación.

Voluntariedad: la participación fue completamente voluntaria.

Mapeo de Actores y Dinámicas Urbanas

Mapeo de actores

Se identificaron y clasificaron los principales actores:

Institucionales (municipalidades, aduanas)

Económicos (comerciantes, transportistas)

Sociales (habitantes, trabajadores informales)

Usuarios (viajeros, peatones)

Mapeo de dinámicas urbanas

Se identificaron las principales dinámicas:

Flujos de movilidad transfronteriza

Concentración comercial informal

Expansión urbana no planificada

Uso intensivo del espacio público

06

Resultados

Resultados y análisis

Presentación de resultados Peñas Blancas

El presente capítulo expone los resultados obtenidos a partir de la aplicación de encuestas dirigidas a usuarios y personas que transitan en la zona fronteriza de Peñas Blancas.

El objetivo principal de esta encuesta fue analizar la percepción de los usuarios sobre diferentes aspectos urbanísticos de la zona, tales como el crecimiento urbano, el ordenamiento territorial, la infraestructura vial, los servicios básicos y la planificación urbana.

Las encuestas fueron aplicadas a 30 personas, quienes proporcionaron información relevante sobre su experiencia y percepción del entorno urbano en esta zona fronteriza. Los resultados se presentan mediante tablas, gráficos estadísticos e interpretaciones que permiten comprender las dinámicas urbanísticas presentes en el área de estudio.

Resultados de la encuesta Peñas Blancas

Características de la población encuestada

Cuadro 2. Edad de la población encuestada

| Rango de edad | Cantidad | Porcentaje |
|---------------|----------|------------|
| 18 – 24 años | 5 | 16.7% |
| 25 – 29 años | 6 | 20% |
| 30 – 39 años | 9 | 30% |
| 40 – 49 años | 5 | 16.7% |
| 50 – 59 años | 3 | 10% |
| 60 años o más | 2 | 6.6% |

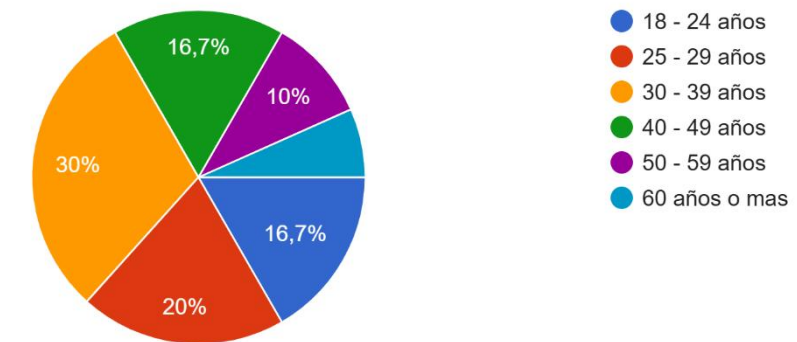
Fuente: Elaboración propia (2026)

La mayor parte de los encuestados se encuentra en el rango de 30 a 39 años, lo que indica que la población que transita con mayor frecuencia por la zona, pertenece principalmente a la población económicamente activa.

Gráfico 1. Edad de la población encuestada

¿En cual rango de edad se encuentra?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Frecuencia de tránsito en la zona

Cuadro 3. Frecuencia de tránsito en la zona

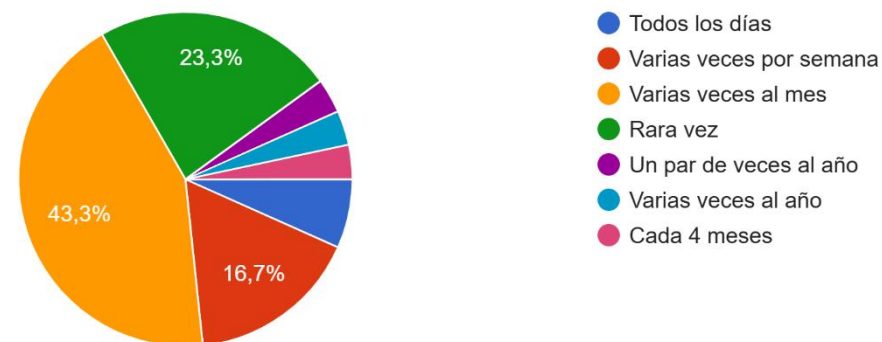
| Frecuencia | Cantidad | Porcentaje |
|-------------------------|----------|------------|
| Varias veces al mes | 13 | 43% |
| Varias veces por semana | 5 | 17% |
| Rara vez | 7 | 23% |
| Todos los días | 2 | 7% |
| Otros | 3 | 10% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

La mayoría de las personas encuestadas transita por la zona varias veces al mes, lo que refleja que Peñas Blancas funciona como un punto de tránsito frecuente para actividades comerciales, laborales y de transporte.

Gráfico 2. Frecuencia de tránsito en la zona

¿Con qué frecuencia visita o transita por Peñas Blancas?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Motivo principal de presencia en la zona

Cuadro 4. Motivo de presencia en la zona

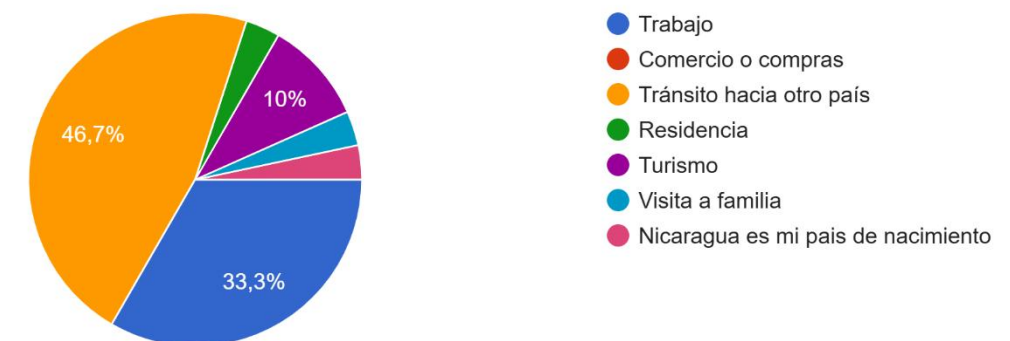
| Motivo | Cantidad | Porcentaje |
|--------------------------|----------|------------|
| Tránsito hacia otro país | 14 | 47% |
| Trabajo | 10 | 33% |
| Turismo | 3 | 10% |
| Otros | 3 | 10% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

Casi la mitad de los encuestados indicó que su principal motivo es el tránsito hacia otro país, lo que confirma la función estratégica de Peñas Blancas como punto de conexión internacional.

Gráfico 3. Motivo de presencia en Peñas Blancas

¿Cuál es su principal motivo para estar en Peñas Blancas?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Crecimiento urbano en los últimos años

Cuadro 5. Crecimiento urbano en los últimos años

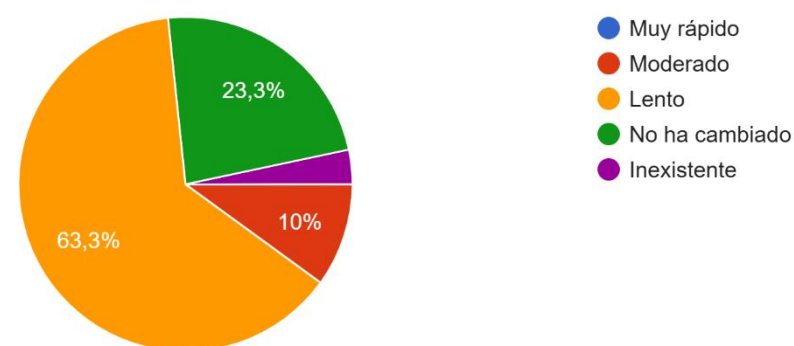
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|----------------|----------|------------|
| Lento | 19 | 63% |
| No ha cambiado | 7 | 23% |
| Moderado | 3 | 10% |
| Inexistente | 1 | 4% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

La mayoría de los encuestados considera que el crecimiento urbano en la zona ha sido lento, lo que sugiere que el desarrollo territorial no ha evolucionado al mismo ritmo que la actividad comercial y el tránsito fronterizo.

Gráfico 4. Crecimiento urbano en los últimos años

¿Cómo considera el crecimiento urbano de Peñas Blancas en los últimos años?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Ordenamiento urbano

Cuadro 6. Ordenamiento urbano

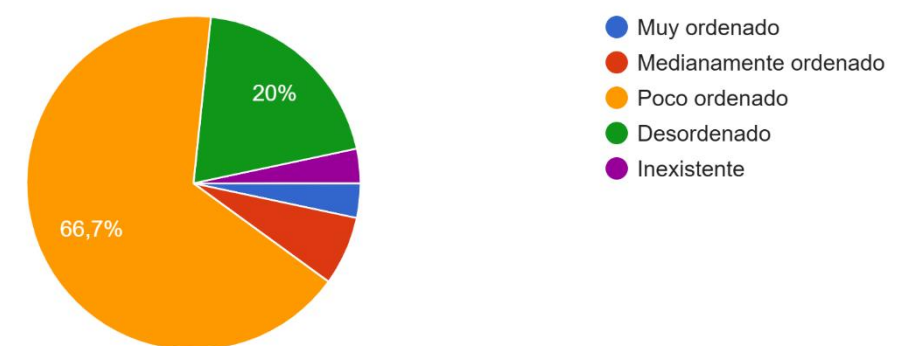
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|-----------------------|----------|------------|
| Poco ordenado | 20 | 67% |
| Desordenado | 6 | 20% |
| Medianamente ordenado | 2 | 7% |
| Muy ordenado | 1 | 3% |
| Inexistente | 1 | 3% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

Los resultados indican que existe una percepción general de desorden urbano, lo que evidencia deficiencias en la planificación territorial de la zona.

Gráfico 5. Ordenamiento urbano

¿Cómo califica el ordenamiento urbano de la zona fronteriza?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Infraestructura vial

Cuadro 7. Infraestructura vial

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|------------|----------|------------|
| Regular | 19 | 63% |
| Deficiente | 9 | 30% |
| Buena | 1 | 3% |
| Pésima | 1 | 3% |

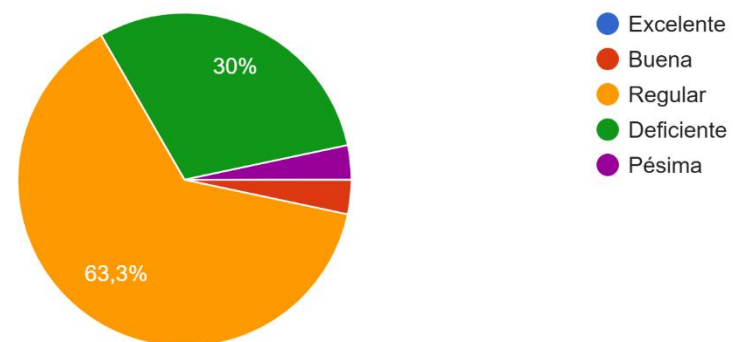
Fuente: Elaboración propia (2026)

La infraestructura vial es percibida mayoritariamente como regular o deficiente, lo cual puede afectar la movilidad y el transporte de mercancías.

Gráfico 6. Infraestructura vial

¿Cómo evalúa la infraestructura vial en Peñas Blancas?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Planificación urbana

Cuadro 8. Planificación urbana

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|-------------------|----------|------------|
| No existe | 14 | 47% |
| Muy poca | 9 | 30% |
| Parcialmente | 6 | 20% |
| Sí, completamente | 1 | 3% |

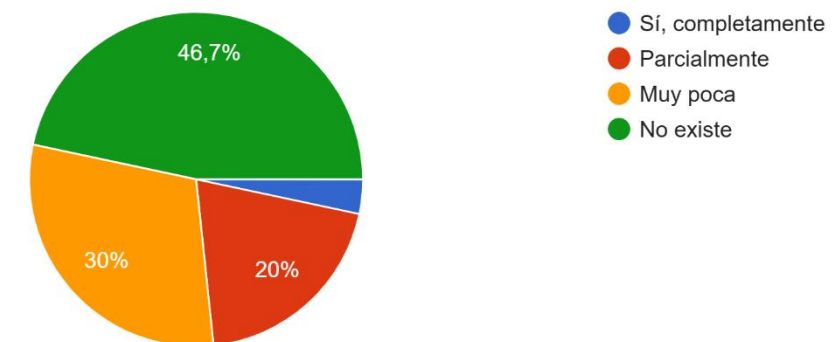
Fuente: Elaboración propia (2026)

Los resultados evidencian que ha faltado planificación urbana, lo que representa uno de los principales problemas en la organización territorial del área.

Gráfico 7. Planificación urbana

¿Considera que existe suficiente planificación urbana en la zona fronteriza?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Uso del suelo

Cuadro 9. Uso de suelo

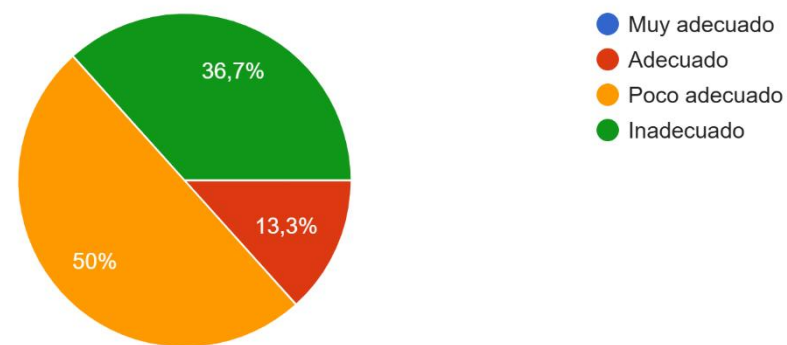
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|---------------|----------|------------|
| Poco adecuado | 15 | 50% |
| Inadecuado | 11 | 37% |
| Adecuado | 4 | 13% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

El uso del suelo es percibido mayoritariamente como poco adecuado, lo que sugiere poco nivel de organización en la distribución de actividades urbanas.

Gráfico 8. Uso de suelo

¿Qué tan adecuado considera el uso del suelo (comercial, residencial, transporte)?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Influencia del comercio en el crecimiento urbano

Cuadro 10. Influencia del comercio en el crecimiento urbano

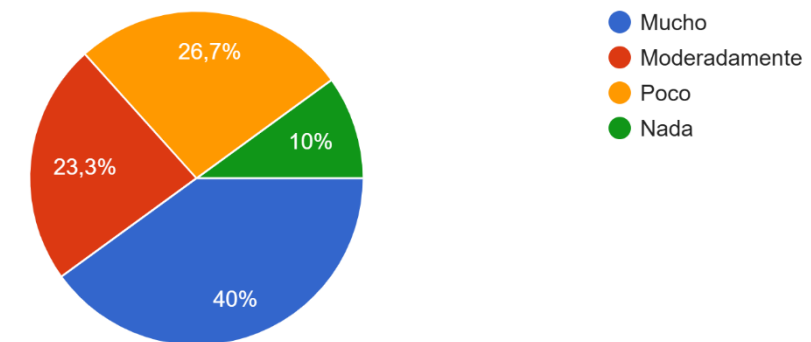
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|---------------|----------|------------|
| Mucho | 16 | 53% |
| Moderadamente | 9 | 30% |
| Poco | 4 | 13% |
| Nada | 1 | 4% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

La mayoría considera que el comercio influye significativamente en el crecimiento urbano, lo que demuestra que la dinámica económica es el principal motor de desarrollo en la zona.

Gráfico 9. Influencia del comercio en el crecimiento urbano

¿Considera que el comercio fronterizo influye en el crecimiento urbano?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Servicios básicos

Cuadro 11. Servicios Básicos

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|------------|----------|------------|
| Regular | 14 | 47% |
| Buena | 10 | 33% |
| Deficiente | 5 | 17% |
| Muy buena | 1 | 3% |

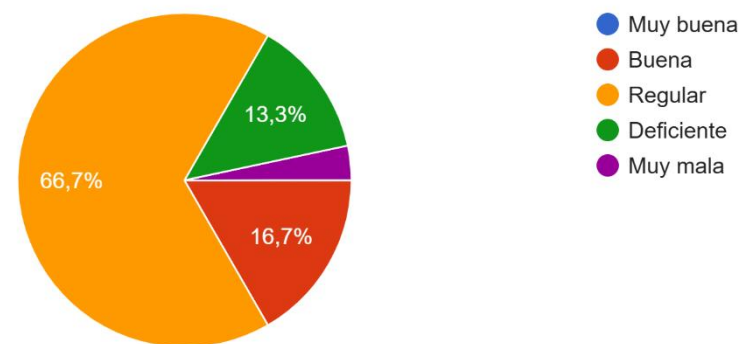
Fuente: Elaboración propia (2026)

Los servicios básicos presentan condiciones intermedias, pero predominan las valoraciones regulares. Esto indica que los servicios existen, pero no siempre responden adecuadamente a la demanda.

Gráfico 10. Servicios básicos

¿Cómo percibe la disponibilidad de servicios básicos (agua, electricidad, basura)?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Transporte público

Cuadro 12. Transporte publico

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|----------------|----------|------------|
| Poco eficiente | 12 | 40% |
| Eficiente | 9 | 30% |
| Deficiente | 6 | 20% |
| Muy eficiente | 3 | 10% |

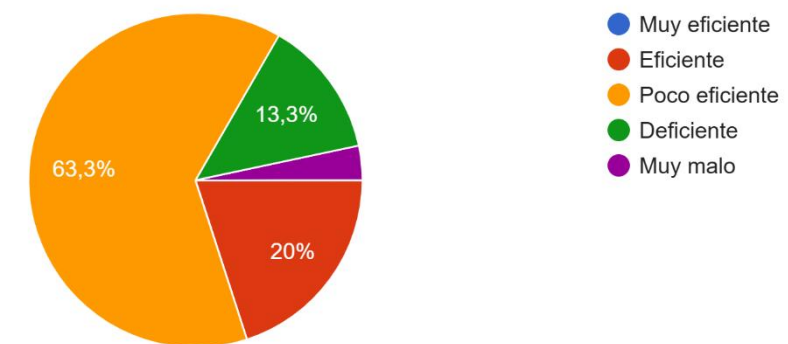
Fuente: Elaboración propia (2026)

El transporte público presenta deficiencias; esto limita la movilidad de los usuarios y puede generar dependencia del transporte privado.

Gráfico 11. Transporte publico

¿Cómo califica el transporte público en la zona?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Capacidad de infraestructura

Cuadro 13. Capacidad de infraestructura

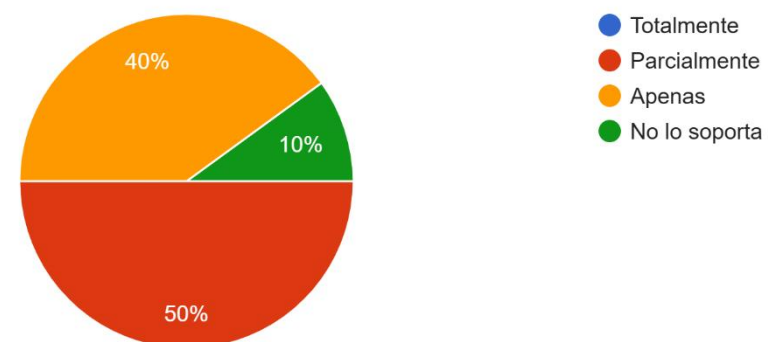
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|---------------|----------|------------|
| Parcialmente | 16 | 53% |
| No lo soporta | 8 | 27% |
| Totalmente | 4 | 13% |
| Apenas | 2 | 7% |

La infraestructura actual no responde completamente a la demanda existente, lo que evidencia saturación del sistema urbano.

Gráfico 12. Capacidad de infraestructura

¿La infraestructura actual soporta el flujo de personas y mercancías?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Seguridad urbana

Cuadro 14. Seguridad urbana

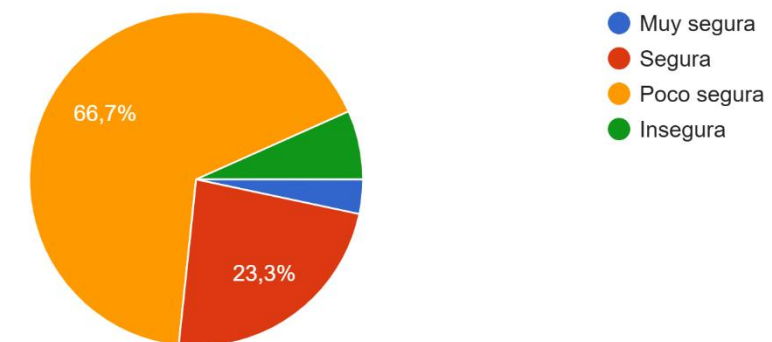
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|-------------|----------|------------|
| Poco segura | 20 | 67% |
| Segura | 7 | 23% |
| Insegura | 2 | 7% |
| Muy segura | 1 | 3% |

La percepción de inseguridad es predominante, lo que puede afectar la calidad del entorno urbano y la actividad económica.

Gráfico 13. Seguridad urbana

¿Cómo percibe la seguridad urbana en la zona?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Necesidad de planificación urbana

Cuadro 15. Necesidad de Planificación Urbana

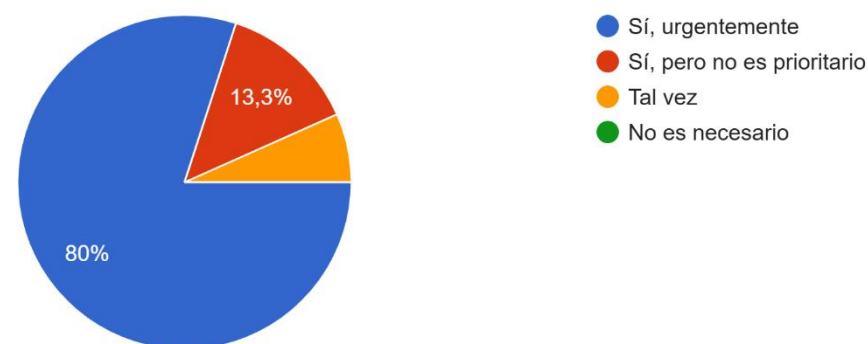
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|------------------|----------|------------|
| Sí, urgentemente | 22 | 73% |
| Tal vez | 5 | 17% |
| No es necesario | 2 | 7% |
| Otros | 1 | 3% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

Existe un consenso claro sobre la necesidad urgente de mejorar la planificación urbana, lo que refuerza la importancia de implementar estrategias de ordenamiento territorial en la zona.

Gráfico 14. Planificación urbana

¿Cree que se necesita una mejor planificación urbana en Peñas Blancas?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Análisis general de los resultados

El análisis de los resultados permite identificar varios aspectos relevantes sobre la dinámica urbanística de Peñas Blancas.

En primer lugar, la zona funciona principalmente como un **espacio de tránsito internacional**, donde la mayoría de los usuarios se desplaza hacia otros países o realiza actividades laborales relacionadas con el comercio fronterizo.

Sin embargo, los datos muestran que el crecimiento urbano ha sido percibido como lento y desorganizado. Los encuestados identifican problemas relacionados con el ordenamiento urbano, el uso del suelo y la infraestructura vial.

Asimismo, la mayoría de los participantes considera que la planificación urbana es insuficiente o inexistente, lo que evidencia la necesidad de implementar estrategias de desarrollo territorial que permitan ordenar el crecimiento de la zona.

Finalmente, aspectos como la seguridad urbana, los espacios públicos y los servicios básicos presentan valoraciones mayoritariamente regulares o deficientes, lo que sugiere la necesidad de mejorar la calidad del entorno urbano en la frontera.

Síntesis de los resultados

Con base en los datos obtenidos, se pueden identificar las principales conclusiones:

- La zona de Peñas Blancas funciona principalmente como un espacio de tránsito internacional.
- Existe una percepción generalizada de falta de planificación urbana.
- El ordenamiento territorial y el uso del suelo presentan problemas importantes.
- La infraestructura vial y los servicios urbanos son percibidos como regulares o deficientes.
- La mayoría de los encuestados considera que se necesita urgentemente mejorar la planificación urbana en la zona.

Presentación de resultados Paso Canoas

El objetivo de las encuestas fue analizar la percepción de los usuarios sobre distintos aspectos del desarrollo urbano, tales como el crecimiento territorial, el ordenamiento urbano, la infraestructura vial, la disponibilidad de servicios y la planificación urbana en la zona fronteriza.

Las encuestas fueron aplicadas a **30 personas**, quienes brindaron información relevante sobre su experiencia y percepción del entorno urbano de Paso Canoas. Los resultados se presentan mediante gráficos y análisis interpretativo, lo cual permite comprender las dinámicas urbanísticas que caracterizan a este espacio fronterizo.

Resultados de la encuesta Peñas Blancas

Características de la población encuestada

Cuadro 16. Población encuestada

| Rango de edad | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------|------------|------------|
| 30 – 39 años | 12 | 40.0 % |
| 25 – 29 años | 9 | 30.0 % |
| 60 años o más | 3 | 10.0 % |
| 40 – 49 años | 2 | 6.7 % |
| 18 – 24 años | 2 | 6.7 % |
| 50 – 59 años | 2 | 6.7 % |

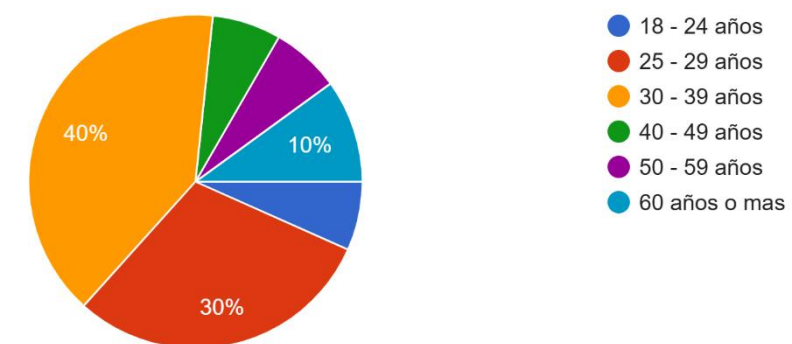
Fuente: Elaboración propia (2026)

Los resultados muestran que el grupo de edad predominante corresponde al rango entre 30 y 39 años. Esto indica que la mayoría de las personas que transitan por Paso Canoas pertenecen a la población económicamente activa, lo cual coincide con el carácter comercial y laboral de esta zona fronteriza.

Gráfico 15. Población encuestada

¿En cual rango de edad se encuentra?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Frecuencia con que visita Paso Canoas

Cuadro 17. Frecuencia de visita

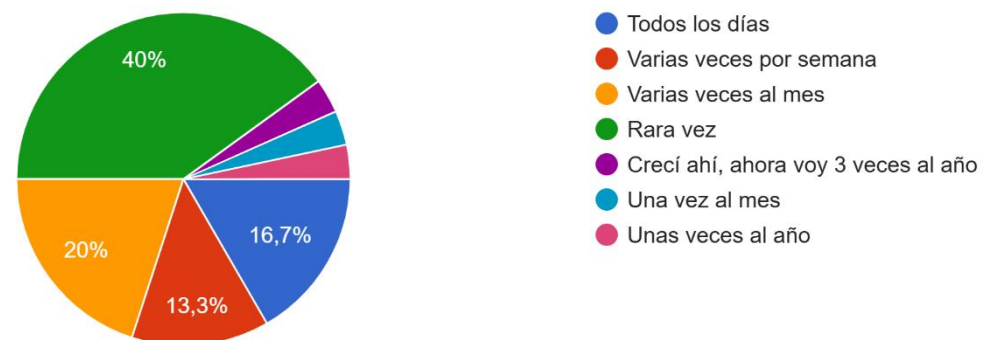
| Frecuencia | Cantidad | Porcentaje |
|-------------------------|----------|------------|
| Rara vez | 12 | 40% |
| Varias veces al mes | 6 | 20% |
| Todos los días | 5 | 17% |
| Varias veces por semana | 4 | 13% |
| Otros | 3 | 10% |

La mayoría de los encuestados indicó que visita la zona rara vez o varias veces al mes. Esto sugiere que Paso Canoas funciona como un punto de visita ocasional para actividades comerciales o trámites fronterizos, más que como un espacio de permanencia continua para muchos usuarios.

Gráfico 16. Frecuencia de visita

¿Con qué frecuencia visita o transita por Paso Canoas?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Motivo principal para visitar Paso Canoas

Cuadro 18. Motivo de visita

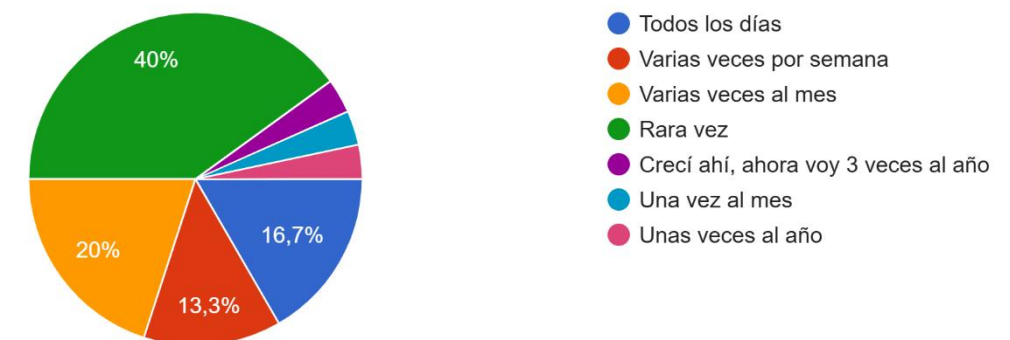
| Motivo | Cantidad | Porcentaje |
|--------------------------|----------|------------|
| Comercio o compras | 18 | 60% |
| Trabajo | 7 | 23% |
| Residencia | 2 | 7% |
| Visitar familia | 1 | 3% |
| Tránsito hacia otro país | 1 | 3% |
| Turismo | 1 | 3% |

El principal motivo de visita es el comercio o las compras, lo que confirma que Paso Canoas cumple un papel importante como centro comercial fronterizo. Este tipo de actividad genera una fuerte dinámica económica que influye directamente en el crecimiento urbano y en el uso del suelo de la zona.

Gráfico 17. Motivo de visita

¿Con qué frecuencia visita o transita por Paso Canoas?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Crecimiento urbano en los últimos años

Cuadro 19. Crecimiento urbano en los últimos años

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|----------------|----------|------------|
| Moderado | 14 | 47% |
| Lento | 10 | 33% |
| Muy rápido | 5 | 17% |
| No ha cambiado | 1 | 3% |

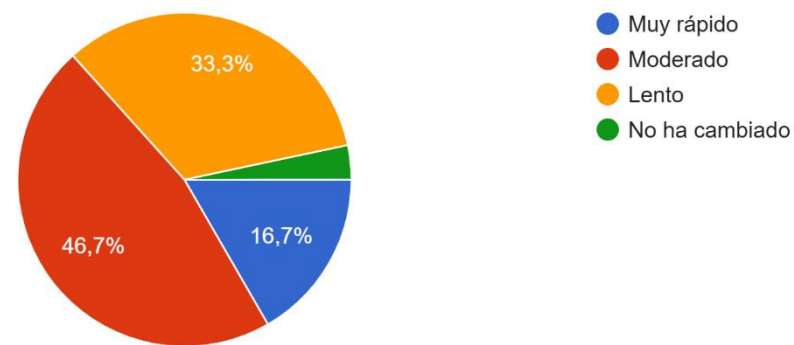
Fuente: Elaboración propia (2026)

La mayoría de los encuestados considera que el crecimiento urbano ha sido moderado o lento. Esto puede indicar que el desarrollo territorial ha ocurrido de manera gradual y que el crecimiento urbano no ha sido tan acelerado, como podría esperarse en una zona con intensa actividad comercial.

Gráfico 18. Crecimiento urbano en los últimos años

¿Cómo considera el crecimiento urbano de Paso Canoas en los últimos años?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Ordenamiento urbano

Cuadro 20. Ordenamiento urbano

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|-----------------------|----------|------------|
| Medianamente ordenado | 11 | 37% |
| Desordenado | 8 | 27% |
| Poco ordenado | 7 | 23% |
| Muy ordenado | 3 | 10% |
| Otros | 1 | 3% |

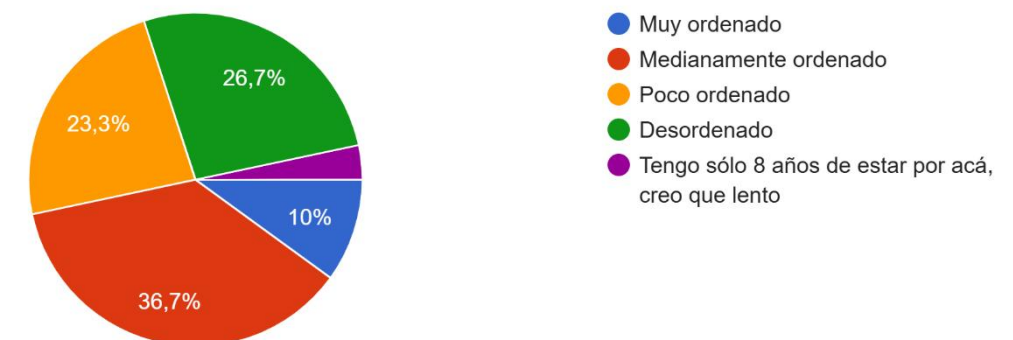
Fuente: Elaboración propia (2026)

Los resultados muestran que existe una percepción de ordenamiento urbano intermedio o deficiente. Esto sugiere que el crecimiento urbano podría estar ocurriendo con cierta falta de planificación, lo cual es común en zonas fronterizas donde el comercio y la movilidad internacional impulsan el desarrollo territorial.

Gráfico 19. Ordenamiento urbano

¿Cómo califica el ordenamiento urbano de la zona fronteriza?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Infraestructura vial

Cuadro 21. Infraestructura vial

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|------------|----------|------------|
| Regular | 19 | 63% |
| Deficiente | 6 | 20% |
| Buena | 3 | 10% |
| Excelente | 2 | 7% |

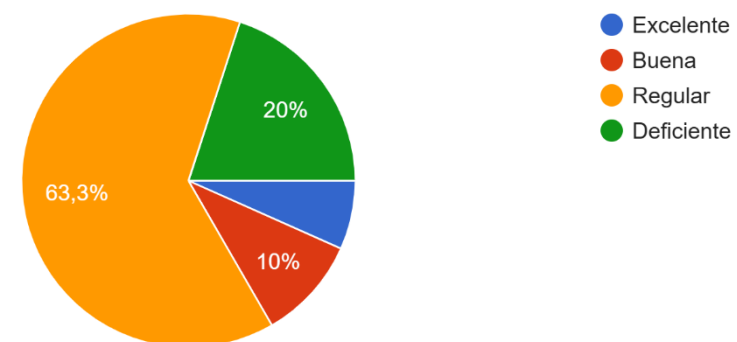
Fuente: Elaboración propia (2026)

La mayoría de los encuestados considera que la infraestructura vial es regular o deficiente. Esto indica que las vías existentes podrían no estar completamente adaptadas al flujo constante de vehículos y transporte de mercancías que caracteriza a esta zona fronteriza.

Gráfico 20. Infraestructura vial

¿Cómo evalúa la infraestructura vial en Paso Canoas?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Planificación urbana

Cuadro 22. Planificación urbana

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|-------------------|----------|------------|
| Muy poca | 13 | 43% |
| Parcialmente | 11 | 37% |
| No existe | 2 | 7% |
| Sí, completamente | 2 | 7% |
| Otros | 2 | 6% |

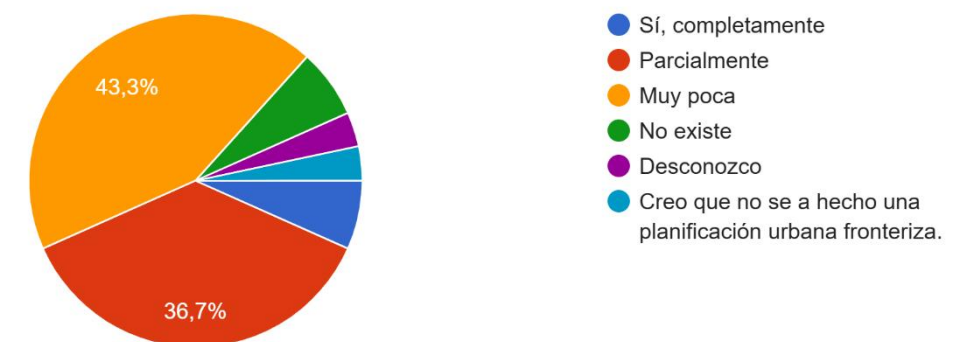
Fuente: Elaboración propia (2026)

Los resultados muestran que gran parte de los encuestados considera que existe muy poca planificación urbana. Esto evidencia uno de los principales retos para el desarrollo urbano de la zona, ya que la falta de planificación puede generar problemas de ordenamiento territorial y uso del suelo.

Gráfico 21. Planificación urbana

¿Considera que existe suficiente planificación urbana en la zona fronteriza?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Influencia del comercio

Cuadro 23. Influencia del comercio

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|---------------|----------|------------|
| Mucho | 12 | 40% |
| Moderadamente | 10 | 33% |
| Poco | 7 | 23% |
| Nada | 1 | 4% |

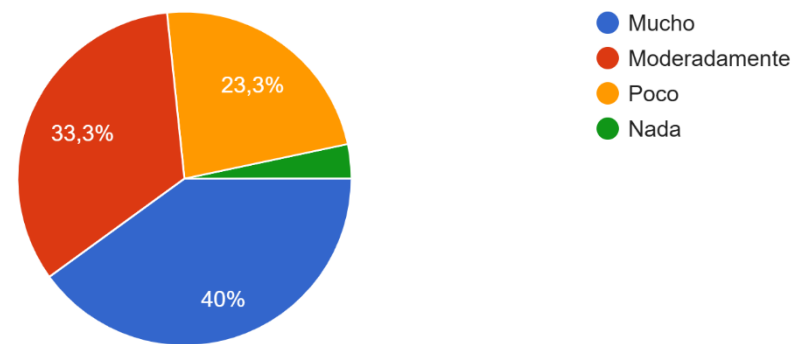
Fuente: Elaboración propia (2026)

El comercio es identificado como un factor clave en el crecimiento urbano, lo que evidencia su papel como principal motor de desarrollo en la zona.

Gráfico 22. Influencia del comercio

¿Considera que el comercio fronterizo influye en el crecimiento urbano?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Servicios básicos

Cuadro 24. Disponibilidad de servicios básicos

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|------------|----------|------------|
| Buena | 19 | 63% |
| Regular | 6 | 20% |
| Muy buena | 3 | 10% |
| Deficiente | 2 | 7% |

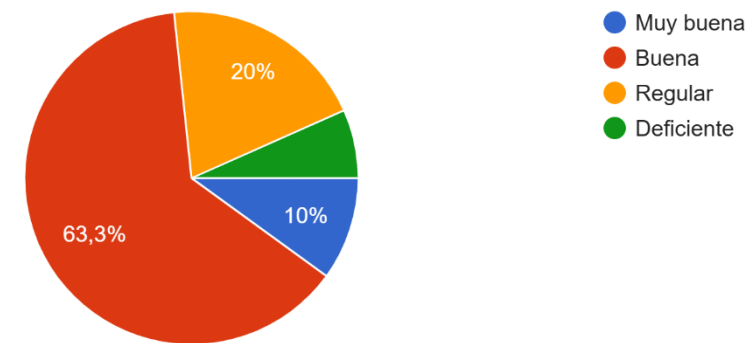
Fuente: Elaboración propia (2026)

Los servicios básicos son percibidos de forma positiva en general, lo que indica que existe una base de infraestructura funcional, aunque con algunas deficiencias.

Gráfico 23. Disponibilidad de servicios básicos

¿Cómo percibe la disponibilidad de servicios básicos (agua, electricidad, basura)?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Transporte público

Cuadro 25. Transporte publico

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|----------------|----------|------------|
| Eficiente | 12 | 40% |
| Poco eficiente | 11 | 37% |
| Muy eficiente | 3 | 10% |
| Deficiente | 2 | 7% |
| Otros | 2 | 6% |

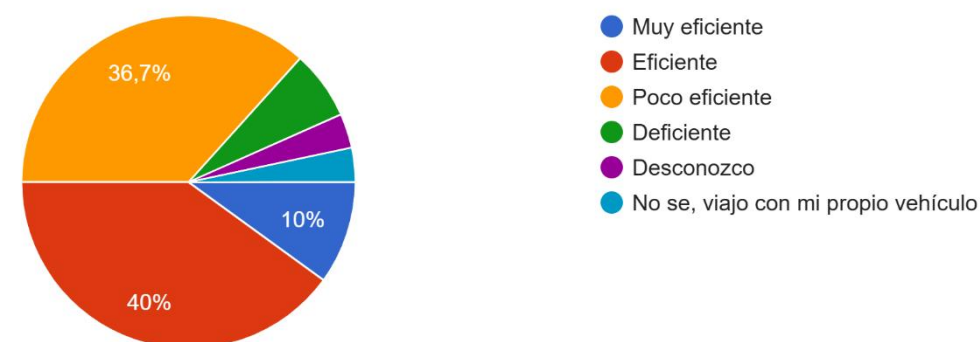
Fuente: Elaboración propia (2026)

El transporte público presenta valoraciones mixtas, lo que refleja que, aunque funciona, no satisface completamente las necesidades de los usuarios.

Gráfico 24. Transporte publico

¿Cómo califica el transporte público en la zona?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Uso del suelo

Cuadro 26. Uso de suelo

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|---------------|----------|------------|
| Adecuado | 20 | 67% |
| Poco adecuado | 7 | 23% |
| Muy adecuado | 2 | 7% |
| Inadecuado | 1 | 3% |

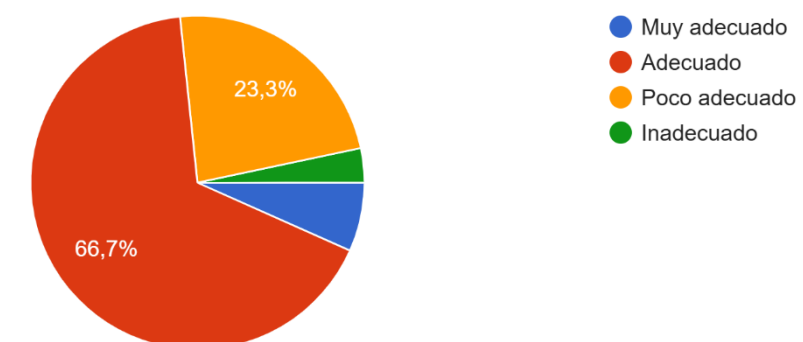
Fuente: Elaboración propia (2026)

El uso del suelo es percibido mayoritariamente como adecuado, lo que sugiere cierto nivel de organización en la distribución de actividades urbanas.

Gráfico 25. Uso de suelo

¿Qué tan adecuado considera el uso del suelo (comercial, residencial, transporte)?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Capacidad de infraestructura

Cuadro 27. Capacidad de infraestructura

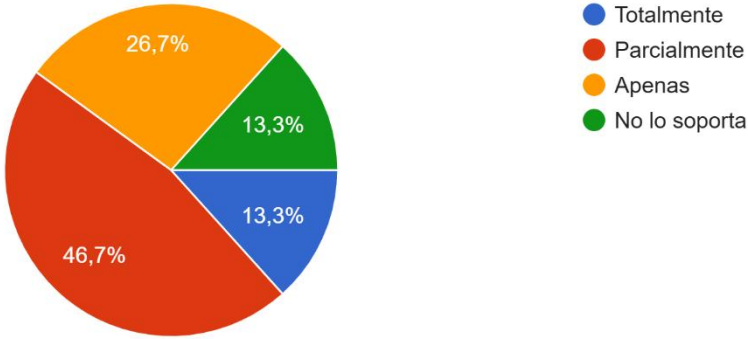
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|---------------|----------|------------|
| Parcialmente | 14 | 47% |
| Apenas | 8 | 27% |
| Totalmente | 4 | 13% |
| No lo soporta | 4 | 13% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

La infraestructura no responde completamente a la demanda existente, lo que indica saturación parcial del sistema urbano.

Gráfico 26. Capacidad de infraestructura

¿La infraestructura actual soporta el flujo de personas y mercancías?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Seguridad urbana

Cuadro 28. Seguridad urbana

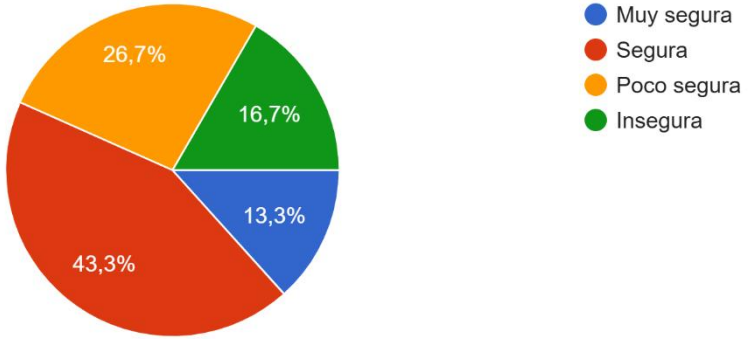
| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|-------------|----------|------------|
| Segura | 13 | 43% |
| Poco segura | 8 | 27% |
| Insegura | 5 | 17% |
| Muy segura | 4 | 13% |

Fuente: Elaboración propia (2026)

La percepción de seguridad es relativamente positiva, aunque existe un grupo importante que percibe inseguridad, lo cual debe ser considerado en la planificación urbana.

Gráfico 27. Seguridad urbana

¿Cómo percibe la seguridad urbana en la zona?
30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Necesidad de planificación urbana

Cuadro 29. Necesidad de planificación urbana

| Opinión | Cantidad | Porcentaje |
|----------------------------|----------|------------|
| Sí, urgentemente | 14 | 47% |
| Tal vez | 7 | 23% |
| Sí, pero no es prioritario | 7 | 23% |
| No es necesario | 2 | 7% |

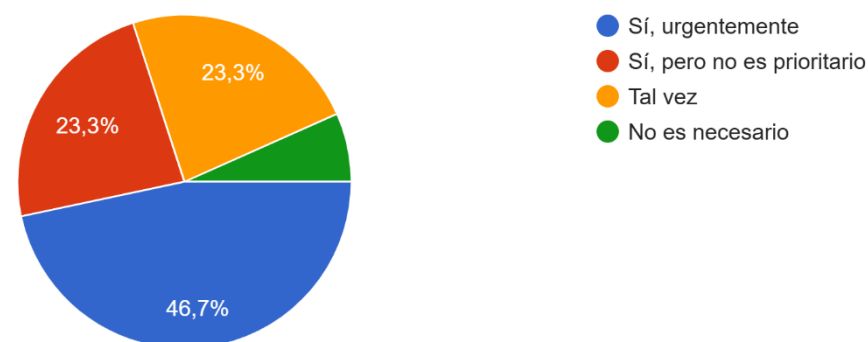
Fuente: Elaboración propia (2026)

Existe clara necesidad de mejorar la planificación urbana, lo que confirma los resultados obtenidos en preguntas anteriores.

Gráfico 28. Necesidad de planificación urbana

¿Cree que se necesita una mejor planificación urbana en Paso Canoas?

30 respuestas



Fuente: Elaboración propia (2026)

Análisis general de los resultados de las encuestas

Con base en los resultados obtenidos en la encuesta aplicada en la zona fronteriza de Paso Canoas, se logra identificar una serie de patrones y dinámicas urbanísticas relevantes que caracterizan el funcionamiento de este espacio.

En primer lugar, se evidencia que Paso Canoas cumple una función predominantemente comercial y de intercambio económico, ya que la mayoría de los encuestados indica que su principal motivo de visita está relacionado con actividades de compra o trabajo. Esto confirma el papel de la zona como un nodo estratégico dentro de la dinámica fronteriza, donde el comercio actúa como el principal motor de desarrollo.

En cuanto a las características de la población, los resultados muestran una predominancia de personas en edades económicamente activas, lo que refuerza la idea de que el flujo poblacional está estrechamente vinculado a actividades productivas. Asimismo, la frecuencia de visita indica que, aunque una parte importante de los usuarios acude ocasionalmente, también existe un flujo constante de personas que utilizan la zona de manera recurrente.

También, la población consultada considera que el crecimiento urbano es mayoritariamente moderado o lento, lo que sugiere que el desarrollo territorial no ha evolucionado al mismo ritmo que la actividad económica. Esta situación puede generar desequilibrios entre la expansión comercial y capacidad de la infraestructura urbana para responder a las necesidades del entorno.

En relación con el ordenamiento urbano, los resultados reflejan una percepción intermedia con tendencia hacia el desorden. Esto evidencia que, aunque existe cierto nivel de organización, la planificación urbana

no ha sido suficientemente efectiva para estructurar el crecimiento de la zona. Este fenómeno es común en espacios fronterizos donde el desarrollo está impulsado principalmente por dinámicas económicas informales o semirreguladas.

Asimismo, la infraestructura vial es valorada principalmente como regular, lo que indica que cumple su función básica, pero presenta limitaciones frente al volumen de tránsito existente. Esto se complementa con la percepción de que la infraestructura actual solo soporta parcialmente el flujo de personas y mercancías, evidenciando una posible saturación del sistema urbano.

En cuanto a los servicios básicos, la valoración general es positiva, lo que sugiere que existe una base funcional de infraestructura urbana. Sin embargo, esta condición no es suficiente para compensar las debilidades identificadas en otros aspectos como el transporte público, el cual presenta valoraciones mixtas y evidencia deficiencias en su eficiencia.

Uno de los aspectos más relevantes del análisis es la percepción generalizada de que la planificación urbana es insuficiente. La mayoría de los encuestados considera que existe muy poca o solo parcial planificación, lo que se traduce en problemas relacionados con el ordenamiento territorial y la organización del espacio urbano.

A pesar de que el uso del suelo es percibido como adecuado en términos generales, esta percepción contrasta con otros resultados que evidencian desorden urbano, lo cual podría indicar una normalización de condiciones urbanas que no necesariamente responden a criterios técnicos de planificación.

Finalmente, la percepción de seguridad urbana es relativamente positiva, aunque con presencia de opiniones que señalan inseguridad, lo que sugiere que este aspecto debe ser considerado dentro de las estrategias de mejora del entorno urbano.

En conjunto, los resultados evidencian que Paso Canoas presenta una dinámica urbana fuertemente influenciada por el comercio fronterizo, con un crecimiento territorial que no ha sido acompañado por una planificación urbana adecuada.

Síntesis de los resultados de las encuestas

A partir del análisis realizado, se pueden destacar los siguientes puntos clave:

- Paso Canoas funciona como un centro de comercio fronterizo, donde las actividades económicas son el principal motor del desarrollo urbano.
- La población que utiliza la zona está compuesta principalmente por personas en edad económicamente activa, lo que refuerza su carácter productivo.
- El crecimiento urbano es percibido como moderado o lento, lo que evidencia una posible falta de inversión o planificación en el desarrollo territorial.
- Existe una percepción de ordenamiento urbano intermedio con tendencia al desorden, lo que refleja debilidades en la planificación urbana.
- La infraestructura vial y la capacidad del sistema urbano son percibidas como limitadas frente al flujo existente, lo que sugiere saturación parcial.
- Los servicios básicos presentan condiciones aceptables, aunque no suficientes para garantizar un desarrollo urbano integral.
- La planificación urbana es considerada insuficiente, lo que constituye uno de los principales problemas estructurales de la zona.

- El comercio fronterizo es identificado como el factor principal que influye en el crecimiento urbano, condicionando la organización del espacio.
- Existe una percepción relativamente positiva de la seguridad, aunque con áreas de mejora.

Se identifica una necesidad clara de fortalecer la planificación urbana, lo cual es fundamental para mejorar el ordenamiento territorial y la calidad del entorno urbano.

Análisis comparativo general de las encuestas

En primer lugar, se observa que ambas zonas fronterizas cumplen funciones distintas dentro del sistema territorial. Paso Canoas se caracteriza principalmente como un centro de comercio fronterizo activo, donde predominan las actividades de compra y venta, lo que genera una dinámica urbana más consolidada en términos económicos.

Por su parte, Peñas Blancas funciona principalmente como un punto de tránsito internacional, donde la mayoría de los usuarios se desplaza hacia otro país. Esto implica que su desarrollo urbano está más vinculado al flujo de personas y mercancías que a la permanencia o actividad comercial local.

En relación con el crecimiento urbano, en ambas zonas se percibe como limitado; sin embargo, en Peñas Blancas la percepción de crecimiento lento es más marcada. Esto puede indicar un menor nivel de desarrollo urbano en comparación con Paso Canoas.

En cuanto al ordenamiento urbano, ambas zonas presentan deficiencias; no obstante, en Peñas Blancas la percepción de desorden es significativamente mayor. Esto evidencia una menor planificación territorial en comparación con Paso Canoas, donde existe al menos un nivel intermedio de organización.

Respecto a la infraestructura vial, en ambos casos se percibe como insuficiente para el volumen de tránsito existente. Sin embargo, en Peñas Blancas esta situación es más crítica debido a su función como corredor de transporte internacional.

En términos de planificación urbana, ambas zonas presentan debilidades; no obstante, en Peñas Blancas la percepción de ausencia de planificación es más fuerte; esto refleja un mayor rezago en la gestión territorial.

Finalmente, en cuanto a la seguridad urbana, Paso Canoas presenta una percepción relativamente más positiva, mientras que en Peñas Blancas predominan percepciones de inseguridad, lo que puede estar asociado a la intensidad del tránsito y a la falta de control urbano.

Tabla comparativa de resultados de las encuestas

Cuadro 30. Tabla comparativa de resultados

| Variable | Paso Canoas | Peñas Blancas |
|------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Función principal | Comercio fronterizo | Tránsito internacional |
| Motivo principal | Compras y comercio | Paso hacia otro país |
| Tipo de población | Económicamente activa | Económicamente activa |
| Frecuencia de uso | Ocasional y recurrente | Recurrente |
| Crecimiento urbano | Moderado / lento | Lento |
| Ordenamiento urbano | Intermedio | Desordenado |
| Infraestructura vial | Regular | Regular – deficiente |
| Planificación urbana | Insuficiente | Muy deficiente |
| Uso del suelo | Mayormente adecuado | Poco adecuado |
| Capacidad de infraestructura | Parcialmente suficiente | Insuficiente |
| Seguridad urbana | Relativamente segura | Poco segura |
| Influencia del comercio | Muy Alta | Alta |
| Servicios básicos | Aceptables | Regulares |
| Transporte público | Intermedio | Deficiente |
| Necesidad de planificación | Alta | Muy alta |

Fuente: Elaboración propia (2026)

Interpretación comparativa de las encuestas

Con base en la tabla comparativa anterior, se puede identificar que ambas zonas presentan problemáticas urbanísticas similares, principalmente relacionadas con la falta de planificación y la presión generada por las dinámicas fronterizas.

No obstante, Paso Canoas muestra un mayor nivel de consolidación urbana debido a su fuerte actividad comercial, lo que ha permitido cierto grado de desarrollo en infraestructura y servicios. En contraste, Peñas Blancas presenta un desarrollo urbano más limitado, caracterizado por una mayor dependencia del tránsito internacional y una menor estructuración territorial.

Asimismo, la diferencia en el uso del suelo refleja que en Paso Canoas existe una organización más funcional del espacio urbano, mientras que en Peñas Blancas se evidencia una mayor desarticulación entre las diferentes actividades urbanas.

En términos de planificación, ambas zonas requieren intervención; sin embargo, Peñas Blancas presenta una necesidad más urgente debido a la percepción generalizada de ausencia de planificación.



Figura 12. Localización y contexto de estudio. Fuente: Elaboración Propia 2026

Localización y contexto de estudio

El análisis territorial evidencia que las fronteras de Peñas Blancas y Paso Canoas, funcionan como nodos estratégicos de conexión internacional dentro del territorio costarricense. Ambas presentan una alta relevancia geopolítica y económica, al concentrar flujos de tránsito, comercio y movilidad entre países. Sin embargo, su desarrollo urbano ha sido condicionado por procesos espontáneos, con escasa planificación, lo que ha generado configuraciones espaciales fragmentadas y poco articuladas.

Las fronteras analizadas poseen alta importancia estratégica, pero no han sido planificadas como espacios urbanos integrales. Esto ha generado un crecimiento fragmentado que no responde a la intensidad de uso del territorio.



Figura 13. Mapeo de Dinámicas Urbanas. Fuente: Elaboración Propia 2026

Mapeo de dinámicas urbanas

Se identifican dinámicas urbanas caracterizadas por una fuerte concentración de actividades comerciales, alta movilidad vehicular y peatonal, así como un uso mixto del suelo, sin regulación clara. Estas dinámicas están directamente influenciadas por la actividad fronteriza, generando patrones de crecimiento lineal y presión sobre la infraestructura existente. La interacción constante entre flujos y actividades evidencia un territorio altamente activo pero desordenado.

El territorio presenta una fuerte actividad urbana sin ordenamiento, donde se superponen usos sin regulación. Esto genera conflictos espaciales y reduce la eficiencia funcional del entorno.

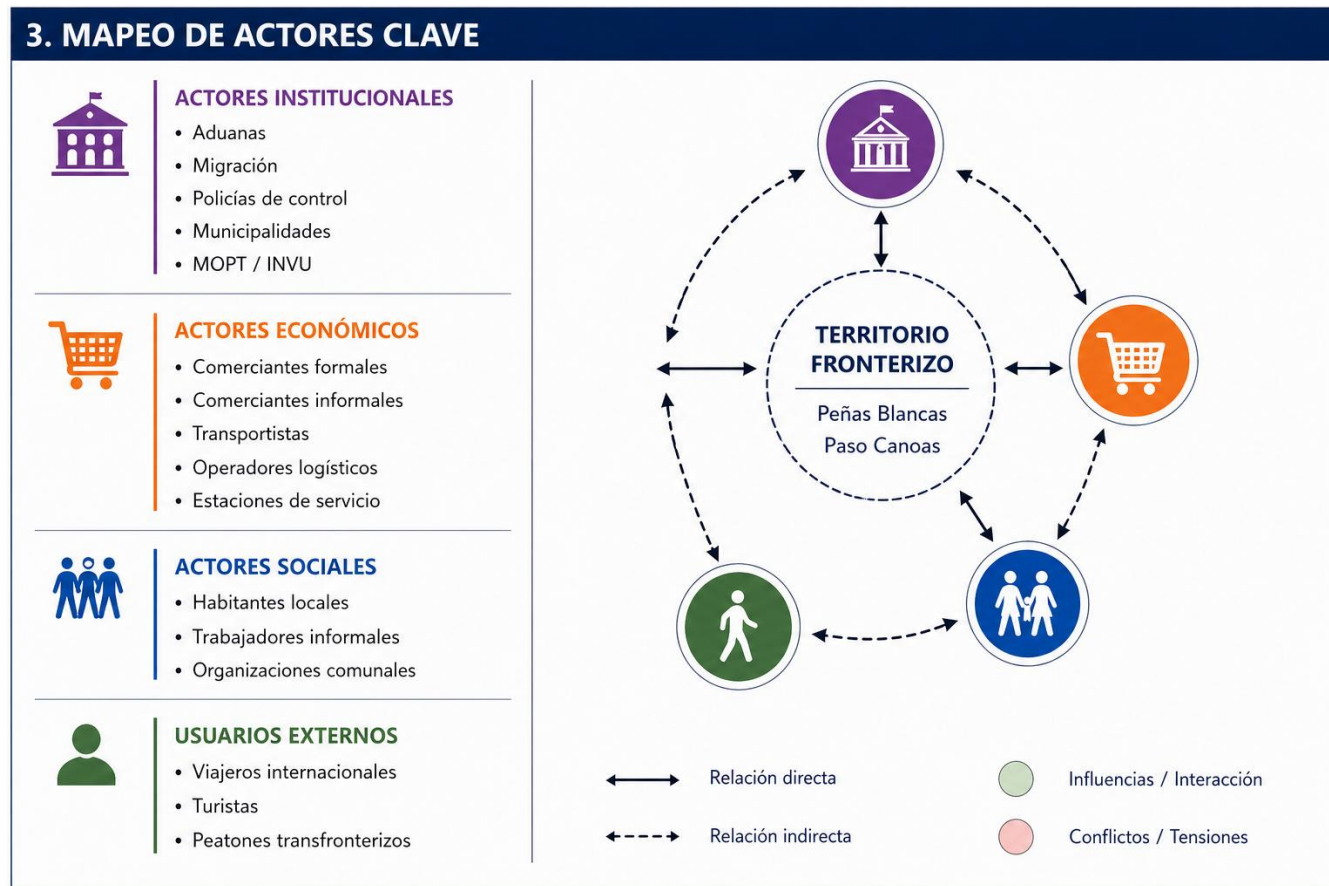


Figura 14. Mapeo de Actores Clave. Fuente: Elaboración Propia 2026

Mapeo de actores clave

El territorio fronterizo se configura a partir de la interacción de múltiples actores institucionales, económicos y sociales, cada uno con distintos niveles de influencia sobre el espacio urbano. Se evidencia una débil articulación entre estos actores, lo que limita la capacidad de gestión territorial. La predominancia de actores económicos informales refleja la falta de regulación efectiva y planificación coordinada.

Existe una fragmentación en la gestión territorial debido a la falta de articulación entre actores. La predominancia de la informalidad evidencia debilidades en la gobernanza urbana.

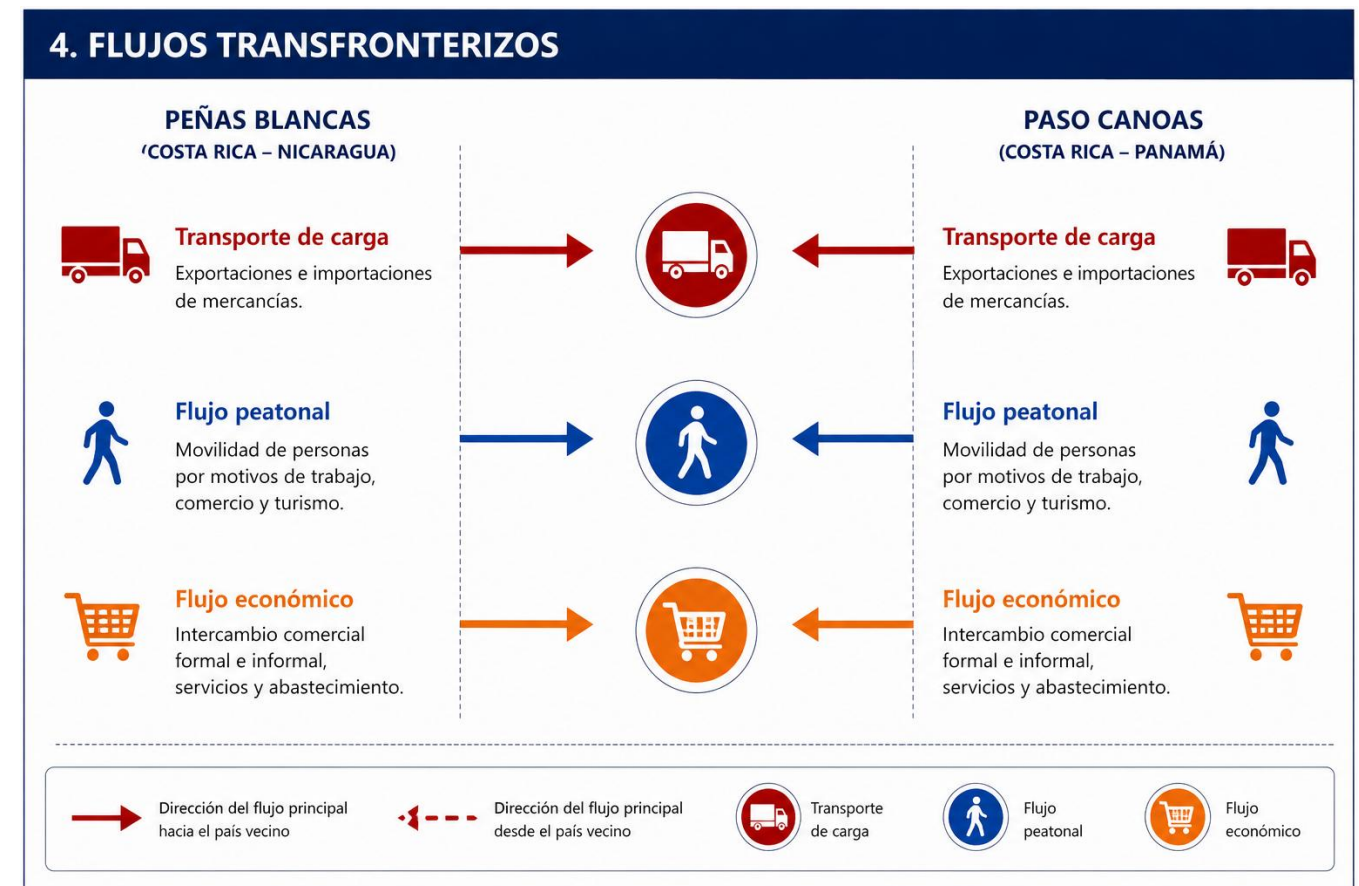


Figura 15. Flujos Transfronterizos. Fuente: Elaboración Propia 2026

Flujos transfronterizos

Los flujos transfronterizos constituyen el principal elemento estructurador del territorio, destacando el transporte de carga como el flujo dominante. Inclusive, el flujo peatonal y el intercambio económico generan una ocupación intensiva del espacio urbano. Esta condición transforma la frontera en un corredor dinámico, donde la movilidad constante genera impactos directos sobre la organización espacial y funcional del entorno.

Los flujos operan sin una planificación estructurada, priorizando el transporte de carga sobre otros servicios de transporte. Esto afecta negativamente la calidad urbana y la seguridad del peatón.

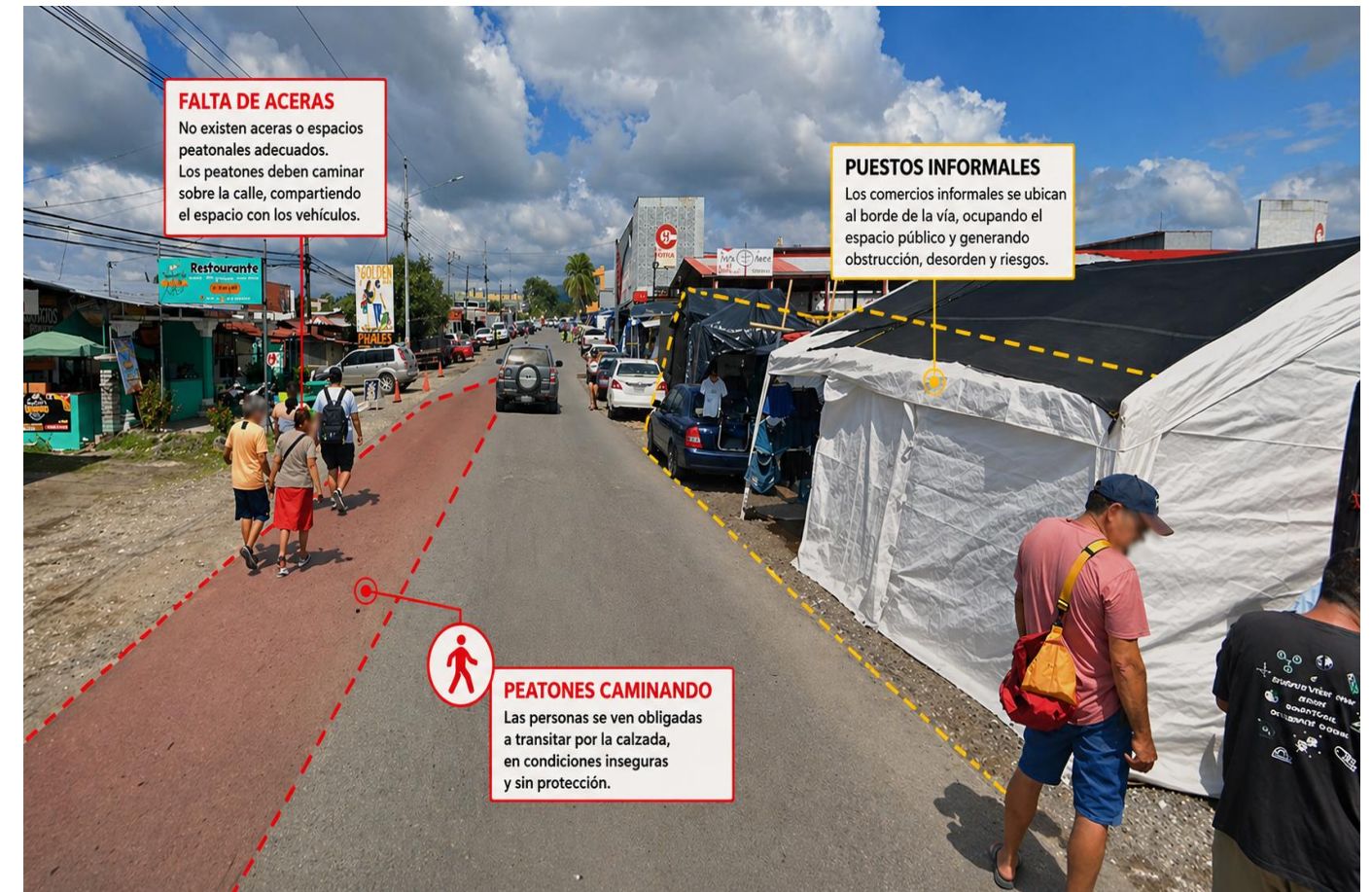


Figura 16. Problemas Urbanos Identificados. Fuente: Elaboración Propia 2026

Figura 17. Análisis foto de Paso canoas. Fuente: Elaboración Propia 2026

Problemas urbanos identificados

Se identifican problemáticas urbanas críticas como la congestión vehicular, la ocupación informal del espacio público, el déficit de infraestructura y la inseguridad peatonal. Estas condiciones son consecuencia de un crecimiento urbano no planificado y de la ausencia de regulación territorial efectiva. Asimismo, se evidencian impactos ambientales y conflictos en el uso del suelo que afectan la calidad del espacio urbano.

Las problemáticas responden a un crecimiento urbano sin control ni regulación efectiva. Esto impacta la funcionalidad del espacio y deteriora la calidad de vida.

La imagen evidencia un tramo urbano en la zona fronteriza donde se observa la ausencia de infraestructura peatonal adecuada, obligando a los usuarios a desplazarse directamente sobre la calzada vehicular. Asimismo, se identifica la presencia de comercio informal ubicado en el borde de la vía, ocupando el espacio público y reduciendo el área disponible para la circulación.

La ausencia de infraestructura básica y la apropiación informal del espacio, evidencian una debilidad institucional en la gestión urbana, y se nota una desconexión entre las necesidades reales de los usuarios y la estructura física del territorio.

07

Conclusiones

CONCLUSIONES

Sobre la base del análisis del tema de investigación y con base en los resultados obtenidos, según las encuestas aplicadas en las zonas fronterizas de Paso Canoas y Peñas Blancas, se puede establecer una serie de conclusiones que permiten comprender las dinámicas urbanísticas presentes en estos territorios.

En primer lugar, se concluye que ambas zonas funcionan como espacios estratégicos dentro del sistema territorial de Costa Rica, desempeñando un papel fundamental en la movilidad internacional y en el intercambio económico. No obstante, cada una presenta características particulares que influyen en su desarrollo urbano.

Paso Canoas se configura como un centro de comercio fronterizo consolidado, donde las actividades económicas, especialmente el comercio, son el principal motor del crecimiento urbano. En contraste, Peñas Blancas cumple principalmente una función de tránsito internacional, lo que condiciona su desarrollo urbano hacia una lógica de paso más que de permanencia.

En segundo lugar, se evidencia que el crecimiento urbano en ambas zonas no ha sido acompañado por una planificación territorial adecuada. Aunque, existe desarrollo económico, este no se traduce necesariamente en un crecimiento urbano ordenado, lo que genera problemáticas relacionadas con el uso del suelo, la infraestructura y la organización espacial.

Asimismo, se concluye que el ordenamiento urbano presenta deficiencias importantes, siendo más evidente en Peñas Blancas, donde predomina una percepción de desorden. Esto sugiere la ausencia de estrategias de planificación urbana que permitan estructurar el crecimiento de manera eficiente.

En cuanto a la infraestructura, se determina que tanto en Paso Canoas como en Peñas Blancas esta resulta insuficiente para atender la demanda generada por el flujo de personas y mercancías. La infraestructura vial, en particular, presenta limitaciones que afectan la movilidad y el funcionamiento de estas zonas.

Por otra parte, se identifica que los servicios básicos presentan condiciones aceptables en Paso Canoas, mientras que en Peñas Blancas se perciben como regulares, lo que evidencia desigualdades en el nivel de desarrollo urbano entre ambas fronteras.

En relación con la seguridad urbana, se concluye que Paso Canoas presenta una percepción relativamente más favorable, mientras que en Peñas Blancas existe una mayor percepción de inseguridad, lo cual impacta en la calidad del entorno urbano.

Finalmente, se concluye que existe una necesidad urgente de fortalecer la planificación urbana en ambas zonas, especialmente en Peñas Blancas, donde la desorganización territorial es más evidente. La ausencia de planificación limita el desarrollo sostenible y genera problemáticas urbanas que afectan tanto a usuarios como a residentes.

08

Recomendaciones

RECOMENDACIONES

A partir del análisis crítico de los resultados obtenidos, se plantean las siguientes recomendaciones orientadas a mejorar el desarrollo urbano en las zonas fronterizas de Paso Canoas y Peñas Blancas. Estas recomendaciones se estructuran desde una perspectiva operativa, considerando su viabilidad institucional, temporal y territorial en el contexto costarricense y su relación binacional.

Como proyección general del estudio, se establece que la implementación de instrumentos de planificación urbana específicos para territorios fronterizos, articulados entre instituciones nacionales y actores locales, permitirá reducir el crecimiento urbano desordenado y mejorar la funcionalidad territorial de estas áreas.

Hipótesis derivadas del análisis

Se plantea que la ausencia de instrumentos de planificación urbana específicos para territorios fronterizos, incide directamente en la fragmentación espacial y en la ineficiencia funcional de estas áreas; por lo tanto, la implementación de modelos de planificación integrados permitirá mejorar la articulación territorial y la organización del espacio urbano en ambos lados fronterizos.

Asimismo, se establece que las deficiencias en la infraestructura vial y en los sistemas de movilidad constituyen un factor determinante en la congestión, el desorden urbano y la baja eficiencia operativa de las zonas fronterizas; en consecuencia, la mejora integral de estos sistemas contribuirá a optimizar los flujos de tránsito y fortalecer la dinámica económica local.

Finalmente, se propone que la alta presencia de comercio informal y la limitada provisión de servicios básicos están directamente relacionadas con la falta de planificación y control institucional; por lo tanto, su regulación y formalización, acompañadas de inversión en infraestructura urbana, permitirán mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad del entorno urbano.

En primer lugar, se recomienda la formulación e implementación de Planes de Ordenamiento Territorial Fronterizo (POTF), concebidos como instrumentos técnicos que respondan a las dinámicas propias de las zonas limítrofes. Esta acción debe desarrollarse mediante procesos coordinados de diagnóstico, zonificación y regulación del uso del suelo, liderados por el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH) y el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), en conjunto con las municipalidades de Corredores y La Cruz, cuya finalidad es integrar la participación de actores locales y entidades homólogas de los países vecinos. Su implementación debe plantearse en una primera fase de corto plazo enfocada en la planificación (1–3 años), seguida de una fase de ejecución y consolidación a mediano plazo, garantizando así una transición progresiva hacia un modelo urbano más ordenado y funcional.

En segundo lugar, se plantea el mejoramiento integral de la infraestructura vial y de los sistemas de movilidad fronteriza, considerando la alta concentración de flujos vehiculares y peatonales que caracterizan estas zonas. Esta recomendación implica no solo la ampliación de vías existentes, sino, también la reorganización de la jerarquía vial mediante la incorporación de carriles diferenciados, infraestructura

peatonal adecuada y soluciones de conectividad que reduzcan los puntos de congestión. Este proceso debe ser ejecutado principalmente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en coordinación con los gobiernos locales, priorizando intervenciones a corto plazo en los puntos críticos y proyectando mejoras estructurales en el mediano plazo.

Asimismo, se recomienda la reorganización del uso del suelo por medio de una zonificación funcional clara, que permita ordenar las actividades comerciales, residenciales y de transporte que actualmente se desarrollan de manera desarticulada. Esta medida debe ser implementada mediante la actualización de planes reguladores cantonales, incorporando criterios específicos para territorios fronterizos y evitando la mezcla inadecuada de usos que genera conflictos urbanos. Las municipalidades, con el respaldo técnico del MIVAH e INVU, deben liderar este proceso en un horizonte de mediano plazo, asegurando su coherencia con las dinámicas reales del territorio.

En cuarto lugar, se plantea la inversión estratégica en infraestructura urbana y servicios básicos, especialmente en Peñas Blancas, donde el análisis evidencia mayores niveles de rezago. Esta recomendación abarca el fortalecimiento de sistemas de agua potable, electrificación, gestión de residuos sólidos y la creación o mejora de espacios públicos que contribuyan a la calidad urbana. Su ejecución debe involucrar a instituciones como el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (A y A), gobiernos locales y posibles esquemas de cooperación público-privada, priorizando acciones a corto plazo que puedan generar impactos visibles, con continuidad en un plazo perentorio.

En relación con el transporte, se propone el fortalecimiento del sistema de transporte público en las zonas fronterizas, con el objetivo de mejorar la movilidad de la población y reducir la dependencia de sistemas informales. Esta acción debe contemplar la estructuración de rutas, la organización de terminales y la

regulación del servicio, bajo la responsabilidad del MOPT y los operadores de transporte, con una implementación inicial a corto plazo y ajustes progresivos conforme a la demanda.

También, se recomienda la implementación de estrategias de seguridad urbana desde un enfoque integral, que contemple tanto el diseño del espacio como la presencia institucional. Esto incluye la mejora de la iluminación pública, el ordenamiento del espacio urbano y la incorporación de principios de diseño seguro, en coordinación con el Ministerio de Seguridad Pública y las municipalidades. Estas acciones deben ejecutarse a corto plazo, dado su impacto inmediato en la percepción y condiciones de seguridad.

Además, se plantea la formalización progresiva del comercio fronterizo informal, como un mecanismo clave para mejorar el orden urbano y fortalecer la economía local. Esta medida implica la creación de espacios comerciales adecuados, la regulación de permisos y la reubicación organizada de los comerciantes, procesos que deben ser liderados por las municipalidades en conjunto con el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, en un horizonte de corto a mediano plazo, que permita una transición gradual sin afectar los medios de subsistencia.

Finalmente, se recomienda el desarrollo de modelos de planificación urbana binacional integrada, reconociendo que las dinámicas urbanas en Paso Canoas y Peñas Blancas trascienden los límites políticos. Esta recomendación implica la creación de mecanismos de coordinación entre los gobiernos de Costa Rica, Panamá y Nicaragua, mediante mesas técnicas, acuerdos bilaterales y proyectos conjuntos que permitan una gestión territorial coherente. Este proceso debe proyectarse a mediano y a largo plazo, dado su nivel de complejidad institucional, pero resulta fundamental para garantizar un desarrollo urbano equilibrado y sostenible en ambas fronteras.

Figura 18. Visión Estratégica y Principios de Intervención. Fuente: Elaboración Propia 2026



09

Bibliografía

Bibliografía General

LIBROS

Ángel, S. (2012). *Planet of cities*. Lincoln Institute of Land Policy.

https://wagner.nyu.edu/files/faculty/publications/PlanetofCities_Shloomo_Web_Chapter.pdf

Castells, M. (1996). *La era de la información: Economía, sociedad y cultura*. Alianza Editorial.

https://www.amsafe.org.ar/wp-content/uploads/Castells-LA_SOCIEDAD_RED.pdf

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.

<https://cus.ubt-uni.net/wp-content/uploads/2024/11/Kevin-Lynch-The-Image-of-the-City.pdf>

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

https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/3378318195828806/Cities_For_People_-_Jan_Gehl.pdf

Viganò, P. (2018). *The horizontal metropolis*. Springer.

<https://content.e-bookshelf.de/media/reading/L-11110551-a87e3ca406.pdf>

Sassen, S. (2001). *La ciudad global*. Princeton University Press.

https://mauricioravanal.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/03/la_ciudad_global_saskia_sassen.pdf

Sennett, R. (2018). *Building and dwelling: Ethics for the city*. Farrar, Straus and Giroux.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7365729.pdf>

Bibliografía páginas web

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2020). *Movilidad e integración regional en América Latina*.

<https://www.cepal.org/es>

Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU). (2020). *Lineamientos de planificación urbana en Costa Rica*.

<https://faolex.fao.org/docs/pdf/cos177919.pdf>

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). (2021). *Infraestructura vial y conectividad nacional*.

<https://www.mopt.go.cr/>

Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH). (2022). *Política nacional de vivienda y asentamientos humanos*.

<https://www.mivah.go.cr/>

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (UN-Habitat). (2021). *Urbanización sostenible en América Latina*.

<https://unhabitat.org/>

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP). (2019). *Urbanización y medio ambiente*.

<https://unhabitat.org/>

Bibliografía artículos

Dilla Alfonso, H. (2015). *Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina. Estudios Fronterizos*.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0187-69612015000100002&script=sci_arttext

Cruz, T., & Forman, F. (2018). *MEXUS: Geographies of Interdependence*.
<http://dimensionsofcitizenship.org/participants/estudio-teddy-cruz-plus-fonna-forman/index.html>

Portes, A., & Roberts, B. (2005). *The free-market city: Latin American urbanization in the years of neoliberal experiment*.

http://ojs.reduaz.mx/coleccion_desarrollo_migracion/ciudades_latinoamericanas/introduccion.pdf

Secchi, B., & Viganò, P. (2018). *Territorial urbanism in Europe*.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8099050.pdf>

Sohn, C. (2014). *Modelling cross-border integration: The role of borders as resources*.

[https://www.regionalstudies.org/wp-](https://www.regionalstudies.org/wp-content/uploads/2018/07/Sohn_Licheron_From_barrier_to_resource.pdf)

[content/uploads/2018/07/Sohn_Licheron_From_barrier_to_resource.pdf](https://www.regionalstudies.org/wp-content/uploads/2018/07/Sohn_Licheron_From_barrier_to_resource.pdf)

Weizman, E. (2017). *Forensic architecture: Violence at the threshold of detectability*.

https://underworldsblog.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/10/eyal-weizman-forensic-architecture_-_violence-at-the-threshold-of-detectability-zone-books-2017.pdf

10

Anexos

Anexos

22/3/26, 2:44 Peñas Blancas Encuesta Académica: Dinámicas Urbanísticas en la Frontera Norte Caso: Peñas Blancas (Costa Rica – Nicaragua)

Peñas Blancas Encuesta Académica: Dinámicas Urbanísticas en la Frontera Norte Caso: Peñas Blancas (Costa Rica – Nicaragua)

Hola

Esta encuesta es parte de una investigación como parte del desarrollo de la tesis, sobre las dinámicas urbanas de la frontera Norte de costa rica

El objetivo es analizar la percepción de los usuarios y actores locales sobre las dinámicas urbanísticas, la infraestructura, los servicios y el ordenamiento territorial en la zona fronteriza de Peñas Blancas, con el fin de identificar los principales factores que influyen en el desarrollo urbano de estos espacios fronterizos.

La participación es anónima y voluntaria, y tomara menos de 5 minutos. Los resultados se utilizaran únicamente con fines académicos.

Muchas gracias

*Indica que la pregunta es obligatoria

1. ¿En cual rango de edad se encuentra? *

Marca solo un óvalo.

- 18 - 24 años
- 25 - 29 años
- 30 - 39 años
- 40 - 49 años
- 50 - 59 años
- 60 años o mas
- Otro:
—

<https://docs.google.com/forms/d/1ApAhzSQLahy11PpzsPPjUviOJ8pH0cdAVEHwj8VFIY/edit>

1/8

22/3/26, 2:44 Peñas Blancas Encuesta Académica: Dinámicas Urbanísticas en la Frontera Norte Caso: Peñas Blancas (Costa Rica – Nicaragua)

2. ¿Con cuál género se identifica? *

Marca solo un óvalo.

- Femenino
- Masculino
- Prefiero no decirlo
- Otro:
—

3. ¿Con qué frecuencia visita o transita por Peñas Blancas? *

Marca solo un óvalo.

- Todos los días
- Varias veces por semana
- Varias veces al mes
- Rara vez
- Otro:
—

4. ¿Cuál es su principal motivo para estar en Peñas Blancas? *

Marca solo un óvalo.

- Trabajo
- Comercio o compras
- Tránsito hacia otro país
- Residencia
- Otro:
—

<https://docs.google.com/forms/d/1ApAhzSQLahy11PpzsPPjUviOJ8pH0cdAVEHwj8VFIY/edit>

2/8

5. ¿Cómo considera el crecimiento urbano de Peñas Blancas en los últimos años? *

Marca solo un óvalo.

- Muy rápido
- Moderado
- Lento
- No ha cambiado
- Otro:
__

6. ¿Cómo califica el ordenamiento urbano de la zona fronteriza? *

Marca solo un óvalo.

- Muy ordenado
- Medianamente ordenado
- Poco ordenado
- Desordenado
- Otro:
__

7. ¿Cómo evalúa la infraestructura vial en Peñas Blancas? *

Marca solo un óvalo.

- Excelente
- Buena
- Regular
- Deficiente
- Otro:
__

8. ¿Considera que el comercio fronterizo influye en el crecimiento urbano? *

Marca solo un óvalo.

- Mucho
- Moderadamente
- Poco
- Nada
- Otro:
__

9. ¿Cómo percibe la disponibilidad de servicios básicos (agua, electricidad, basura)? *

Marca solo un óvalo.

- Muy buena
- Buena
- Regular
- Deficiente
- Otro:
__

10. ¿Cómo califica el transporte público en la zona? *

Marca solo un óvalo.

- Muy eficiente
- Eficiente
- Poco eficiente
- Deficiente
- Otro:
__

11. ¿Considera que existe suficiente planificación urbana en la zona fronteriza?

Marca solo un óvalo.

- Sí, completamente
- Parcialmente
- Muy poca
- No existe
- Otro:
__

12. ¿Qué tan adecuado considera el uso del suelo (comercial, residencial, transporte)? *

Marca solo un óvalo.

- Muy adecuado
- Adecuado
- Poco adecuado
- Inadecuado
- Otro:
__

13. ¿La infraestructura actual soporta el flujo de personas y mercancías? *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente
- Parcialmente
- Apenas
- No lo soporta
- Otro:
—

14. ¿Cómo percibe la seguridad urbana en la zona? *

Marca solo un óvalo.

- Muy segura
- Segura
- Poco segura
- Insegura
- Otro:
—

15. ¿Considera que el crecimiento comercial ha afectado la planificación urbana? *

Marca solo un óvalo.

- Mucho
- Moderadamente
- Poco
- Nada
- Otro:
—

16. ¿Cómo califica los espacios públicos (aceras, parques, zonas peatonales)? *

Marca solo un óvalo.

- Muy buenos
- Buenos
- Regulares
- Deficientes
- Otro:
—

17. ¿Cree que se necesita una mejor planificación urbana en Peñas Blancas? *

Marca solo un óvalo.

- Sí, urgentemente
- Sí, pero no es prioritario
- Tal vez
- No es necesario
- Otro:
—

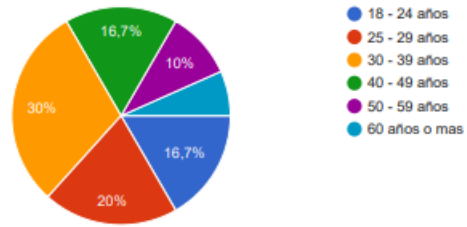
Peñas Blancas Encuesta Académica: Dinámicas Urbanísticas en la Frontera Norte Caso: Peñas Blancas (Costa Rica – Nicaragua)

30 respuestas

¿En cual rango de edad se encuentra?

[Copiar](#)

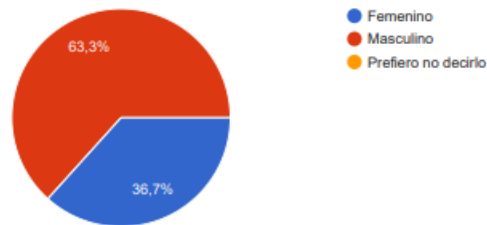
30 respuestas



¿Con cuál género se identifica?

[Copiar](#)

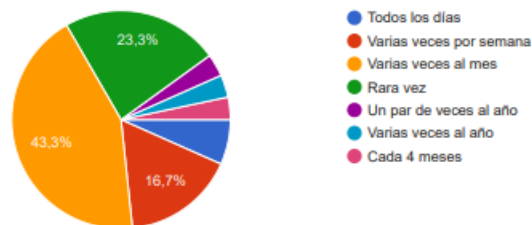
30 respuestas



¿Con qué frecuencia visita o transita por Peñas Blancas?

[Copiar](#)

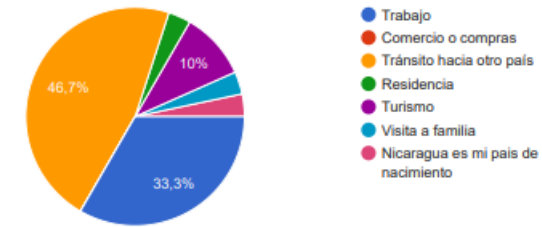
30 respuestas



¿Cuál es su principal motivo para estar en Peñas Blancas?

[Copiar](#)

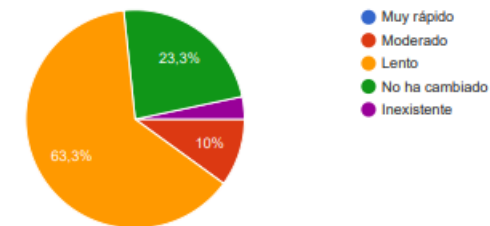
30 respuestas



¿Cómo considera el crecimiento urbano de Peñas Blancas en los últimos años?

[Copiar](#)

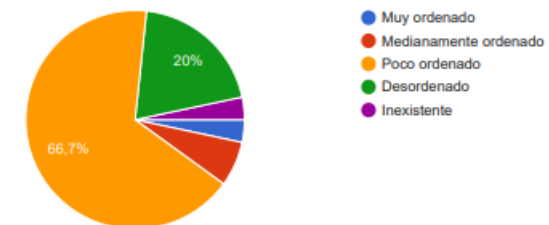
30 respuestas

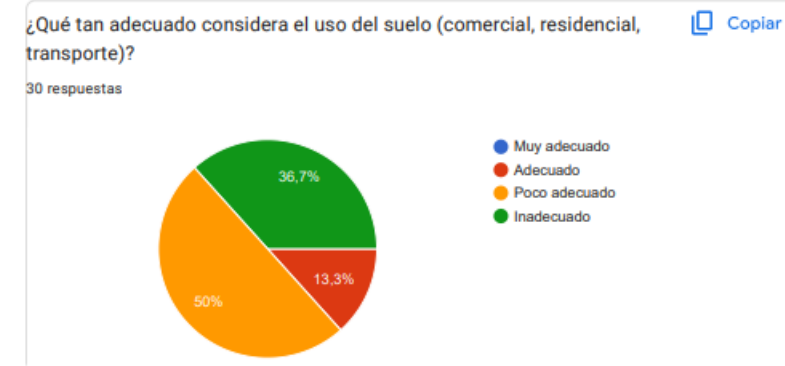
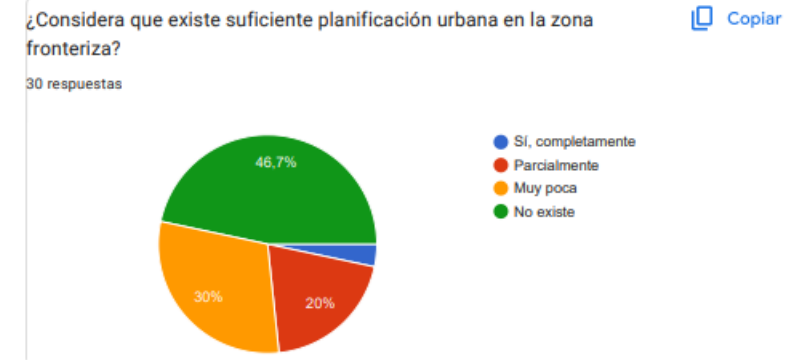
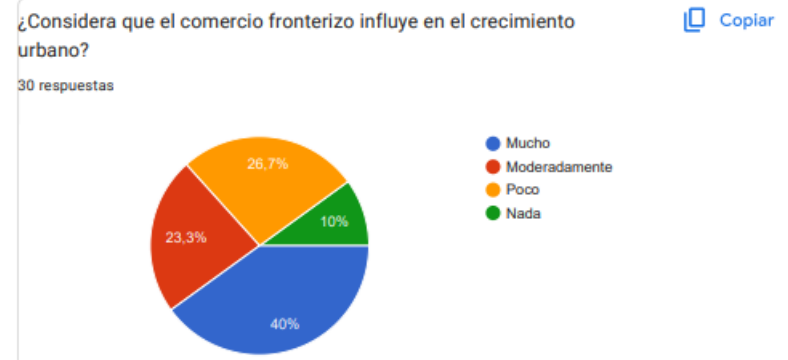
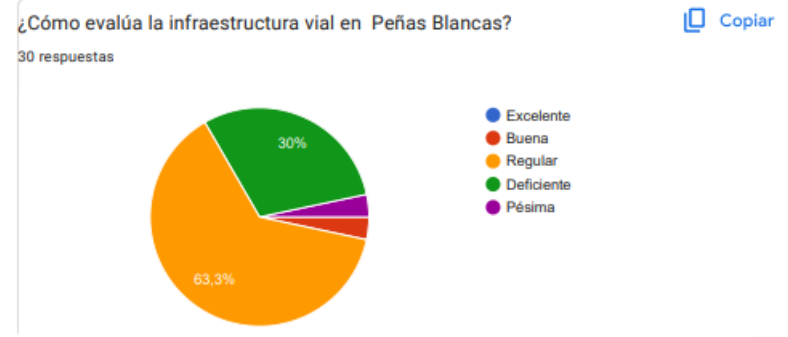


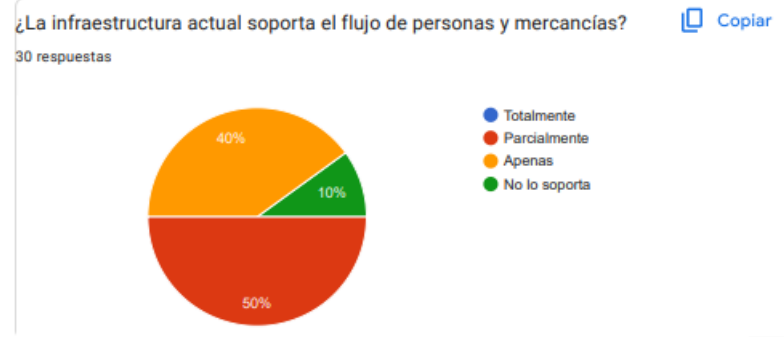
¿Cómo califica el ordenamiento urbano de la zona fronteriza?

[Copiar](#)

30 respuestas







Encuesta Académica: Dinámicas Urbanísticas en la Frontera Sur Caso: Paso Canoas (Costa Rica – Panamá)

Hola

Esta encuesta es parte de una investigación como parte del desarrollo de la tesis, sobre las dinámicas urbanas de la frontera sur de costa rica

El objetivo es analizar la percepción de los usuarios y actores locales sobre las dinámicas urbanísticas, la infraestructura, los servicios y el ordenamiento territorial en la zona fronteriza de Paso Canoas, con el fin de identificar los principales factores que influyen en el desarrollo urbano de estos espacios fronterizos.

La participación es anónima y voluntaria, y tomara menos de 5 minutos. Los resultados se utilizaran únicamente con fines académicos.

Muchas gracias

** Indica que la pregunta es obligatoria*

1. ¿En cual rango de edad se encuentra? *

Marca solo un óvalo.

- 18 - 24 años
- 25 - 29 años
- 30 - 39 años
- 40 - 49 años
- 50 - 59 años
- 60 años o mas
- Otro:
_

2. ¿Con cuál género se identifica? *

Marca solo un óvalo.

- Femenino
- Masculino
- Prefiero no decirlo
- Otro:
_

3. ¿Con qué frecuencia visita o transita por Paso Canoas? *

Marca solo un óvalo.

- Todos los días
- Varias veces por semana
- Varias veces al mes
- Rara vez
- Otro:
_

4. ¿Cuál es su principal motivo para estar en Paso Canoas? *

Marca solo un óvalo.

- Trabajo
- Comercio o compras
- Tránsito hacia otro país
- Residencia
- Otro:
_

5. ¿Cómo considera el crecimiento urbano de Paso Canoas en los últimos años? *

Marca solo un óvalo.

- Muy rápido
- Moderado
- Lento
- No ha cambiado
- Otro:
—

6. ¿Cómo califica el ordenamiento urbano de la zona fronteriza? *

Marca solo un óvalo.

- Muy ordenado
- Medianamente ordenado
- Poco ordenado
- Desordenado
- Otro:
—

7. ¿Cómo evalúa la infraestructura vial en Paso Canoas? *

Marca solo un óvalo.

- Excelente
- Buena
- Regular
- Deficiente
- Otro:
—

8. ¿Considera que el comercio fronterizo influye en el crecimiento urbano? *

Marca solo un óvalo.

- Mucho
- Moderadamente
- Poco
- Nada
- Otro:
—

9. ¿Cómo percibe la disponibilidad de servicios básicos (agua, electricidad, basura)? *

Marca solo un óvalo.

- Muy buena
- Buena
- Regular
- Deficiente
- Otro:
—

10. ¿Cómo califica el transporte público en la zona? *

Marca solo un óvalo.

- Muy eficiente
- Eficiente
- Poco eficiente
- Deficiente
- Otro:
—

11. ¿Considera que existe suficiente planificación urbana en la zona fronteriza?

Marca solo un óvalo.

- Sí, completamente
- Parcialmente
- Muy poca
- No existe
- Otro:
—

12. ¿Qué tan adecuado considera el uso del suelo (comercial, residencial, transporte)? *

Marca solo un óvalo.

- Muy adecuado
- Adecuado
- Poco adecuado
- Inadecuado
- Otro:
—

13. ¿La infraestructura actual soporta el flujo de personas y mercancías? *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente
- Parcialmente
- Apenas
- No lo soporta
- Otro:
—

14. ¿Cómo percibe la seguridad urbana en la zona? *

Marca solo un óvalo.

- Muy segura
- Segura
- Poco segura
- Insegura
- Otro:
—

15. ¿Considera que el crecimiento comercial ha afectado la planificación urbana? *

Marca solo un óvalo.

- Mucho
- Moderadamente
- Poco
- Nada
- Otro:
—

16. ¿Cómo califica los espacios públicos (aceras, parques, zonas peatonales)? *

Marca solo un óvalo.

- Muy buenos
- Buenos
- Regulares
- Deficientes
- Otro:
—

17. ¿Cree que se necesita una mejor planificación urbana en Paso Canoas? *

Marca solo un óvalo.

- Sí, urgentemente
- Sí, pero no es prioritario
- Tal vez
- No es necesario
- Otro:
—

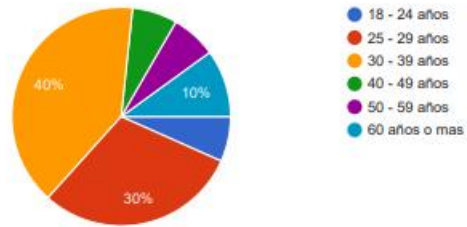
Encuesta Académica: Dinámicas Urbanísticas en la Frontera Sur Caso: Paso Canoas (Costa Rica – Panamá)

30 respuestas

¿En cual rango de edad se encuentra?

Copiar

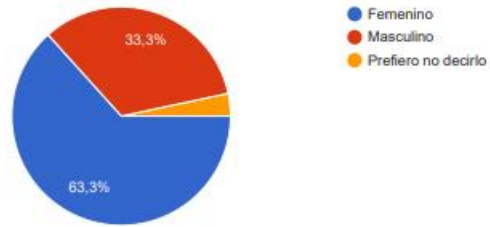
30 respuestas



¿Con cuál género se identifica?

Copiar

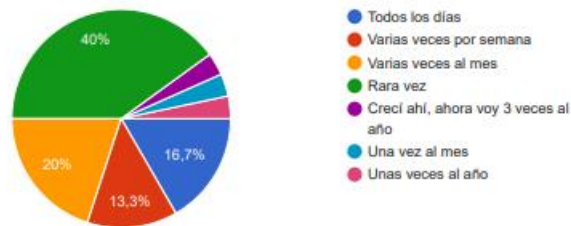
30 respuestas



¿Con qué frecuencia visita o transita por Paso Canoas?

Copiar

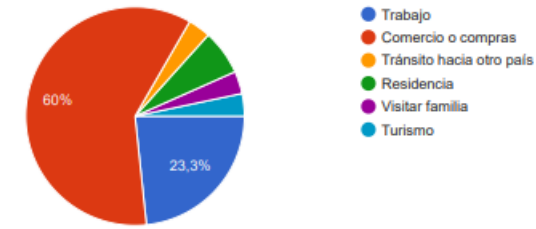
30 respuestas



¿Cuál es su principal motivo para estar en Paso Canoas?

Copiar

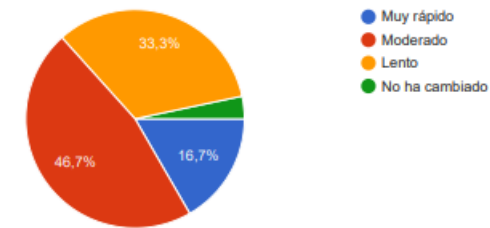
30 respuestas



¿Cómo considera el crecimiento urbano de Paso Canoas en los últimos años?

Copiar

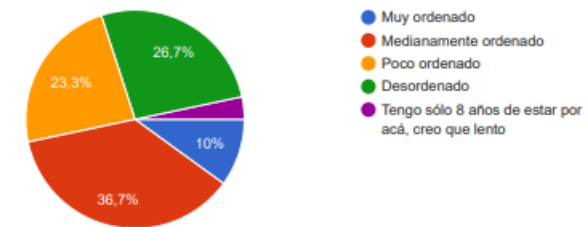
30 respuestas



¿Cómo califica el ordenamiento urbano de la zona fronteriza?

Copiar

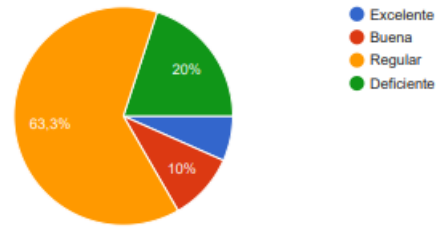
30 respuestas



¿Cómo evalúa la infraestructura vial en Paso Canoas?

Copiar

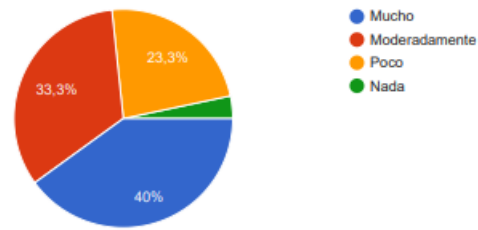
30 respuestas



¿Considera que el comercio fronterizo influye en el crecimiento urbano?

Copiar

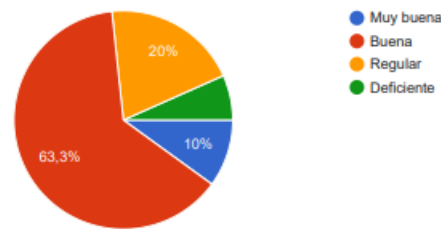
30 respuestas



¿Cómo percibe la disponibilidad de servicios básicos (agua, electricidad, basura)?

Copiar

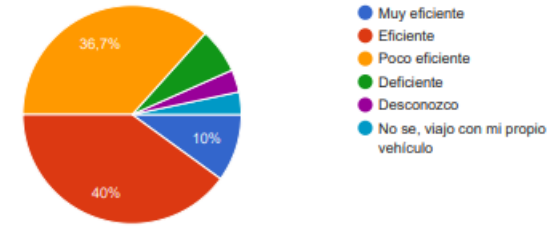
30 respuestas



¿Cómo califica el transporte público en la zona?

Copiar

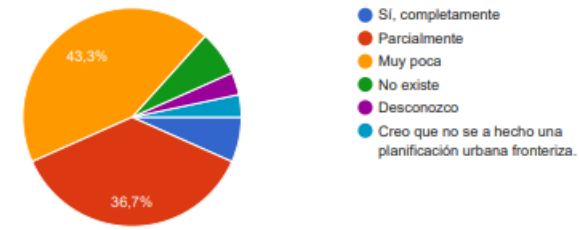
30 respuestas



¿Considera que existe suficiente planificación urbana en la zona fronteriza?

Copiar

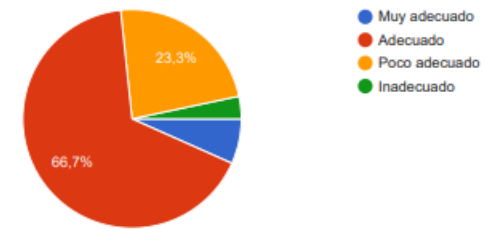
30 respuestas



¿Qué tan adecuado considera el uso del suelo (comercial, residencial, transporte)?

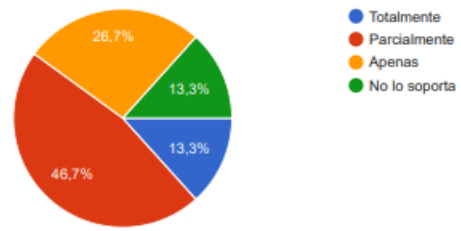
Copiar

30 respuestas



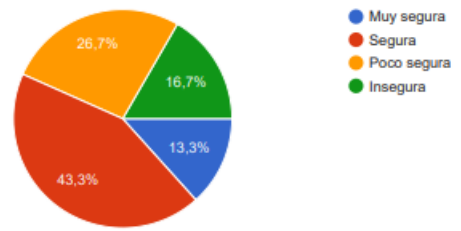
¿La infraestructura actual soporta el flujo de personas y mercancías? Copiar

30 respuestas



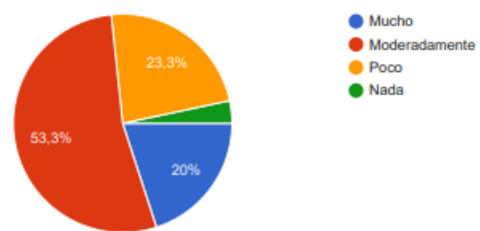
¿Cómo percibe la seguridad urbana en la zona? Copiar

30 respuestas



¿Considera que el crecimiento comercial ha afectado la planificación urbana? Copiar

30 respuestas



¿Cómo califica los espacios públicos (aceras, parques, zonas peatonales)? Copiar

30 respuestas



¿Cree que se necesita una mejor planificación urbana en Paso Canoas? Copiar

30 respuestas

