

Consulta Comunal y Políticas del PVQCD Escazú

N° Informe: INTRACA-EIFSV-2025-087

Cliente: Municipalidad de Escazú

Profesional responsable: Ing. Daniel Alonso Chacón Oviedo, MBA
Ing. Jorge Arturo Carmona Chaves, MPA

Analista: Ing. María José Jiménez Alvarado, MSc



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Objetivos	4
1.2. Alcance.....	4
2. MARCO DE POLÍTICAS VIALES CANTONALES	5
3. METODOLOGÍA	9
3.1. Organización y logística.....	9
3.2. Actividades desarrolladas.....	9
3.3. Herramientas utilizadas	10
3.4. Consideraciones metodológicas	10
4. RESULTADOS DEL PROCESO DE CONSULTA COMUNAL	11
4.1. Principales problemáticas o debilidades identificadas	11
4.2. Fortalezas reconocidas por la comunidad.....	12
4.3. Amenazas ante desastres	13
4.4. Observaciones sobre las políticas propuestas.....	13
5. MAPEO PARTICIPATIVO.....	19
6. RESULTADOS DE LA HERRAMIENTA	22
6.1. Información general	22
6.2. Infraestructura vial	24
6.3. Movilidad y Transporte.....	27
6.4. Servicios públicos	30
6.5. Educación.....	31
6.6. Servicios comunales.....	32
7. CONCLUSIONES.....	33
8. RECOMENDACIONES	33
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34
10. ANEXOS.....	35
10.1. Anexo 1. Cuestionario de consulta comunal.	35
10.2. Anexo 2. Mapeo territorial participativo.	37
10.3. Anexo 3. Listas de asistencia.	43
10.4. Anexo 4. Registro fotográfico.	47

1. Introducción

Como parte del proceso de formulación del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) del cantón de Escazú, se reconoce la importancia de integrar la participación comunal en distintas etapas de planificación. Este informe presenta los resultados correspondientes a los momentos 1 y 2 de la consulta comunal, llevados a cabo los días viernes 9 de mayo y viernes 13 de junio en el Centro Cívico Municipal, mediante la realización de cuatro talleres participativos en total, cada día de convocatoria se realizaron dos talleres (a las 10:00 a.m. y 2:00 p.m.) en el aula de Capacitación de Recursos Humanos y Materiales. Se difundió mediante las redes sociales de la municipalidad el siguiente material.



Figura 1. Publicación difundida en redes sociales el 5 de mayo sobre la primera convocatoria de talleres participativos.



Figura 2. Publicación difundida en redes sociales el 9 de junio sobre la segunda convocatoria de talleres participativos.

Adicionalmente a estas publicaciones se incluyó el enlace del instrumento (encuesta), cuyos resultados se compartirán más adelante en este documento. El primer taller no contó con participación comunal y solamente estuvieron presentes miembros de la empresa INTRACA y personal de la UTGV de la municipalidad de Escazú.

El segundo, tercer y cuarto taller permitieron aplicar un instrumento de consulta (cuestionario) y promover una conversación abierta con las personas asistentes sobre las principales problemáticas y fortalezas viales identificadas en cada distrito del cantón. Además, se presentó una explicación general del PVQCD y se mostraron ejemplos de políticas viales cantonales, como insumo para estimular la reflexión y el diálogo.



Figura 3. Taller 2 de consulta comunal el 9 de mayo de 2025.

Este documento expone las propuestas preliminares de políticas viales cantonales resultantes de ese ejercicio participativo, entendidas como una base sujeta a revisión y ajuste conforme avance el proceso de diagnóstico técnico, caracterización vial y análisis presupuestario. Dichas propuestas se encuentran alineadas con los componentes establecidos en la Guía para Formular y Gestionar el PVQCD, y representan una primera aproximación al marco estratégico del plan, enmarcada en el segundo momento de consulta comunal.

1.1. Objetivos

Objetivo General

- Presentar los resultados del proceso de consulta comunal correspondiente a los momentos 1 y 2 del PVQCD del cantón de Escazú, con el fin de construir un insumo participativo que oriente la formulación preliminar del marco de políticas viales cantonales.

Objetivos Específicos

- Socializar con la comunidad el propósito, importancia y estructura metodológica del PVQCD, incluyendo ejemplos de políticas viales cantonales.
- Aplicar un instrumento de consulta ciudadana para identificar percepciones sobre las problemáticas y fortalezas viales del cantón.
- Recopilar aportes comunales relacionados con las necesidades viales por distrito, como base para la priorización de políticas estratégicas.
- Formular propuestas preliminares de políticas viales, coherentes con el enfoque técnico de la guía y con los aportes comunales recibidos.
- Establecer una base consultada y validada para la posterior integración con el diagnóstico técnico y el análisis financiero del PVQCD.

1.2. Alcance

El proceso de consulta comunal del PVQCD en Escazú comprende tres momentos principales de participación, sin limitar la posibilidad de incorporar espacios adicionales según las particularidades del proceso y la demanda comunal:

Momento 1 – Presentación del proceso:

Se realiza antes de iniciar formalmente la formulación del plan. Este momento tiene como fin socializar con la comunidad la estructura metodológica del PVQCD, su importancia en el desarrollo cantonal y los espacios en que se promoverá la participación ciudadana.

Momento 2 – Consulta durante la formulación:

En esta etapa, actores comunales clave —liderazgos vecinales, asociaciones de desarrollo, representantes del sector empresarial, entidades públicas y privadas— son convocados para validar el diagnóstico técnico y aportar desde su experiencia a la identificación de los principales retos, oportunidades y prioridades viales del cantón.

Momento 3 – Socialización de resultados:

Finalmente, se invita a la comunidad a conocer los resultados del plan, incluyendo las políticas propuestas, las inversiones previstas y los mecanismos de seguimiento. Este momento también busca promover la apropiación colectiva del plan y generar compromisos para su implementación y monitoreo.

El presente informe abarca el análisis y sistematización de la participación comunal realizada el 9 de mayo en el marco del PVQCD de Escazú, centrado en los momentos 1 y 2 de consulta definidos por la guía metodológica. Se incluyen los contenidos presentados en los talleres, los resultados del instrumento aplicado, la identificación de problemáticas y fortalezas comunales, y una propuesta inicial de políticas viales. No se abordan en esta etapa aspectos relacionados con el portafolio de proyectos, inversiones específicas ni decisiones presupuestarias, dado que estos elementos se definirán a partir del diagnóstico técnico completo y el proceso de validación institucional posterior.

2. Marco de Políticas Viales Cantonales

El desarrollo y la gestión de la infraestructura vial cantonal están estrechamente vinculados al marco normativo nacional, que proporciona las bases técnicas y legales necesarias para garantizar un manejo eficiente y coherente de la Red Vial Cantonal (RVC). Esta sección analiza las políticas viales cantonales en el contexto del marco jurídico vigente, particularmente la Ley General de Caminos Públicos N° 5060 y sus disposiciones relacionadas con la administración, clasificación y regulación de los caminos públicos.

La Ley establece que la administración de la RVC es competencia exclusiva de las municipalidades, que deben gestionar caminos vecinales, calles locales y caminos no clasificados. Estas categorías de vías presentan características específicas que responden a las necesidades de conectividad rural y urbana, definiendo criterios técnicos esenciales para su mejora y mantenimiento.

En paralelo, las políticas viales cantonales surgen como un instrumento estratégico para articular intereses distritales y objetivos municipales en el ámbito de la conservación, desarrollo y seguridad vial. Estas políticas, legitimadas por la participación ciudadana y el criterio técnico, buscan guiar la inversión y la planificación vial a largo plazo, consolidando un marco estratégico que promueva una gestión eficiente y sostenible de la RVC.

A lo largo de este capítulo, se expondrán los fundamentos normativos y el proceso de construcción participativa de estas políticas, resaltando su rol como herramienta clave para la implementación del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo del cantón.

Seguidamente, se muestra una tabla resumen de las Políticas Viales Cantonales.

Cuadro 1. Propuestas de Políticas Viales Cantonales

Componente	Política Vial Cantonal	Meta Indicativa	Indicador
1. Conservación y Desarrollo de Activos Viales	Preservar las condiciones funcionales de los caminos estratégicos mediante mantenimiento periódico, priorizando su conectividad e intensidad de uso.	Mantener en estado bueno al menos el X% de los caminos estratégicos.	% de caminos estratégicos con mantenimiento periódico realizado.
	Rehabilitar tramos con deterioro estructural que afecten la movilidad urbana, priorizando su impacto en la red y beneficio social.	Rehabilitar al menos el X% de caminos clasificados como “en mal estado”, incluyendo zonas con función turística, de emergencia o acceso crítico.	% de caminos rehabilitados respecto al total de tramos críticos.
	Optimizar la asignación de recursos según criterios técnicos de transitabilidad, estado físico y conectividad a servicios esenciales.	Asignar el X% del presupuesto según criterios técnicos definidos.	% del presupuesto distribuido con base en análisis técnico.
	Actualizar y mantener el inventario vial cantonal, incluyendo superficies, drenajes, señalización, aceras y estructuras para sustentar la planificación vial.	Actualizar el 100% del inventario vial al menos cada X años, incluyendo puentes y variables de edad y riesgo estructural.	% del inventario actualizado anualmente.
2. Seguridad Vial y Movilidad Sostenible	Fortalecer la seguridad vial mediante infraestructura que favorezca la movilidad activa, segura e inclusiva.	Intervenir al menos X puntos críticos con soluciones de seguridad vial.	Número de intervenciones realizadas en zonas de riesgo.
	Articular redes peatonales y ciclistas conectando barrios con centros educativo, de salud y espacios públicos.	Conectar al menos X barrios mediante redes peatonales/ciclistas, incluyendo centros de salud, parques y rutas inter-cantonales.	Longitud de red ciclista y peatonal implementada.
	Estandarizar la señalización horizontal y vertical conforme a normativas nacionales, priorizando zonas escolares y de alto tránsito.	Implementar señalización adecuada en el X% de zonas priorizadas, incluyendo señalética de prevención y seguridad.	% de zonas de alto tránsito con señalización normativa.
3. Conservación Ambiental y Gestión Del Riesgo	Mejorar el sistema de drenaje pluvial en puntos críticos para reducir la vulnerabilidad ante inundaciones.	Atender al menos el X% de puntos críticos identificados.	Número de puntos críticos intervenidos por año.
	Integrar soluciones basadas en la naturaleza (SBN) en la gestión vial para mitigar impactos ambientales.	Aplicar soluciones verdes en al menos X proyectos viales.	% de intervenciones viales que incorporan SBN.
	Reducir la exposición al riesgo mediante mantenimiento preventivo en zonas vulnerables.	Realizar mantenimiento preventivo anual en el X% de zonas de riesgo, incluyendo rutas de acceso para emergencias y estructuras como puentes.	Número de acciones preventivas realizadas por año.

Componente	Política Vial Cantonal	Meta Indicativa	Indicador
4. Fortalecimiento Institucional (UGVM)	Fortalecer las capacidades técnicas de la UGVM en planificación, equidad territorial y sostenibilidad vial.	Capacitar al 100% del personal técnico en al menos X temáticas, garantizando formación continua y no solo sujeta a ofertas externas.	Número de funcionarios capacitados por año.
	Implementar herramientas digitales para monitoreo y gestión de la red vial.	Utilizar herramientas digitales en el X% de los procesos de gestión vial, incluyendo análisis de videovigilancia para prevención y planificación.	Número de reportes digitales generados o consultas realizadas.
5. Participación Ciudadana	Establecer mecanismos permanentes de consulta comunal para la formulación y evaluación del PVQCD.	Realizar al menos X espacios de consulta por distrito al año, incluyendo junta vial cantonal con representación diversa.	Número de consultas comunales realizadas.
	Incorporar criterios surgidos del diálogo ciudadano en la priorización de intervenciones viales.	Incluir criterios territoriales en al menos el X% de las decisiones de inversión, considerando patrones diferenciados de movilidad según género, edad o condición de vulnerabilidad.	% de proyectos priorizados con participación comunal documentada.
6. Género y Derechos Humanos	Diseñar infraestructura vial accesible, segura y equitativa que responda a necesidades diferenciadas.	Implementar al menos X intervenciones con criterios de accesibilidad universal, con especial atención a personas mayores usuarias de bicicleta.	% de obras con enfoque inclusivo según revisión técnica.
	Promover una cultura de movilidad inclusiva mediante sensibilización comunitaria e institucional.	Ejecutar al menos X procesos de capacitación y sensibilización al año, enfocados en resiliencia y equidad en el uso del espacio público.	Número de eventos y participantes capacitados.

3. Metodología

La participación comunal forma parte integral del proceso de formulación del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) del cantón de Escazú. En cumplimiento de la Guía para Formular y Gestionar el PVQCD, se llevaron a cabo acciones correspondientes a los momentos 1 y 2 de consulta comunal, orientadas a informar a la población sobre el proceso y a recopilar insumos cualitativos que complementen el diagnóstico técnico.

3.1. Organización y logística

El proceso participativo se desarrolló los días viernes 9 de mayo y 13 de junio de 2025 en las instalaciones del Centro Cívico Municipal de Escazú, mediante la ejecución de dos talleres abiertos al público.

Viernes 9 de mayo de 2025

- Taller 1: 10:00 a.m. (sin Asistencia)
- Taller 2: 2:00 p.m.

Viernes 13 de junio de 2025

- Taller 3: 10:00 a.m.
- Taller 4: 2:00 p.m.

El primer taller no contó con participación comunal, mientras que el segundo logró convocar a personas representantes de distintas comunidades del cantón. Los talleres del 13 de junio contaron cada uno solamente con un participante.

3.2. Actividades desarrolladas

Durante los talleres se desarrollaron las siguientes actividades:

- Explicación general sobre el PVQCD, su objetivo, estructura, plazos y relevancia para el desarrollo cantonal.

- Presentación de ejemplos de políticas viales cantonales, con el fin de ilustrar de manera práctica el tipo de lineamientos estratégicos que puede contener el plan.
- Aplicación de un cuestionario estructurado como instrumento de recolección de información, diseñado para captar percepciones comunales sobre la red vial cantonal, principales problemáticas, fortalezas y necesidades de intervención.
- Espacio de diálogo y mapeo participativo sobre los sitios del cantón que presentan mayores desafíos o buenas prácticas en materia vial.

3.3. Herramientas utilizadas

Para facilitar la sistematización de los aportes, se utilizaron:

- Un cuestionario de consulta comunal, aplicado en formato digital y completado de forma individual por las personas asistentes. (Ver Anexo 1)
- Un formato libre de mapeo territorial participativo, donde los y las participantes pudieron señalar zonas críticas o destacadas de su distrito. (Ver Anexo 2)
- Registro fotográfico, listas de asistencia (ver Anexo 3) y observaciones del equipo técnico para documentar la actividad.

3.4. Consideraciones metodológicas

La baja participación en el primer taller y la asistencia moderada en el segundo reflejan desafíos comunes en procesos de planificación participativa a nivel local. No obstante, los aportes obtenidos constituyen una fuente de información relevante, especialmente en esta fase temprana, y fueron tratados de manera confidencial y objetiva. Las observaciones recogidas en esta jornada representan una primera aproximación comunal que será contrastada posteriormente con el análisis técnico y financiero del PVQCD.

4. Resultados del Proceso de Consulta Comunal

4.1. Principales problemáticas o debilidades identificadas

San Antonio:

- Falta de aceras, no cumplen con la ley 7600.
- No hay continuidad en aceras, ya que existen muchas rampas como obstáculos.
- El Mirador y Los Laureles son urbanizaciones que no tienen previsión de cordón y caño.
- En muchos casos se colocan bolardos en la acera para prevenir que se estacionen vehículos, pero pueden ser un obstáculo para personas no videntes.
- En la RC 170 en el sector El Curio que va desde la RC 171 hasta la RC 6, existe solamente un trillo, se podrían mejorar las condiciones de esta calle.
- Mal estado y no hay mantenimiento en Calle Lajas (RC 166), es de tierra.

Escazú:

- Parqueos en ambos lados de la calle, irrespeto por la demarcación horizontal amarilla.
- Cruce de la Calle 177 con calle San Miguel tiene mala visibilidad debido a un poste mal ubicado.

San Rafael:

- Congestión vehicular.

Generales (aplican para los tres distritos):

- Rampas en cunetas obstaculizan la canalización pluvial.
- Paso de vehículos articulados en rutas que no tienen esa capacidad.
- Cableado y postería debería subirse, ya que esto presenta problemas para el camión de basura, por ejemplo en el cruce entre la RC 149 con la RC 137.
- Faltan escampaderos del CTP, que visibilicen que existe una paradas de bus.
- Abandono en Palo Campana, Tapachula.
- Mala iluminación en Calle Lajas.

- La participación ciudadana podría mejorar si se imprimieran afiches de este tipo de talleres y se colocaran en iglesia, pulperías, etc.
- Sobre la Ruta Nacional 105 desde la Escuela Benjamín Herrera Angulo hasta la Ruta Cantonal 160 aproximadamente hay mala visibilidad de los vehículos para identificar a niños y jóvenes que salen de la escuela y esperan el bus sobre esta ruta.
- Sobre la Ruta Nacional 105 en la esquina del restaurante El Boyero, en ese cruce muchos vehículos se saltan el Alto.
- Mal estado de la RC 29.

4.2. Fortalezas reconocidas por la comunidad

San Antonio:

- La vereda (Hoja Blanca) y un sector de Tapachula cuenta con buenas aceras y es un espacio agradable y armonioso.
- Buenas aceras en Ruta Cantonal (RC) 170 y también en la RC 12 (que va desde la RC 1 hasta la RC 13)

Escazú:

- Buenas aceras frente al Colegio El Pilar.
- Buena demarcación vial, tanto vertical como horizontal (con la excepción de la Ruta 105 que es Nacional)

San Rafael:

- Desarrollo muy controlado.

Generales (aplican para los tres distritos):

- Redes sociales de la municipalidad de Escazú son muy activas para conocer sobre las opciones de participación.

4.3. Amenazas ante desastres

- Deslizamiento en RC 137 donde pasa por la Quebrada La Mina.
- Deslizamiento en el sector conocido como Filtros Rápidos, en la RC 154 desde la Quebrada Cruz hasta la RC 159.
- Deslizamiento en el sector conocido como Hoja Blanca en la RC 170 desde la RC 172 hasta la RC 171.

4.4. Observaciones sobre las políticas propuestas

Política 1: Desarrollo económico, turismo y espacio público

- Se recomienda impulsar actividades turísticas y recreativas en diferentes distritos como estrategia de dinamización económica.
- Se plantea la necesidad de conversar con actores locales y promover la peatonalización, así como el establecimiento de centros culturales.
- Se menciona la importancia de establecer políticas relacionadas con parqueos, especialmente en el centro del cantón.
- Se sugiere implementar políticas de desarrollo económico en diversas zonas, no solo en el casco central.
- Se propone aprovechar cerros de Escazú y zonas verdes para atraer turismo y fortalecer el valor paisajístico y ambiental del territorio.
- Se relató una historia que ejemplifica la dificultad de intervenir caminos en zonas de protección. Se mencionó el caso de un niño con diálisis, lo que genera preocupación sobre la imposibilidad de mejorar el acceso en zonas vulnerables.
- En el sector de Río Agres se observa gran afluencia de personas: hay una poza, parqueos, movimiento constante de visitantes y personas caminando.
- La Cruz Roja ha intentado abrir caminos en áreas de protección, lo cual genera una discusión urgente: ¿Qué tipo de caminos necesita Escazú? ¿Hacia qué tipo de desarrollo se quiere avanzar?

- Se destaca el potencial turístico de San Antonio de Escazú. Es importante que el desarrollo económico se enfoque en ese aprovechamiento, pero también se reconoce que la diversidad social del cantón ha derivado en la exclusión de ciertos sectores.
- Se anunció la realización de un censo agrícola para mejorar la producción local.
- Se indicó que se busca un balance entre diferentes áreas de desarrollo: economía, turismo, vivienda, senderos y agricultura.
- Se propuso incorporar en el plan quinquenal las emergencias: bomberos, Cruz Roja y otros cuerpos de primera respuesta.
- Se hizo mención específica a un punto crítico: la esquina de La Guaria frente al Ebais. El alto ubicado allí representa un peligro, ya que se han producido múltiples accidentes.
- Se mostró un video que evidencia la situación. Se señaló como un grave error la coexistencia de señales de “alto” y “ceda” en rutas nacionales. Se solicitó incorporar este caso como un tema urgente.
- Se comentó que la ruta 105 ha tenido un auge de tránsito debido al uso de aplicaciones como Waze.
- La municipalidad ha debido intervenir incluso en vías nacionales, lo cual representa un esfuerzo económico importante o, en ocasiones, es ignorado por las autoridades responsables.
- Se propuso incluir el tema de los siniestros viales dentro del plan quinquenal, cuestionando: ¿vale más una vida o evadir la responsabilidad por no ser competencia directa?

Política 2: Infraestructura peatonal, movilidad activa y ciclovías

- Se observa que existen aceras con anchos muy reducidos, lo cual impide el paso adecuado de las personas.
- Se indica que la delimitación vial debería contemplar espacio para todos los usuarios, no solo para la calzada vehicular.
- Se sugiere que la estrategia de movilidad sostenible contemple el desarrollo de un inventario de aceras como base técnica.

- Se destaca que la señalización también debe formar parte del enfoque sostenible de la movilidad.
- Se menciona que hay una falta generalizada de infraestructura para bicicletas, y que la existente es ineficiente.
- Se propone utilizar puntos de interés como insumo para mejorar la planificación de ciclovías, tomando en cuenta lugares clave como centros de salud.
- Se plantea la necesidad de incluir parqueos para bicicletas dentro de las obras de infraestructura.
- Se señala la importancia de desarrollar acciones orientadas a la dotación de mobiliario ciclista en el espacio público.
- Se destaca que en distritos como San Rafael hay una alta cantidad de personas mayores que utilizan bicicletas, por lo cual sería fundamental contar con infraestructura ciclista segura.
- Se indica que falta conectividad entre cantones como Santa Ana, San José y otros, lo cual afecta las posibilidades de desplazamiento activo.
- Se expuso una problemática social relacionada con la desconexión e integración comunitaria.
- Se indicó que hay una gran desconexión entre los sectores, principalmente en el cantón central, lo que ha llevado a una fragmentación social.
- Muchas responsabilidades terminan en manos de la municipalidad, que en ocasiones no cuenta con la capacidad para atenderlo todo.
- Se propuso como estrategia fomentar la participación de la comunidad en procesos constructivos, por ejemplo, brindando los materiales para que la propia comunidad construya.

Política 3: Fiscalización, funcionamiento institucional y prevención

- Se cuestiona la falta de fiscalización, ya que actualmente no hay una entidad que haga cumplir el adecuado funcionamiento de las vías.
- Se critica la limitada función que desempeña actualmente la Policía Municipal de Tránsito, considerando que su accionar no está orientado a mejorar la movilidad de forma efectiva.

- Se observa que el transporte es uno de los últimos temas a los que se les presta atención dentro de la gestión pública.
- Se menciona que sería importante contar con una metodología común para la evaluación del estado de las vías, aplicable a nivel cantonal.
- Se recomienda que las políticas de movilidad incluyan criterios de resiliencia, entendida como la capacidad de la población de continuar desplazándose en diferentes condiciones.
- Se señala que la movilidad activa debe considerarse como un elemento clave para reducir el riesgo en situaciones de vulnerabilidad y crisis.
- Se indicó como contacto relevante para temas de movilidad resiliente para personas con discapacidad a Claudia Martínez Obando, funcionaria del área de Desarrollo Social, quien podría ser articuladora de acciones específicas en ese campo.
- Se plantea que debe darse un uso más activo a la información proveniente de cámaras de videovigilancia, incluyendo conteos, identificación de puntos críticos y otras métricas útiles para la planificación.
- Se propone que dicha información se integre en las políticas municipales como parte de un enfoque de prevención.
- Se destaca que el abordaje de los siniestros viales debe pasar de una lógica reactiva a una lógica de prevención, en la que se diseñen intervenciones con base en datos.
- Se identificó la necesidad de incluir el tema de puentes dentro de las políticas locales.
- Algunos puentes no cuentan con permisos de construcción por parte del MOPT, lo que genera inseguridad jurídica y técnica.
- Se propuso realizar una revisión completa del inventario de puentes, verificando cuáles requieren intervención.
- También se recomendó incorporar variables como la edad de las estructuras y realizar proyecciones a cinco años.

- Además, se planteó la necesidad de identificar los tipos de emergencias que deben considerarse en relación con los puentes.

Política 4: Transporte público y su ausencia en el proceso

- Se cuestiona la falta de análisis sobre el transporte público dentro de las discusiones realizadas.
- Se expresa preocupación por el hecho de que no se ha considerado adecuadamente la integración entre el sistema de transporte público y la red de movilidad activa.
- Se plantea que debe analizarse qué acciones concretas pueden implementarse para lograr dicha integración, garantizando que el transporte público forme parte de un sistema articulado y funcional.
- Se reportó que no se capacita adecuadamente al personal.
- Generalmente, las capacitaciones solo se dan si surge alguna oferta externa; de lo contrario, no se realiza ningún proceso formativo.
- Las cámaras instaladas en el cantón solo son utilizadas por la policía, lo que representa un desperdicio de recursos tecnológicos.
- Se mencionó que la policía no interviene activamente, y que la fiscalización no se aplica correctamente.
- La falta de acción por parte del cuerpo policial fue señalada como una debilidad institucional.

Política 5: Participación ciudadana, gobernanza y enfoque inclusivo

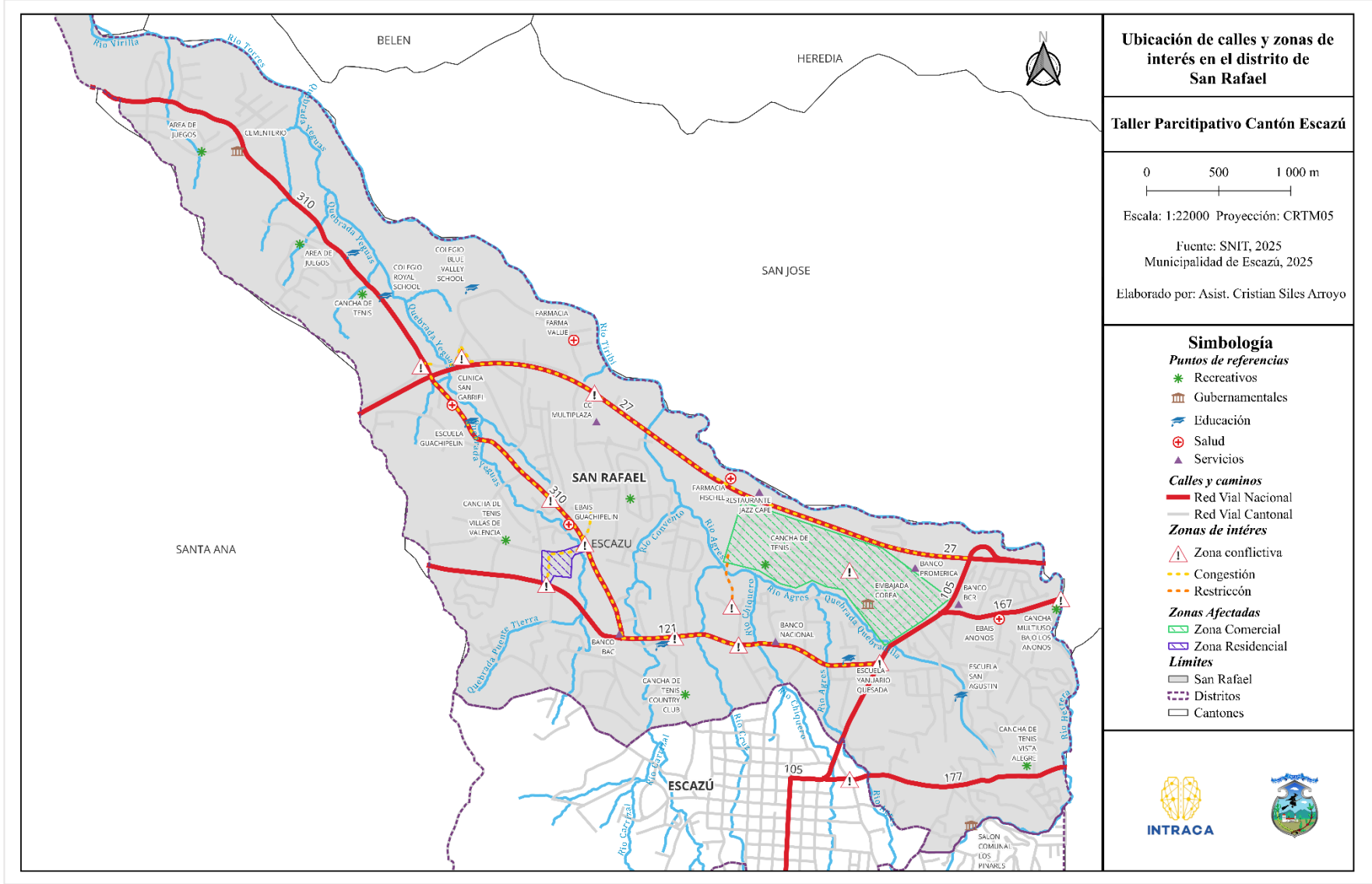
- Se propone la creación de juntas locales de movilidad o juntas viales, conformadas por ciudadanos, juventudes, comercio y personal técnico, como espacios de participación permanente. Se señala que dichas juntas permitirían garantizar la continuidad de políticas más allá de los cambios de administración.
- Se recomienda que la planificación contemple las diferencias entre los patrones de movilidad de las personas, considerando aspectos como el género, la edad o condiciones particulares.

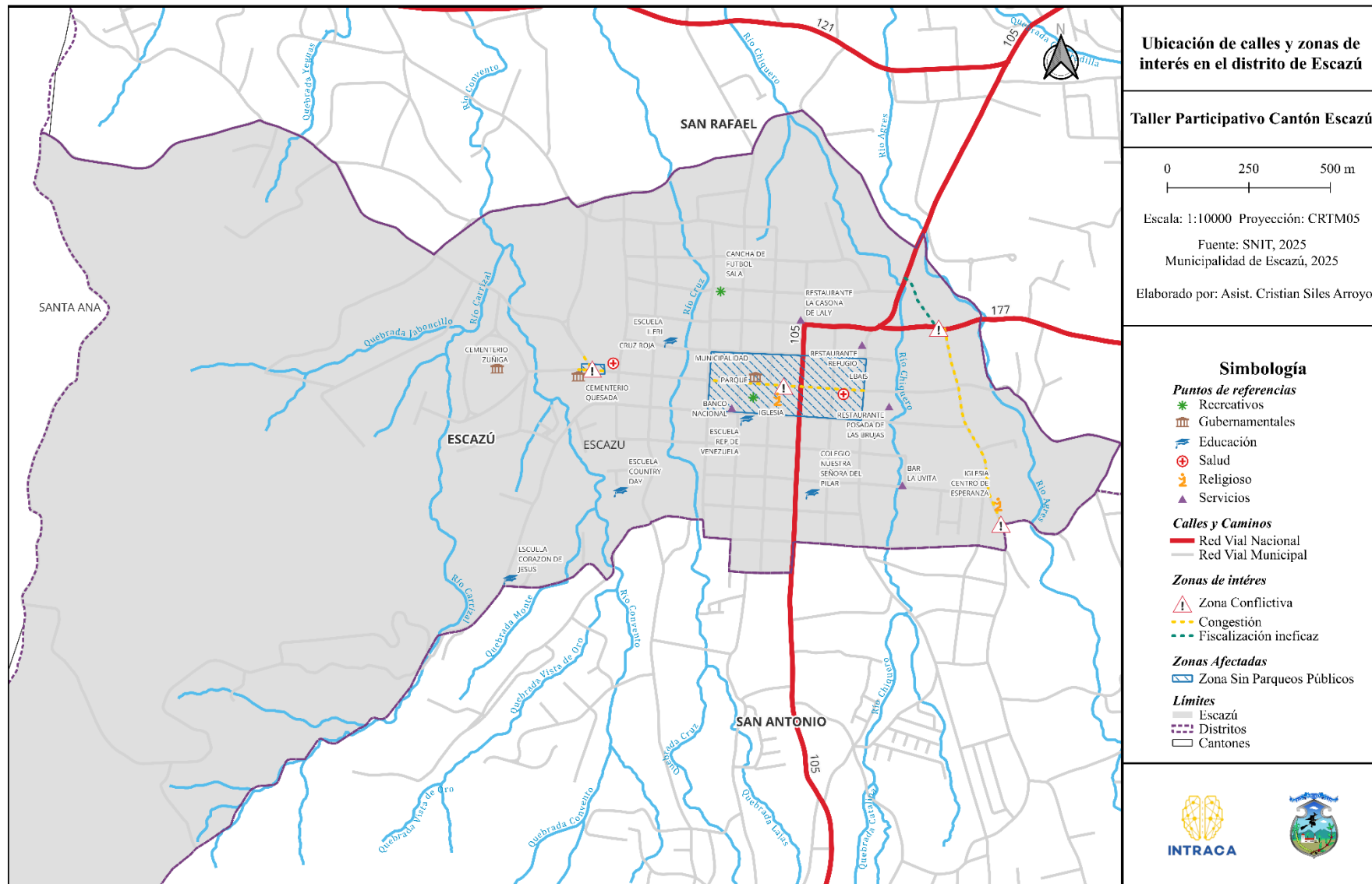
- Se debe ver la identificación de las personas con discapacidad y personas vulnerables. Además, se puede solicitar a los centros de salud la información sobre la ubicación de población vulnerable o adultos mayores en sus zonas de influencia.
- Se menciona que este enfoque puede fortalecer la equidad en el acceso y uso del espacio público, alineándose con criterios ya discutidos en políticas previas como la política 5.
- Se indicó que la Junta Vial debe estar conformada por el alcalde, un regidor y un representante de la comunidad.

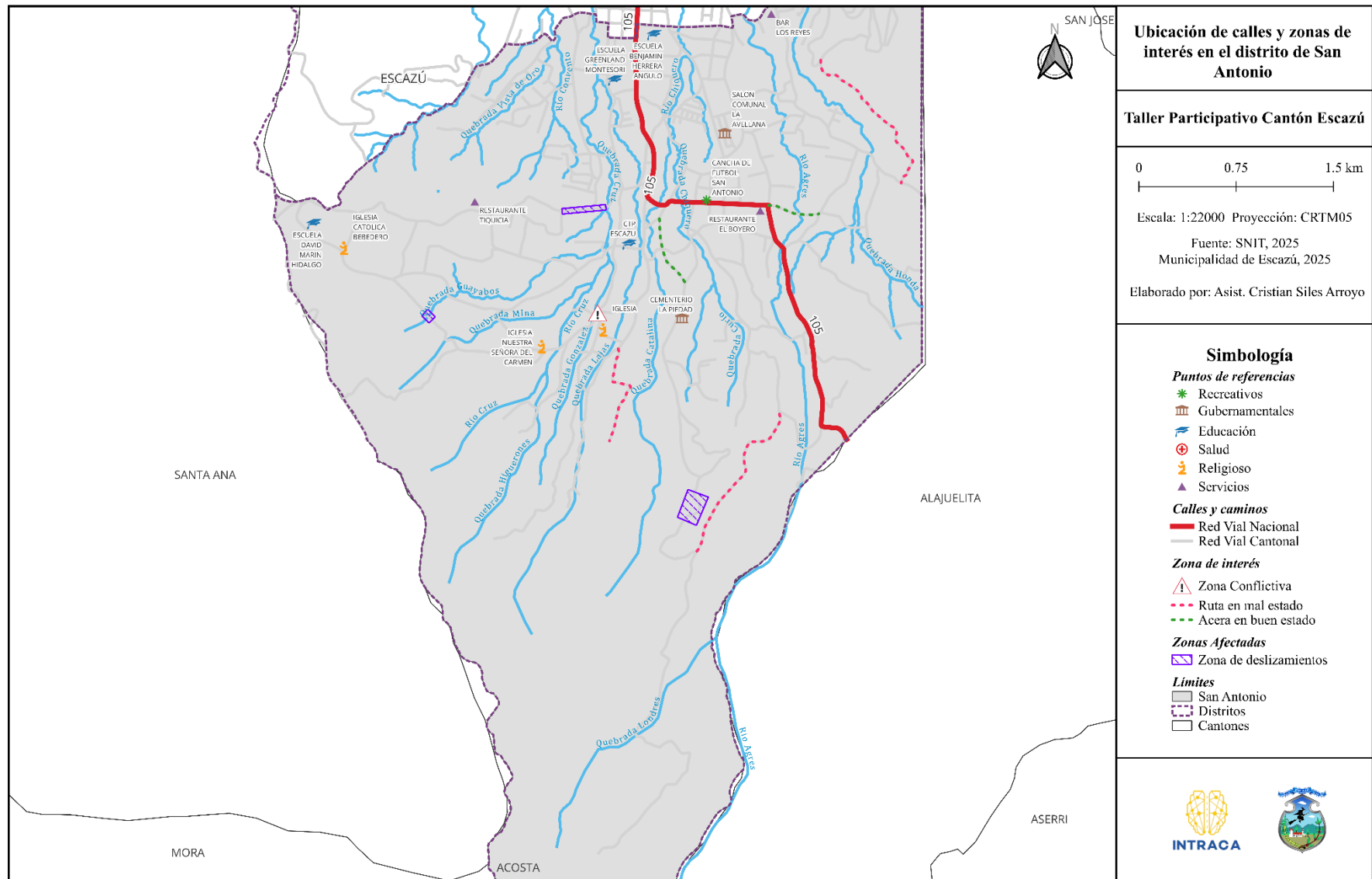
Otras intervenciones

El encargado de la municipalidad indicó que el cantón reporta un índice de desarrollo de 100. Sin embargo, al tratarse de un cantón pequeño, con pocos caminos, se recibe poco presupuesto proveniente de la Ley 8114. Estos recursos apenas alcanzan para cubrir tareas de mantenimiento, y una parte importante se destina a salarios y gasolina para inspecciones de campo.

5. Mapeo participativo







6. Resultados de la Herramienta

6.1. Información general

La mayoría de las personas que participaron en la consulta residen en el distrito de San Antonio, lo cual sugiere que este distrito tuvo una mayor representación en el ejercicio de participación comunal. En total participaron 18 personas en las encuestas.

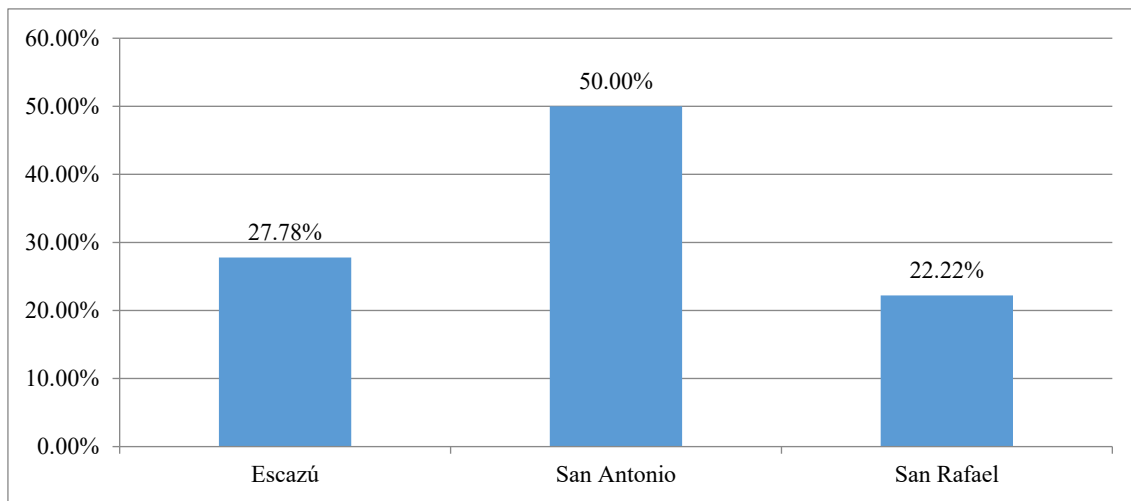


Figura 4. Distrito donde residen las personas encuestadas.

La mayoría de las personas participantes se encuentran en el rango de **36 a 55 años**, lo cual indica una participación predominante de adultos en edad laboral y familiar. La representación de personas jóvenes y adultas mayores fue significativamente menor.

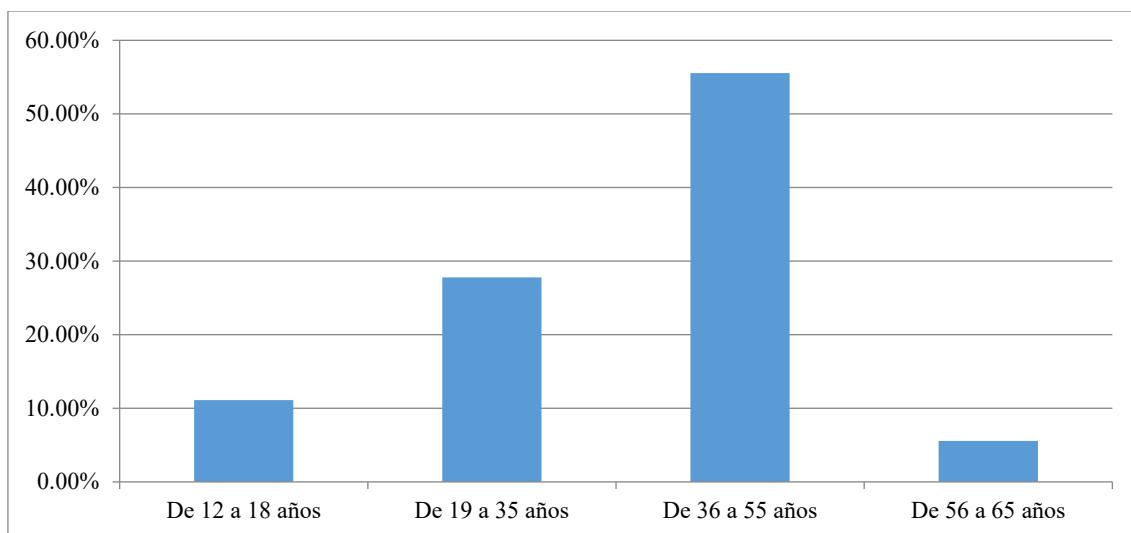


Figura 5. Rango de edad de las personas encuestadas.

La mayoría de las personas que respondieron al cuestionario se identifican como **hombres**, lo que indica una **participación menos equilibrada por sexo** en este ejercicio consultivo.

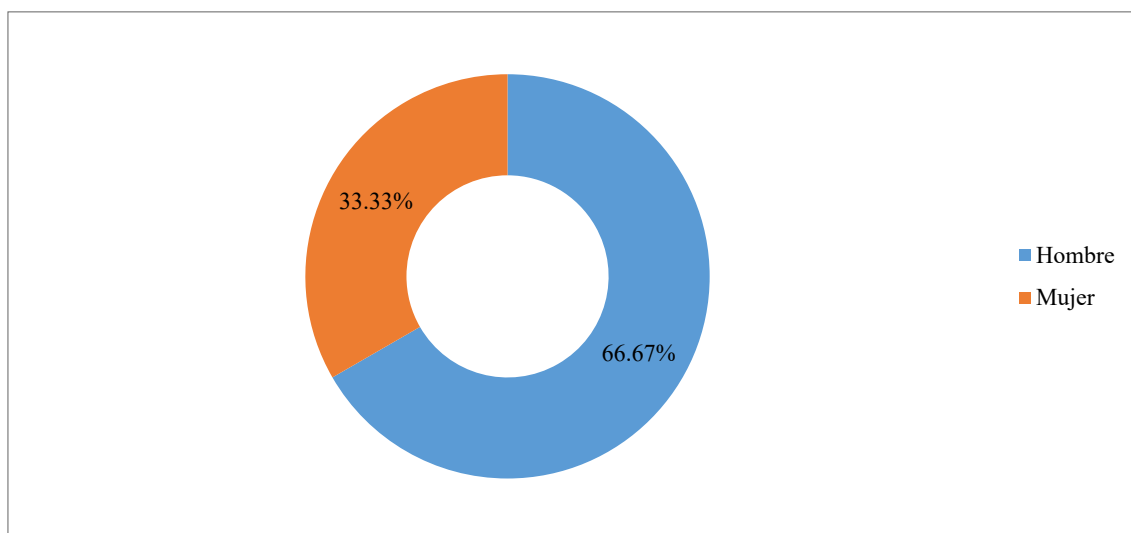


Figura 6. Sexo de las personas encuestadas.

La mayoría de las personas participantes no pertenecen a ninguna organización, lo cual sugiere que la consulta tuvo principalmente una participación individual. No obstante, se identificaron aportes de representantes de Aproagro y el Comité de la Persona Joven, lo que puede aportar una perspectiva organizacional o sectorial en el análisis.

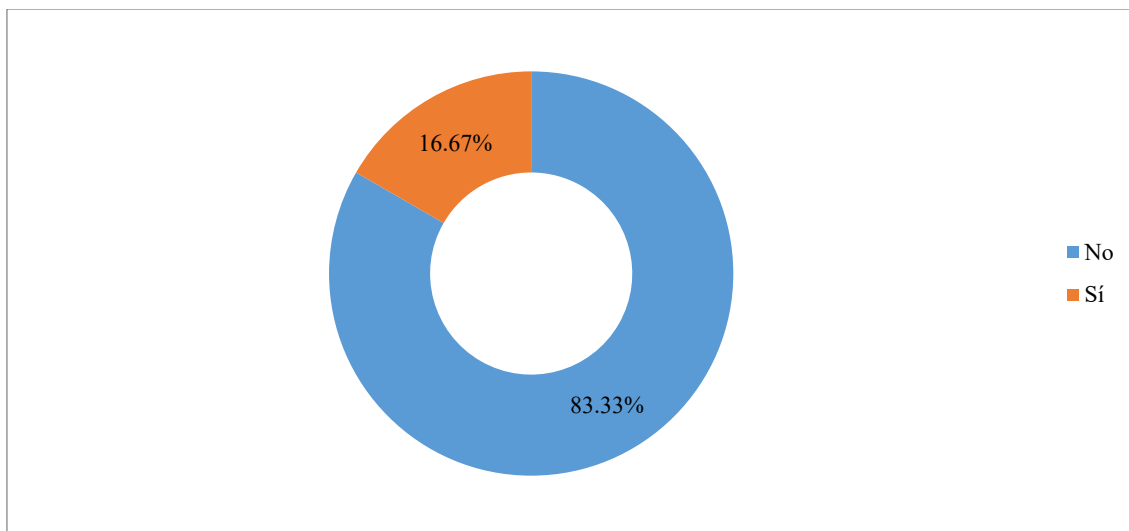


Figura 7. Forma parte de alguna organización

6.2. Infraestructura vial

La percepción general sobre el estado de las aceras es deficiente o insuficiente para todos los grupos poblacionales, especialmente para personas adultas mayores y con discapacidad. Solo en el caso de personas jóvenes hay una ligera mejor percepción, aunque predomina el calificativo “regular”. Este resultado evidencia la necesidad urgente de mejorar la accesibilidad universal y garantizar continuidad y seguridad en la infraestructura peatonal, con especial énfasis en los grupos más vulnerables.

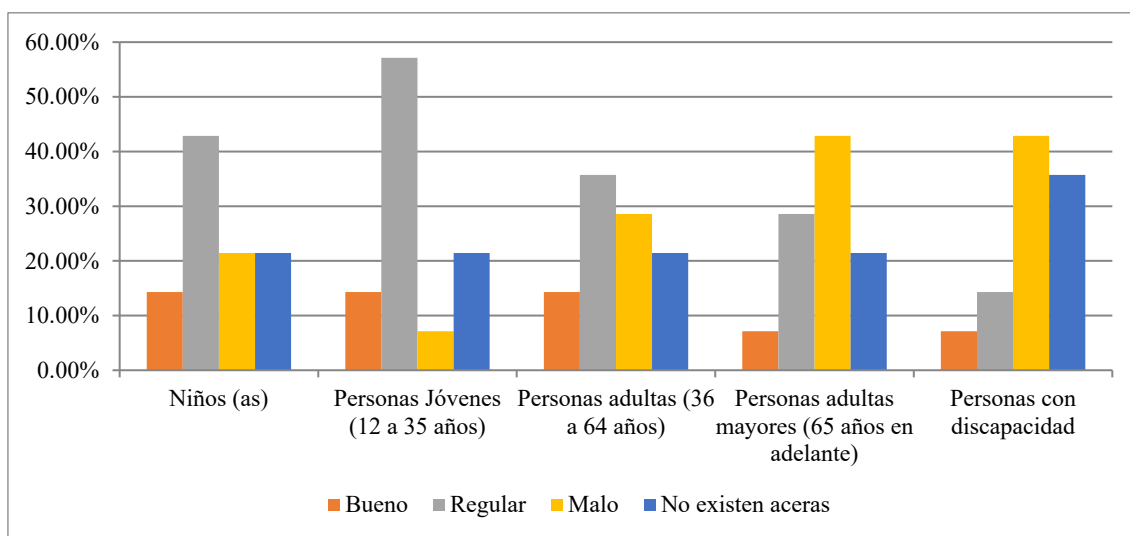


Figura 8. Percepción del diseño y el estado de las aceras de su distrito según los grupos de población.

Las personas participantes perciben que la seguridad y accesibilidad vial es limitada para todos los grupos, con especial preocupación para personas adultas mayores y con discapacidad, donde más del 65% considera que los caminos son deficientes o inexistentes. Aunque la mayoría califica los caminos como “aceptables”, el bajo porcentaje de personas que los considera seguros y accesibles evidencia una debilidad estructural en el diseño universal y la seguridad vial del cantón.

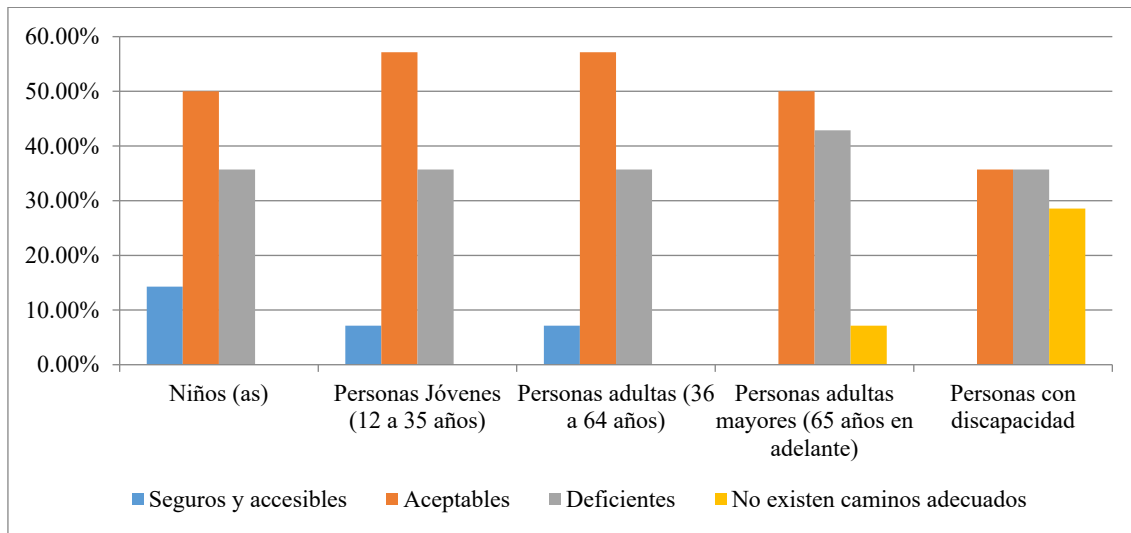


Figura 9. Calificación de la seguridad y la accesibilidad de los caminos según el grupo de población.

Los caminos del distrito se perciben adecuados principalmente para vehículos particulares, pero presentan deficiencias para bicicletas y transporte de carga, donde muchos indican falta de condiciones adecuadas. El transporte público y vehículos de emergencia reciben valoraciones mixtas, mostrando necesidad de mejoras para garantizar seguridad y funcionalidad.

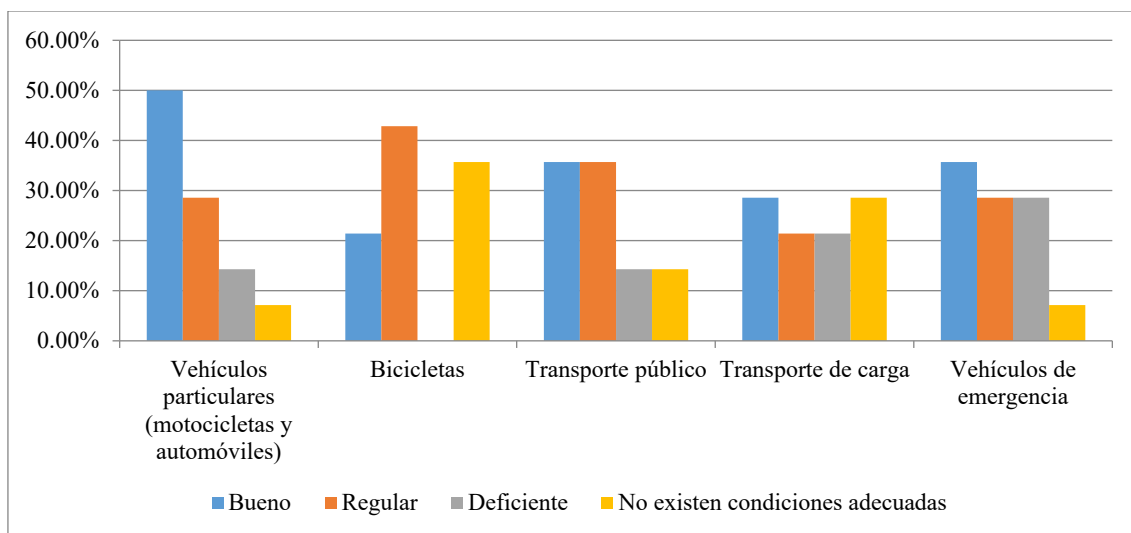


Figura 10. Calificación del estado y la idoneidad de los caminos según el medio de transporte

Los puentes del distrito son considerados buenos para peatones por la mitad de los encuestados, aunque un tercio los valora como regulares. Para medios no motorizados, la mayoría los califica como regulares o malos, evidenciando limitaciones para bicicletas y sillas de ruedas. En cuanto a medios motorizados, las opiniones están divididas entre bueno y regular, con un porcentaje notable que indica puentes en mal estado o que no existen. Esto resalta la necesidad de mejorar la infraestructura para todos los usuarios.

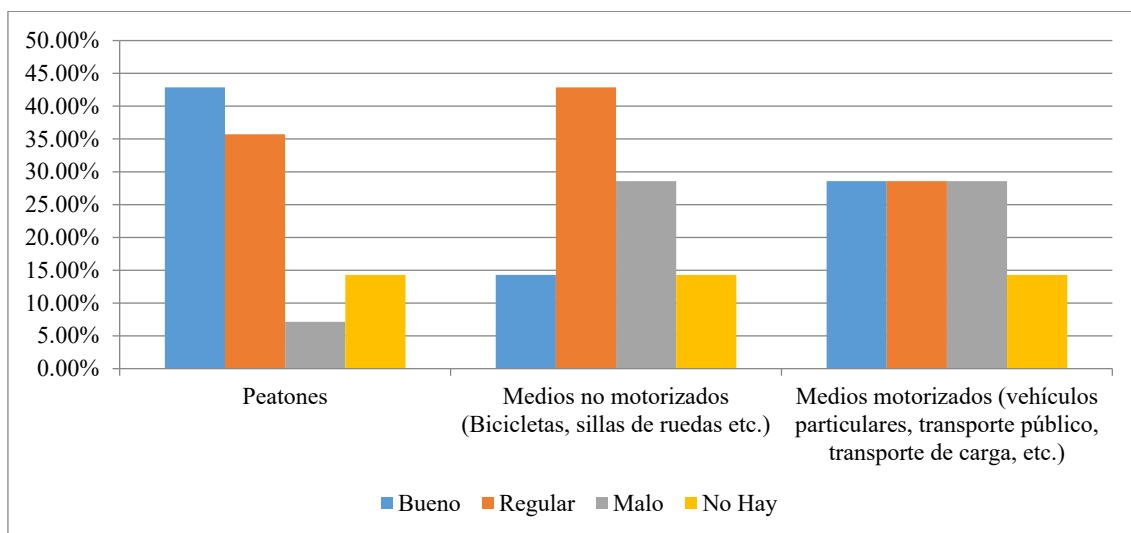


Figura 11. Percepción del estado de los puentes según el medio de transporte.

La mayoría de los encuestados (57.14%) considera que el estado de la señalización vertical y horizontal en el distrito es bueno, aunque un porcentaje menor señala que es regular o mala, lo que indica áreas de mejora para garantizar una mejor visibilidad y seguridad vial.

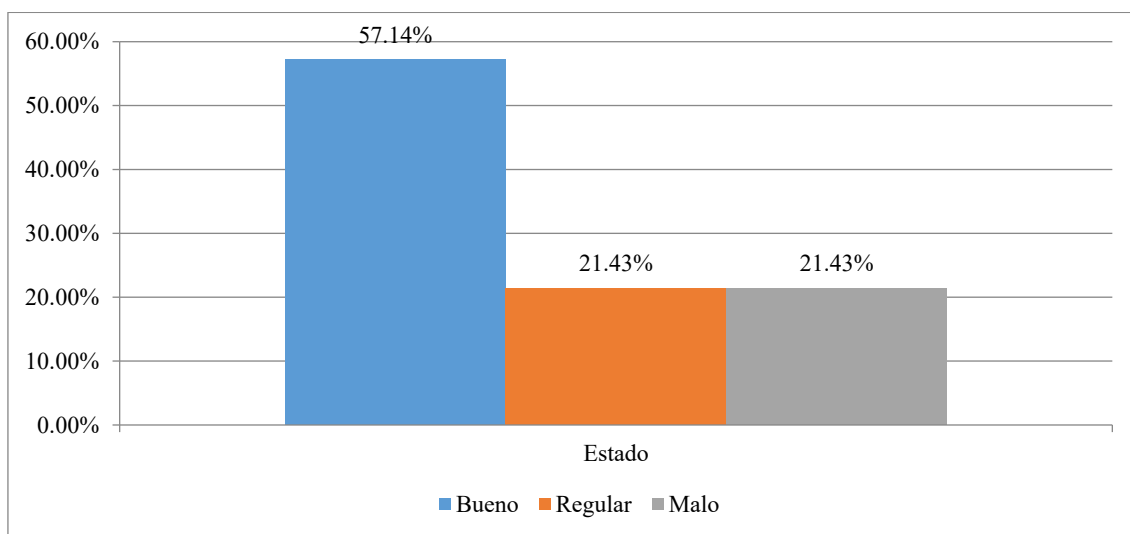


Figura 12. Calificación del estado de la señalización vertical y horizontal en la red vial.

El 100% de los encuestados respondió que se entera de los proyectos de infraestructura vial que impulsa la Municipalidad a través de redes sociales.

6.3. Movilidad y Transporte

La mayoría de las personas se moviliza principalmente hacia otros distritos dentro del mismo cantón (42.86%), seguido por quienes visitan lugares dentro del mismo distrito (35.71%) y un cuarto que se desplaza fuera del cantón (25%). Esto refleja una movilidad significativa tanto local como interdistrital.

Dentro de los lugares que la población encuestada visita con mayor frecuencia fuera del cantón se encuentran: San José, Santa Ana y Tibás.

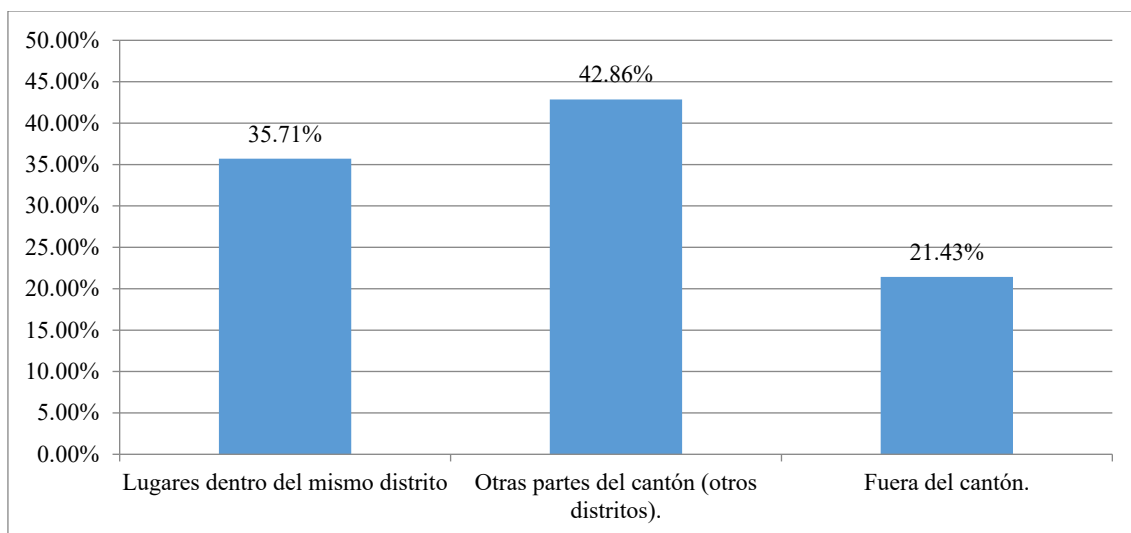


Figura 13. Lugares que la población encuestada visita con mayor frecuencia.

La mayoría se moviliza con mayor frecuencia al distrito de Escazú (60%), mientras que un 40% lo hace hacia San Rafael. Ninguno indicó San Antonio como destino frecuente.

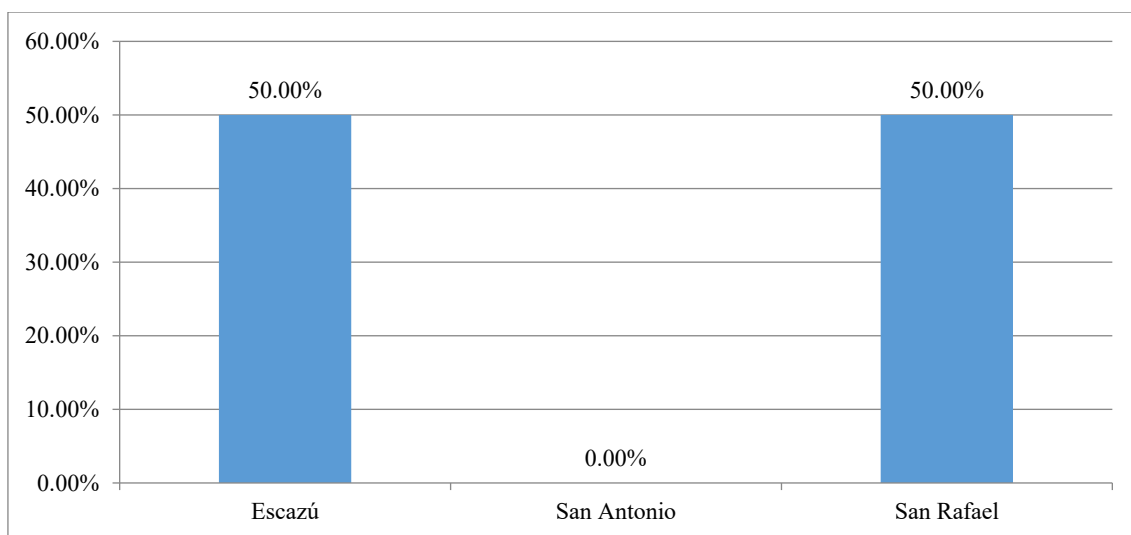


Figura 14. Distrito al que se moviliza con mayor frecuencia.

La mayoría de las personas (50%) realiza desplazamientos todos los días de la semana, mientras que un porcentaje menor lo hace entre 1 y 6 días, destacando que la movilidad es frecuente y habitual para la mayoría.

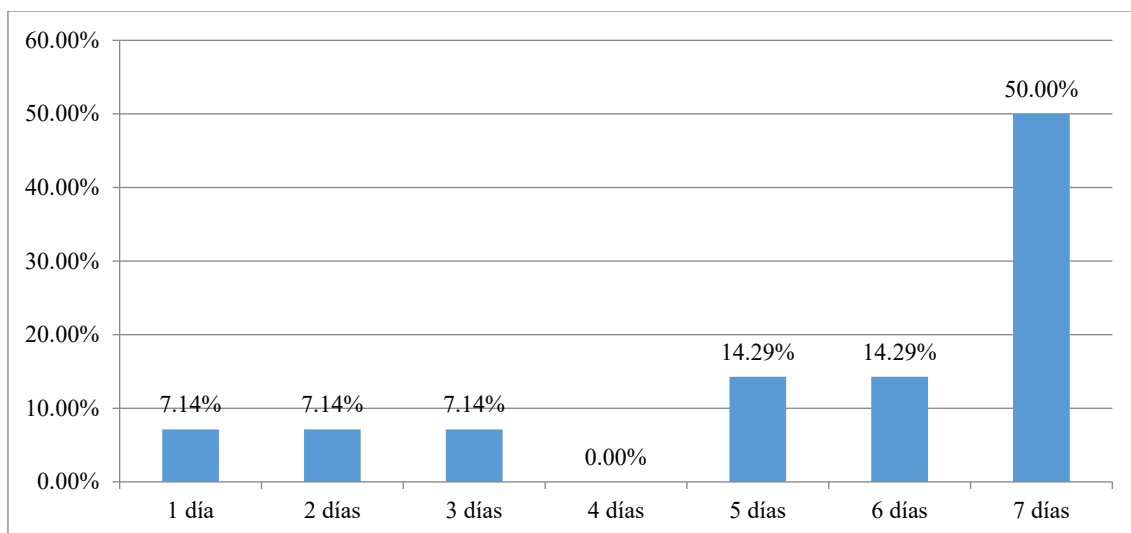


Figura 15. Días a la semana donde realiza este desplazamiento.

El automóvil particular es el medio de transporte principal para la mayoría (57.14%), seguido por motocicleta y desplazamientos a pie, ambos con 16.7%. Medios informales representan un pequeño porcentaje, mientras que el taxi, autobús y bicicleta no son opciones frecuentes.

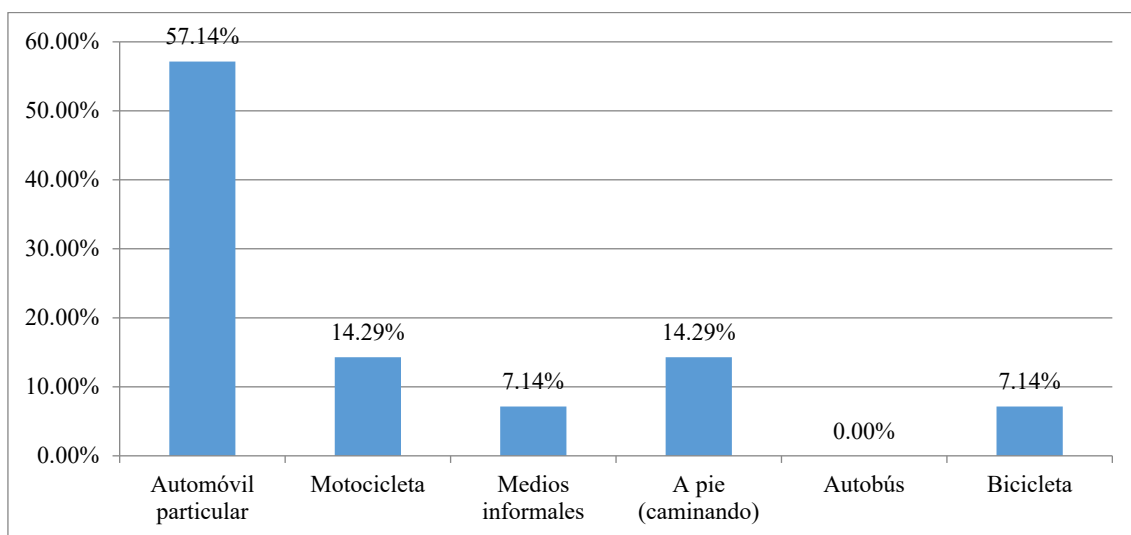


Figura 16. Principal medio de transporte para sus desplazamientos.

El principal motivo de desplazamiento es el trabajo, con un 64.3%, seguido por recreación y mandados/compras, ambos con 14.3%. Un pequeño porcentaje se moviliza para cuidar a una persona.

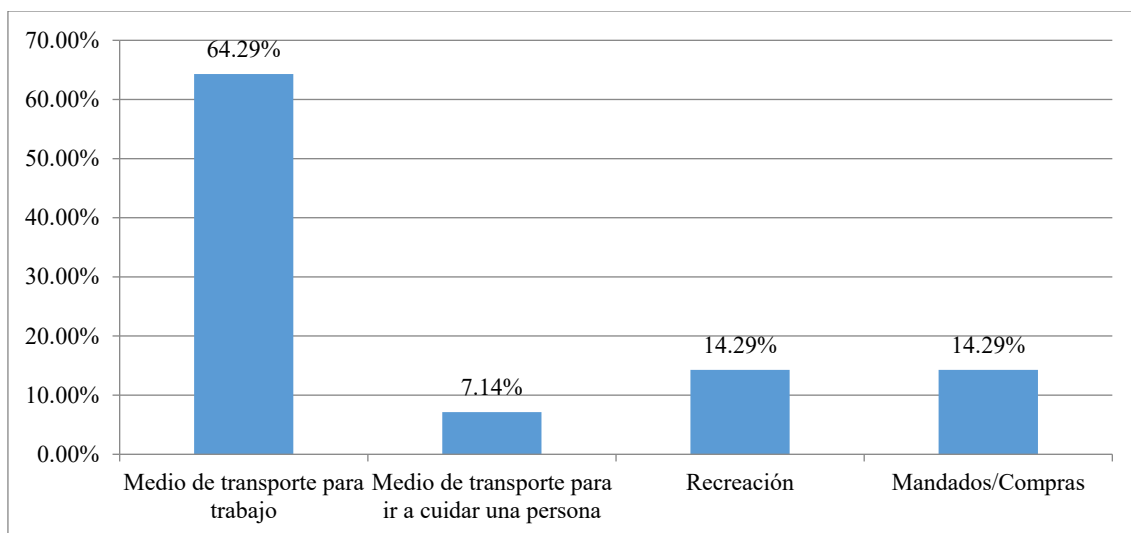


Figura 17. Principal motivo de viaje.

6.4. Servicios públicos

La mayoría califica los servicios de electricidad, agua potable, internet fijo y cobertura de telefonía celular como buenos (78.57%), con un 21.43% que los considera regulares. En contraste, el teléfono fijo presenta baja disponibilidad, ya que más de la mitad no dispone de este servicio.

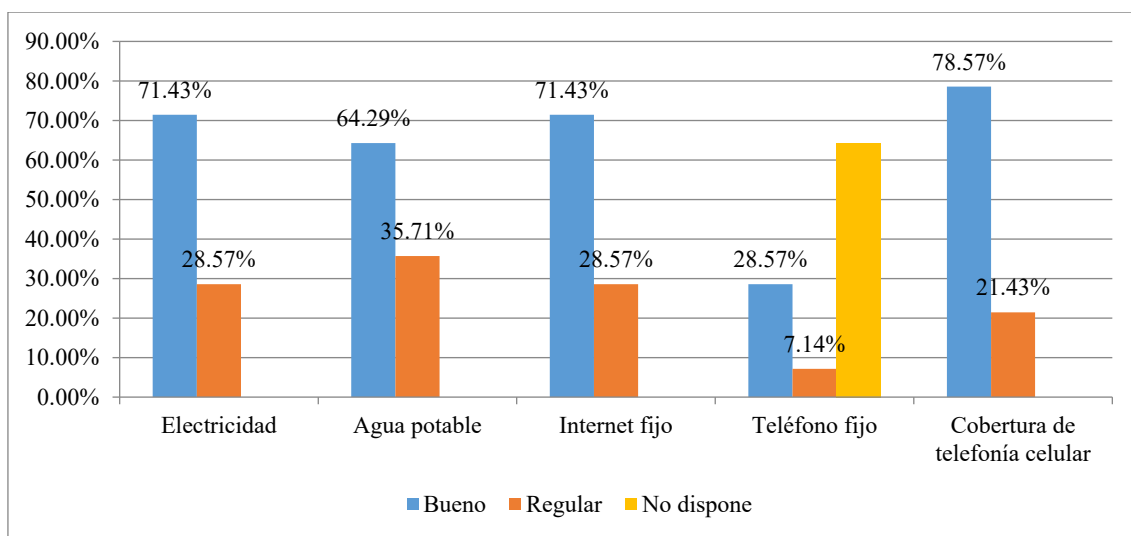


Figura 18. Calificación del estado de los servicios en su hogar.

La mayoría (85.71%) indica que el agua que llega a su casa no presenta contaminación ni problemas, mientras que un 14.29% sí ha reportado algún tipo de problema con la calidad del agua.

De las personas que respondieron que sí existía algún problema en el agua que llega a su casa indicaron que era faltante.

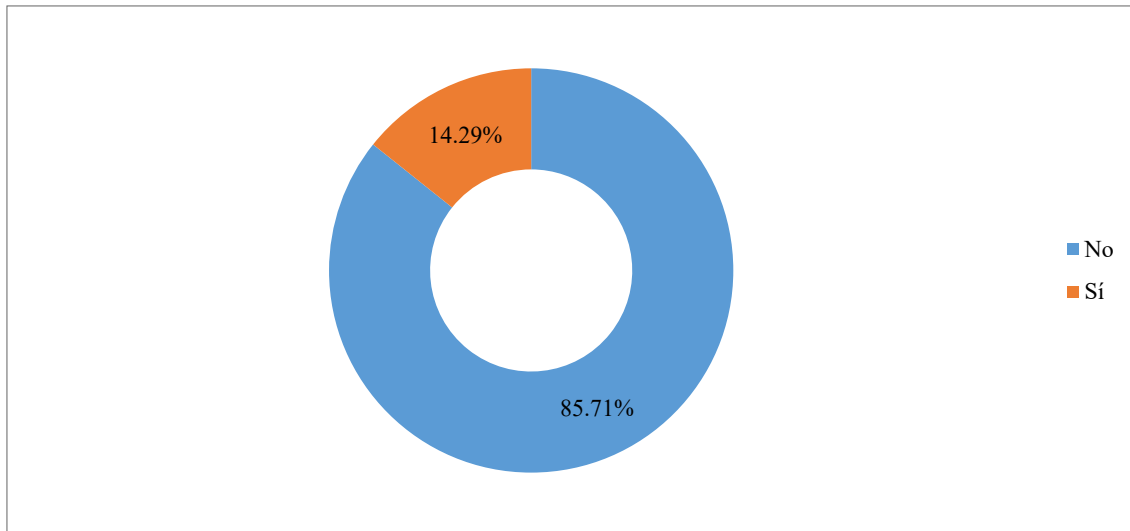


Figura 19. Existencia de algún tipo de contaminación o problema en el agua que llega a su casa.

6.5. Educación

La infraestructura educativa del distrito es valorada mayormente como buena, especialmente las escuelas (85.71%) y CECUDI (71.43%). Los colegios y colegios técnicos también reciben valoraciones positivas, aunque con un porcentaje mayor de opiniones regulares y un pequeño sector indica ausencia de alguna de estas infraestructuras.

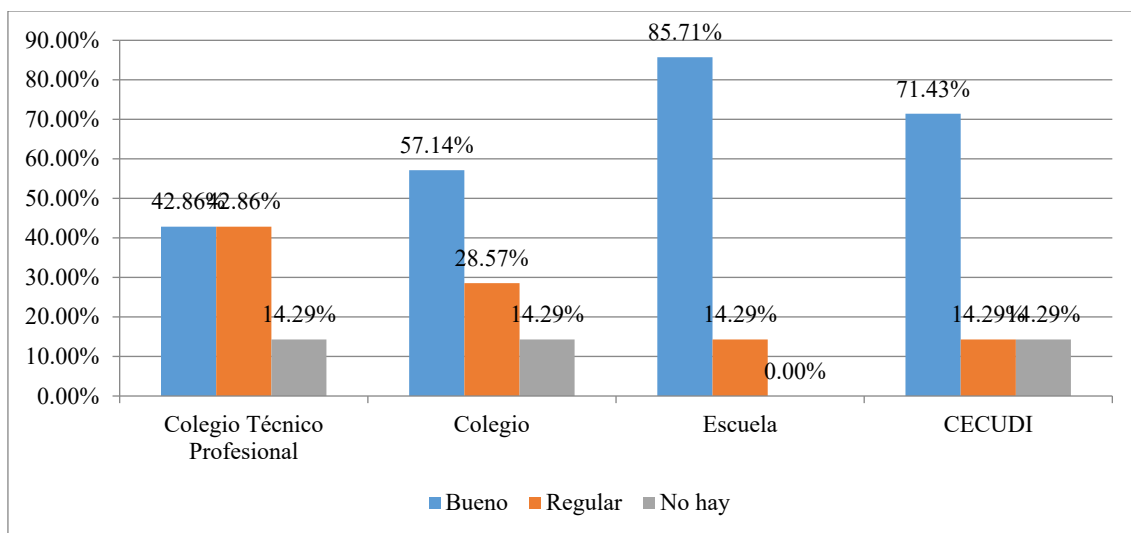


Figura 20. Percepción del estado de la infraestructura existente

6.6. Servicios comunales

El equipamiento comunal presenta buenas condiciones en parques, plazas y áreas deportivas, con valoraciones positivas del 71.43% o más. El salón comunal también es bien valorado, aunque con opiniones regulares. En cambio, servicios como Cruz Roja y Fuerza Pública son mayormente valorados como regulares, y la mitad de la población indica que no hay albergues en caso de emergencia, lo que representa una carencia importante.

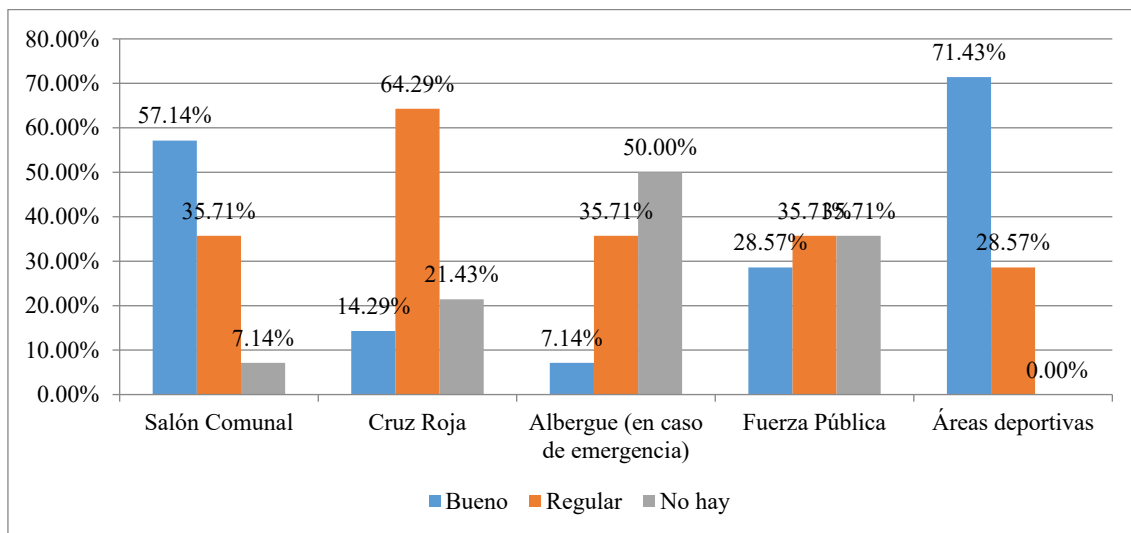


Figura 21. Estado del equipamiento comunal en el distrito de acuerdo con cada servicio.

7. Conclusiones

- La consulta comunal permitió identificar aportes valiosos desde la experiencia cotidiana de cada distrito, especialmente en lo referente a las condiciones de aceras, drenajes, señalización, visibilidad en intersecciones, y situaciones particulares de riesgo como deslizamientos o calles sin mantenimiento.
- El segundo, tercer y cuarto taller lograron reunir insumos relevantes para la formulación preliminar del marco de políticas viales cantonales, destacando las problemáticas comunes entre distritos y algunas fortalezas existentes, lo cual permite una lectura integral del estado actual de la red vial.
- La baja participación en el primer taller y la limitada asistencia del resto reflejan la necesidad de diversificar las estrategias de convocatoria, especialmente en zonas donde el acceso a información digital es limitado o donde los canales actuales no generan suficiente atracción.
- El cuestionario utilizado como instrumento de consulta demostró ser una herramienta útil para sistematizar la percepción ciudadana, aunque se recomienda complementarlo con espacios más deliberativos en próximos encuentros.
- Las propuestas preliminares de políticas viales, formuladas a partir de estos insumos, son coherentes con los componentes definidos en la Guía del PVQCD y evidencian un avance significativo hacia la construcción del marco estratégico del plan. Estas políticas aún están sujetas a ajustes conforme se complete el diagnóstico técnico y el análisis presupuestario.

8. Recomendaciones

- Fortalecer las estrategias de comunicación y convocatoria para el Momento 3 de consulta, incluyendo medios físicos como afiches en puntos estratégicos (iglesias, pulperías, centros de salud) y contacto directo con líderes comunales y organizaciones locales.
- Asegurar que los aportes comunales se articulen con el diagnóstico técnico, validando que las políticas preliminares respondan tanto a criterios técnicos como a percepciones ciudadanas, especialmente en temas como accesibilidad, movilidad activa y gestión del riesgo.

- Dar seguimiento a las problemáticas localizadas de alto impacto, como los deslizamientos en la RC 137 y la RC 154, la falta de visibilidad en puntos escolares y la ausencia de infraestructura básica en sectores como Calle Lajas y Palo Campana.
- Aprovechar las fortalezas ya existentes como base para replicar buenas prácticas, por ejemplo, las aceras bien mantenidas en zonas de Tapachula o el sector frente al Colegio El Pilar, así como el uso efectivo de las redes sociales municipales.
- Validar el marco preliminar de políticas viales en una sesión oficial con el Concejo Municipal, y organizar un taller técnico-político adicional que permita construir de forma colaborativa y legitimada las políticas finales del PVQCD, con participación de la Junta Vial Cantonal, personal técnico y personas representantes comunales.

9. Referencias Bibliográficas

EPPS-UNA & LanammeUCR. (2023). Guía para formular y gestionar el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (EPPS-PRVC-PVQCD-09-2023). Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Unidad Ejecutora y de Coordinación del Programa de la Red Vial Cantonal (UEC-MOPT).

10. ANEXOS

10.1. Anexo 1. Cuestionario de consulta comunal.

ELABORACIÓN PLAN DE CONSERVACIÓN, DESARROLLO Y SEGURIDAD VIAL CANTONAL.
CANTÓN DE ESCAZÚ - PROCESO PARTICIPATIVO

Su participación es fundamental para construir una red vial más segura, eficiente y sostenible.

Le invitamos a ser parte del proceso de elaboración del Plan Vial Quinquenal 2025-2030, aportando su perspectiva como ciudadano(a). Sus respuestas ayudarán a identificar prioridades, necesidades y oportunidades de mejora en la infraestructura vial de nuestro cantón.

La información recopilada será tratada de forma confidencial y anónima, y se utilizará exclusivamente con fines de planificación.

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1 Seleccione el distrito en el que reside:
() Ecazú () San Antonio () San Rafael

1.2 Seleccione su rango de edad:
() De 12 a 18 años () De 19 a 35 años () De 36 a 55 años
() De 56 a 65 años () Más de 66 años

1.3 Seleccione su sexo:
() Hombre () Mujer () No indica

1.4 Forma parte de alguna organización:
() No () Si. Indique: _____

2. INFRAESTRUCTURA VIAL

2.1 ¿Cómo percibe el diseño y el estado de las aceras de su distrito para facilitar la movilidad de los siguientes grupos de población?

Tipo	Estado general			
	Bueno	Regular	Malo	No existen aceras
Niños (as)				
Personas Jóvenes (12 a 35 años)				
Personas adultas (36 a 64 años)				
Personas adultas mayores (65 años en adelante)				
Personas con discapacidad				

1

2.2 ¿Cómo califica usted la seguridad y la accesibilidad de los caminos de su distrito para los siguientes grupos de población?

Tipo	Estado general			
	Bueno	Regular	Malo	No existen caminos adecuados
Niños (as)				
Personas Jóvenes (12 a 35 años)				
Personas adultas (36 a 64 años)				
Personas adultas mayores (65 años en adelante)				
Personas con discapacidad				

2.3 ¿Cómo califica usted el estado y la idoneidad de los caminos de su distrito para los siguientes medios de transporte?

Tipo	Estado general			
	Bueno	Regular	Malo	No existen condiciones adecuadas
Vehículos particulares (motocicletas y automóviles)				
Bicicletas				
Transporte público				
Transporte de carga				
Vehículos de emergencia				

2.4 ¿Cómo considera el estado de los puentes de su distrito para el tránsito de:

Tipo	Estado general			
	Bueno	Regular	Malo	No hay
Peatones				
Medios no motorizados (Bicicletas, sillas de ruedas etc.)				
Medios motorizados (vehículos particulares, transporte público, transporte de carga, etc.)				

2.5 ¿Cómo califica usted el estado de la señalización vertical y horizontal en la red vial de su distrito?

Bueno	Regular	Malo	No existe

2.6 ¿A través de cuáles medios de comunicación se entera usted de los proyectos de infraestructura vial que impulsa la Municipalidad?

() Redes Sociales

() Líderes Comunales

() Página Web

() Otro: _____

2

3. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

3.1 Cuando se moviliza, ¿Qué lugares visita con mayor frecuencia? Seleccione una opción.

- () Lugares dentro del mismo distrito
 () Otras partes del cantón (otros distritos).
 Sólo en caso de marcar esta opción, seleccione el distrito al que se moviliza con mayor frecuencia.
 () Escazú () San Antonio () San Rafael
 () Fuera del cantón (fuera de Escazú).
 Sólo en caso de marcar esta opción, indique el cantón al que se moviliza: _____

3.2 ¿Cuántos días a la semana realiza este viaje?

- () 1 día () 2 días () 3 días () 4 días
 () 5 días () 6 días () 7 días

3.3 ¿Cuál es su principal medio de transporte para este desplazamiento?

- () Automóvil particular
 () Motocicleta
 () Taxi formal
 () Medios informales
 () Autobús
 () Bicicleta
 () A pie (caminando)

3.4 ¿Cuál es el principal motivo de este desplazamiento?

- () Medio de transporte para trabajo () Medio de transporte para estudio
 () Medio de transporte para ir a cuidar una persona () Recreación
 () Deporte () Mandados/Compras
 () Otra, especifique: _____

4. SERVICIOS PÚBLICOS

4.1 ¿Cómo califica usted el estado de los siguientes servicios en su hogar?

Tipo	Estado general			
	Bueno	Regular	Malo	No dispone
Electricidad				
Agua				
Internet				
Teléfono fijo				
Celular (Cobertura)				

4.2 ¿El agua que llega a su casa presenta algún tipo de contaminación o problema?

- () No () Si () No sé

4.3 Si su respuesta es Sí, indique qué tipo de problema presenta:

- () Sucia () Mal olor () Otra, especifique: _____

5. EDUCACIÓN

5.1 Seleccione el estado de la infraestructura existente en su distrito:

Equipamiento	Estado general			
	Bueno	Regular	Malo	No hay
Colegio Técnico Profesional				
Colegio				
Escuela				
CECUDI				

6. SERVICIOS COMUNALES

6.1 Estado del equipamiento comunal en su distrito. Para cada uno de los siguientes espacios o servicios, marque una sola opción que describa mejor su condición actual.

Equipamiento	Estado general			
	Bueno	Regular	Malo	No hay
Salón Comunal				
Cruz Roja				
Albergue (en caso de emergencia)				
Fuerza Pública				
Áreas deportivas				
Parques o plazas				

10.2. Anexo 2. Mapeo territorial participativo.

Fortalezas

- La Vereda (Hoja Blanca) } Buenas
- Sector Tapachula } Aceras
- Buenas Aceras frente al Colegio El Pilar.
- Buena demarcación vial horizontal y vertical. (excepción 105)
- Desarrollo muy controlado

X Redes sociales para conocer sobre opciones de participación

- 10 En cruce carros se saltan ALTO
- Ruta Nacional 105
- 20 Mala visibilidad para personas jóvenes y niños que salen de escuela y esperan bus ahí

Debilidades

- Falta de aceras
- No cumplen con 7600
- No hay continuidad (rampas como obstáculos)
- Parqueos en ambos lados, irrespeto.

• Rampas en cunetas obstaculiza la canalización pluvial.

• Congestión vehicular

X Colocar afiches en iglesias, pulperías, etc.

- Cruce con calle San Miguel tiene mala visibilidad. (1) - Poste mal ubicado

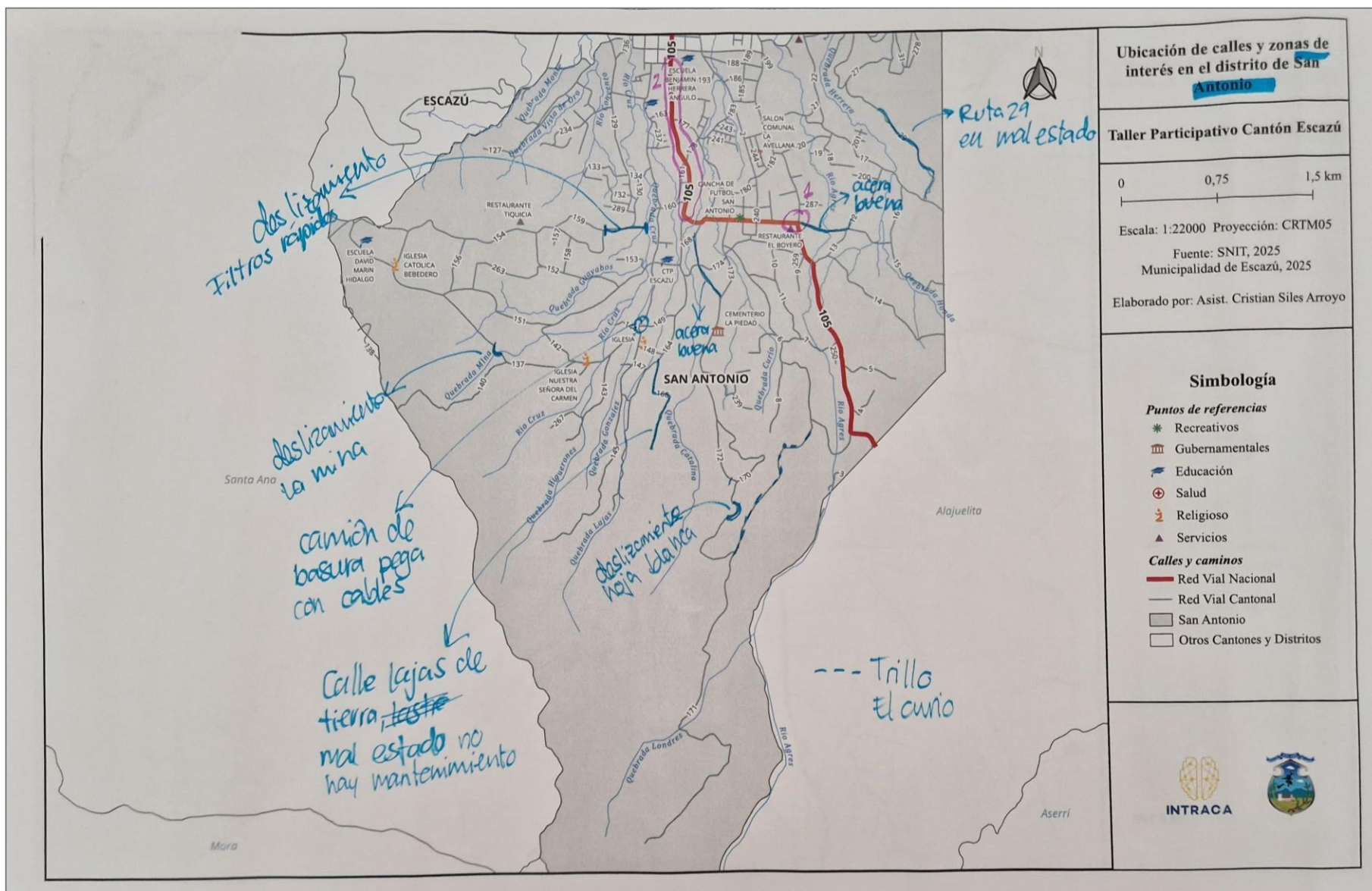
X Articulados en rutas que no tienen la capacidad.

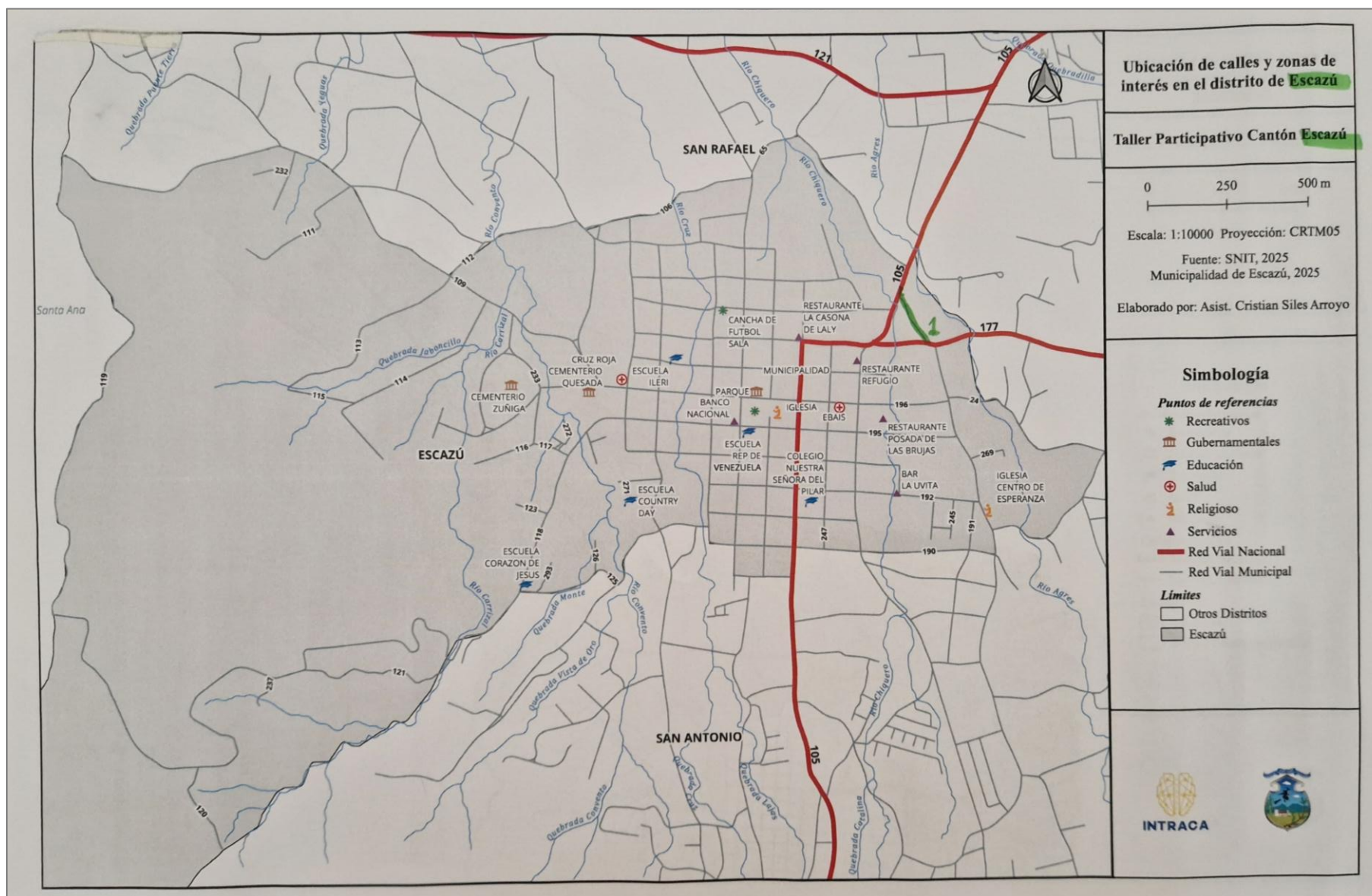
X Cableado y postería deben subirse, problema para camión de basura x ejem. X No hay escampaderos del (CTP)

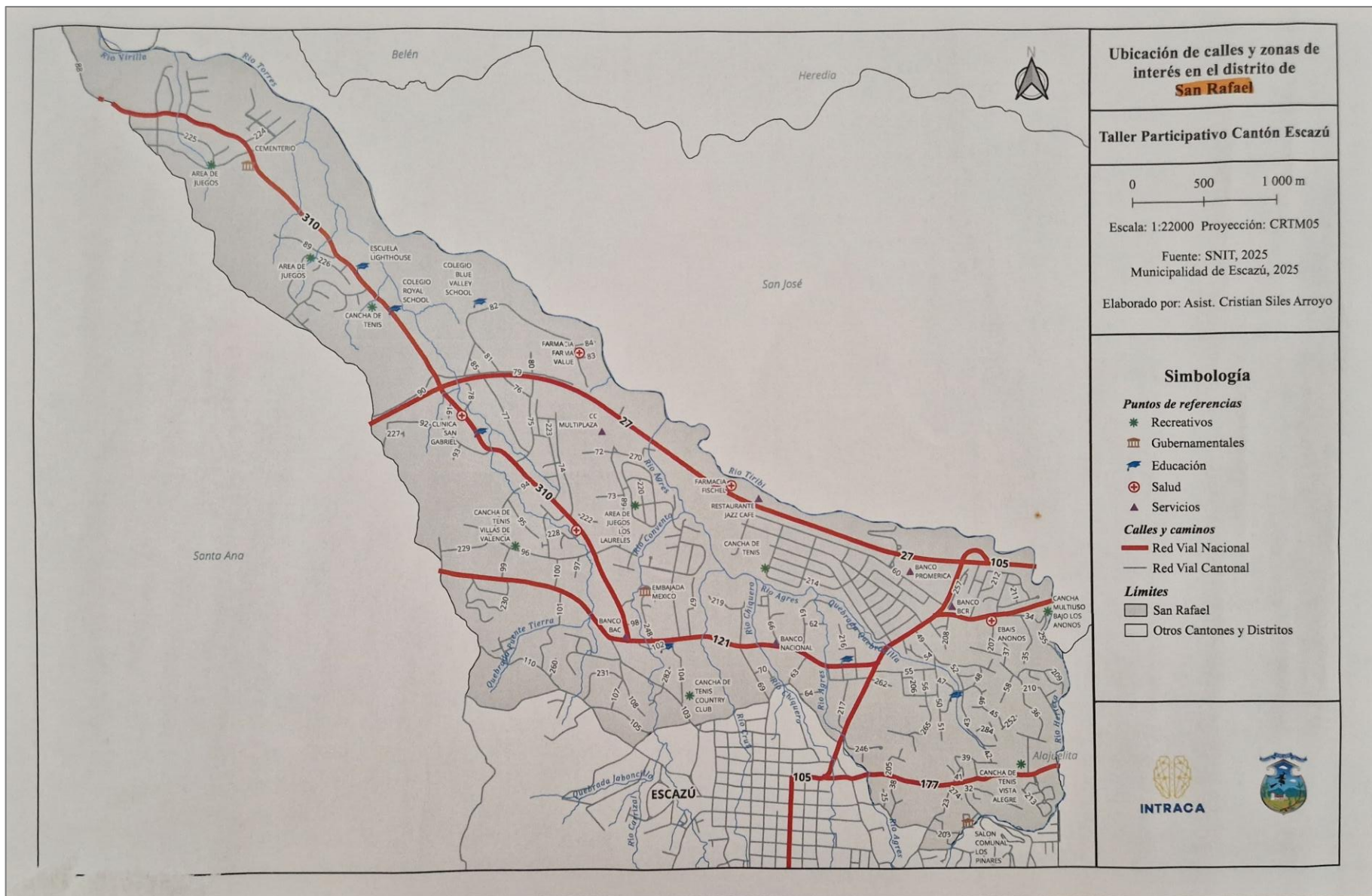
X Abandono en: Palo Campana, Tapachula, Lajas.

• El Mirador, Laureles son urbanizaciones que no tienen previsión de cyc.

• Bolardos que obstaculizan especialmente personas No videntes.







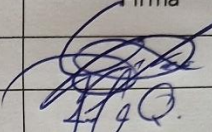
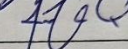
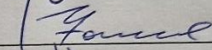
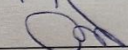
10.3. Anexo 3. Listas de asistencia.



Lista de Asistencia

Consulta Ciudadana: Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) 2025-2030 - Cantón de Escazú

Lugar: Centro Cívico Comunal Fecha: 09/05/25 Hora: 10:00 am Hoja: 1 de

Nº	Nombre completo	Número de cédula	Nombre de la organización	Teléfono	Firma
1	Carlos Monge Delgado	1-0753-0868	Municipalidad de Escazú	2208 7511	
2	Andrea Chavarria Quesada	114460001	Municipalidad de Escazú	2208 7500	
3	Carlos Fonseca Castro	112340713	Municipalidad de Escazú	2208 8836	
4	Luis Felipe González C.	402050434	Mun. Escazú	2208 6856	
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					



Lista de Asistencia

Consulta Ciudadana: Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) 2025-2030 - Cantón de Escazú

Lugar: Centro Cívico Comunal Fecha: 09/05/25 Hora: 2:00 PM Hoja: 1 de

Nº	Nombre completo	Número de cédula	Nombre de la organización	Teléfono	Firma
1	Isabel Clarks Jimenez	115220669		89202326	
2	Megan Cuadri Chinch	¹²¹³³⁰²²⁵ 11085 0780		89202320	
3	Luis Alonsomora	11085 0780		88083731	
4	Arturo Delgado Jimenez	1-1344-0789		8570 8794	
5	Freddy Londoño	4-192194		83487884	
6	Dafne Valeria Mora	121090175			
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					



Lista de Asistencia

Consulta Ciudadana: Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) 2025-2030 - Cantón de Escazú

Lugar: Centro Cívico Comunal Fecha: 13/06/2025 Hora: 10:00 am Hoja: 1 de 1

Nº	Nombre completo	Número de cédula	Nombre de la organización	Teléfono	Firma
1	Arturo Steinwirth Álvarez	1-1344-0875	Centro para la Sostenibilidad Urbana	8302-5426	Arturo Steinwirth
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					



Lista de Asistencia

Consulta Ciudadana: Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) 2025-2030 - Cantón de Escazú

Lugar: Centro Cívico Comunal Fecha: 13-06-2025 Hora: 2:00 PM Hoja: 1 de 1

Nº	Nombre completo	Número de cédula	Nombre de la organización	Teléfono	Firma
1	<i>Freddy L. Sandoval</i>	<i>41-1971961</i>	<i>Personal</i>	<i>83487894</i>	
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

10.4. Anexo 4. Registro fotográfico.

