Plan Regulador Cantonal de Corredores

Diagnóstico

Tomo 2

Para:
Municipalidad de Corredores

Elaborado por:
Programa de Investigación en
Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS)
Universidad de Costa Rica



Universidad de Costa Rica
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS)

Teléfonos: 2283-4815 / 2283-4927 Fax: 2283-7634
Correo Electrónico: produs@produs.ucr.ac.cr
Página de Internet: www.produs.ucr.ac.cr

setiembre 2009

CRÉDITOS

Diagnóstico del Plan Regulador de Corredores

Dirección
Rosendo Pujol Mesalles

Coordinación y edición
Rosendo Pujol Mesalles
Karla Barrantes Chaves
Jorge Solano Madriz

Elaborado por:
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) , de la Universidad de Costa Rica

Para:
Municipalidad de Corredores

Equipo Responsable

Jorge Solano Madriz.	*Ordenamiento territorial y centros de población*
Karla Barrantes Chaves.	*Ordenamiento territorial y zonas fronterizas*
Luis Zamora González.	*Aspectos ambientales*
Leonardo Sánchez Hernández.	*Área socioeconómica y actividades productivas*
Erick Orozco Orozco.	*Amenazas naturales*
Claudia López Oviedo.	*Realidad social-procesos participativos*
Félix Zumbado Morales.	*Actividades productivas y turismo*
Cindy León Sequeira.	*Asentamientos humanos*
Lil Moya Fernández.	*Infraestructura vial*
Eduardo Pérez Molina.	*Análisis de aeropuertos*
Róger Mesén Leal	*Uso del suelo*
Daniel Figueroa Arias	*Transporte público*
Jennifer León Mena.	*Valor de tierra*
Eduardo Rodríguez	*Uso del suelo*
Yashiko Fallas.	*Áreas verdes*
Ana Yudel Guitiérrez.	*Patrimonio arquitectónico*
Andreína Villalobos/ Steven Salas.	*Peatonización y ciclovías*
Cristina Arguedas García	Actividades Agropecuarias

Consultores

Alicia Borja Rodríquez ……*Abogada*
Esteban Sánchez Solano……*Historiador*
Marco Retana López./ Luis Madrigal Alfaro …….*Biólogos*
Guillermo Salazar Mondragón……*Geólogo*

Asistentes

Tatiana Quirós
Emilio Corrales
Gabriel Corrales
Mario Rivera
Lucrecia Álvarez
Railly Solano
Juan Carlos Jiménez
Mayra Durán

José Mena
Diego Gutiérrez
Mabé Aguilar
Fernando Fallas
Josselyne Murillo
Fabricio Valverde
José Daniel Quesada
Juan José Castro
Cristina González

Javier Zamora
Jorge Zamora
Silvia Pereira
Olman Solís
Eduardo Vega
Leonardo Hidalgo
Daniel Solís
Maritere Alvarado
Lourdes Sáurez
Juan Rafael Sánchez

Amanda Segovia
Berny Madriz
Carolina Ocampo
Delio Robles
Heiner Bolaños
Erick Brenes
Jhosimar Tejeda
Jorge Vargas

Personal Administrativo
Ana Lorena Bolaños
Raquel Ugalde -Paola Calderón- Milena Chaves

Apoyo Informático
Edward Aymerich
Orlando Vega- Hugo Adams

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

PÁGINA

TOMO I

Créditos

Introducción General Diagnóstico Cantonal

Diagnóstico Físico

Capítulo 1

Aspectos físicos

1-1 Topografía y Pendientes	
1-1 Topografía y pendientes	1-1.1
1-2 Caracterización de cuencas	
1-2.1 Introducción	1-2.1
1-2.2 Parámetros generales requeridos en la caracterización de cuencas y la red hídrica	1-2.2
1-2.3 Análisis preliminar de la configuración hidrográfica del cantón de Corredores	1-2.5
1-2.4 Evaluación de parámetros morfométricos en las subcuencas del cantón de corredores	1-2.6
1-2.5 El sistema de canales en la cuenca del río Corredor	1-2.23
1-2.6 Explotación hídrica en cada una de las cuencas	1-2.27
1-2.7 Cuencas hidrográficas y uso del suelo	1-2.33
1-2.8 Conclusiones y recomendaciones	1-2.41
1-3 Geología y geomorfología	
1-3.1 Geología del cantón de Corredores, Puntarenas	1-3.1
1-3.2 Geomorfología Regional	1-3.2
1-4 Hidrogeología	
1-5 Evaluación general del Uso del suelo	
1-5.1 Capacidad Potencial del uso del suelo	1-5.1
1-5.2 Uso del suelo	1-5.5
1-5.3 Evaluación del uso del suelo	1-5.8
1-6 Bibliografía	

Diagnóstico del Medio Natural

Capítulo 2

Aspectos del Medio Natural

2-1.Ecosistemas, zonas de vida e impactos antrópicos	
2-1.1 Introducción	2-1.1
2-1.2 Zonas de Vida Asociadas al Cantón	2-1.2
2-1.3 Tipos de cobertura biótica y descripción de los ecosistemas presentes en el cantón de Corredores	2-1.5
2-1.4 Bosques primarios, humedales y áreas de protección absoluta por la protección vigente	2-1.7
2-1.5 Especies de fauna identificadas dentro del cantón de Corredores	2-1.13
2-2 Bibliografía	

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

		PÁGINA
Diagnóstico Socioeconómico		
Historia y Patrimonio		
Capítulo 3	**3-1 Historia de la región y patrones de colonización**	
	3-1.1 Introducción	3-1.1
	3-1.2 El interés inicial en la región condicionada por el problema fronterizo (1920-1940)	3-1.2
	3-1.3 Inserción y consolidación de la producción bananera en la zona sur (1940-1960)	3-1.8
	3-1.4 La transformación del sur a partir de la reforma agraria: el impacto del ITCO en Corredores (1960-1980)	3-1.13
	3-1.5 Conclusiones	3-1.19
	3-2 Patrimonio Arqueológico	
	3-2.1 Introducción	3-2.1
	3-2.2 Contexto general en el estudio del Patrimonio Arqueológico costarricense	3-2.2
	3-2.3 Ocupaciones precolombinas en la Subregión Diquís	3-2.5
	3-2.4 Sitios registrados por el Museo Nacional de Costa Rica en el cantón de Corredores	3-2.9
	3-2.5 Conclusiones y Recomendaciones	3-2.12
	3-3 Patrimonio histórico-arquitectónico	
	3-3.1 Introducción	3-3.1
	3-3.2 Aspectos generales sobre el tema de Patrimonio Arquitectónico	3-3.2
	3-3.3 Patrimonio Arquitectónico en Corredores: un reflejo de la cultura local	3-3.4
	3-3.4 Infraestructuras con potencial patrimonial en Corredores	3-3.6
	3-4 Patrimonio Intangible	
	3-4.1 Introducción	3-4.1
	3-4.2 Aspectos generales sobre el tema de Patrimonio Cultural Intangible	3-4.2
	3-4.3 Expresiones Culturales Intangibles en Corredores	3-4.5
	3-4.4 Conclusiones	3-4.22
	3-4.5 Recomendaciones	3-4.26
	3-5 Bibliografía	
Realidad Social		
Capítulo 4	**4-1 Caracterización de la población**	
	4-1.1 Introducción	4-1.1
	4-1.2 Aspectos Generales de la Región Brunca	4-1.1
	4-1.3 Crecimiento Poblacional en Corredores	4-1.4
	4-1.4 Composición por Sexo y Edad de la Población de Corredores	4-1.6
	4-1.5 Densidad de Población	4-1.8
	4-1.6 Dependencia Demográfica en el Cantón de Corredores	4-1.9
	4-1.7 Jefaturas de Hogar en Corredores	4-1.10
	4-1.8 Grado de Educación Formal de Jefes y Jefas de Hogar	4-1.10
	4-1.9 Niveles de Analfabetismo de la Población en Corredores	4-1.12
	4-1.10 Niveles de la Población en General y de la Población Económicamente Activa, Año 2000	4-1.13
	4-1.11 Población con Alguna Discapacidad	4-1.15
	4-1.12 Flujos Migratorios en Corredores	4-1.17
	4-1.13 Conclusiones	4-1.19

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

Capítulo 4

	PÁGINA
4-2 Indicadores Económicos	
4-2.1 Introducción	4-2.1
4-2.2 Conceptos económicos desarrollados en el documento	4-2.2
4-2.3 Aspectos Generales del empleo, pobreza e ingreso en la región Brunca	4-2.3
4-2.4 Indicadores de empleo e ingresos en Corredores	4-2.7
4-2.5 Consideraciones finales	4-2.21
4-3 Indicadores de Vivienda	
4-3.1 Relevancia para el Plan Regulador Cantonal de Corredores y Metodología	4-3.1
4-3.2 Necesidades básicas Insatisfechas	4-3.1
4-3.3 Aspectos generales de la Región Brunca	4-3.2
4-3.4 Necesidades Básicas Insatisfechas en el cantón de Corredores	4-3.2
4-3.5 Tipo de ocupación de vivienda	4-3.4
4-3.6 Tenencia de bienes en las viviendas, año 2000	4-3.5
4-3.7 Consideraciones finales	4-3.6
4-4 Indicadores del Área de Salud	
4-4.1 Introducción	4-4.1
4-4.2 Conceptos importantes de salud	4-4.1
4-4.3 Condición de aseguramiento en la Región Brunca	4-4.2
4-4.4 Indicadores de Natalidad y Mortalidad	4-4.4
4-4.5 Principales causas de muerte	4-4.7
4-4.6 Pacientes con enfermedades crónicas en Corredores	4-4.9
4-4.7 Estado nutricional de la población en Corredores	4-4.10
4-4.8 Accidentes Laborales	4-4.10
4-4.9 Cobertura en los servicios de Salud en Corredores	4-4.12
4-4.10 Consideraciones Finales	4-4.14
4-5 Seguridad Ciudadana	
4-5.1 Introducción	4-5.1
4-5.2 Aspectos generales de la Seguridad Ciudadana	4-5.1
4-5.3 Método y fuentes de datos	4-5.2
4-5.4 Homicidios Culposos	4-5.3
4-5.5 Homicidios Dolosos	4-5.4
4-5.6 Accidentes de Tránsito	4-5.4
4-5.7 Suicidios Culposos	4-5.5
4-5.8 Violación a la Ley de Estupefacientes	4-5.5
4-5.9 Consideraciones Finales	4-5.7
4-6 Actores Sociales y Proceso Participativo	
4-6.1 Introducción	4-6.1
4-6.2 Metodología de trabajo	4-6.2
4-6.3 Resultados de entrevistas a profundidad	4-6.7
4-6.4 Análisis de las reuniones de diagnóstico	4-6.16
4-6.5 Resultado de los talleres para líderes comunales	4-6.39
4-6.6 Evaluación de los procesos participativos	4-6.43
4-6.7 Conclusiones de los procesos participativos	4-6.50
4-7 Bibliografía	

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

Capítulo 5

	PÁGINA
Realidad Económica	
5-1 Principales actividades comerciales, industriales y de servicios	
5-1.1 Introducción	5-1.1
5-1.2 Sector comercial y de servicios 2004-2009	5-1.2
5-1.3 Características de los servicios en Corredores	5-1.5
5-1.4 Paso Canoas: Puesto Migratorio y Aduana comercial	5-1.7
5-1.5 El sector Construcción en Corredores	5-1.10
5-1.6 Sector exportador en Corredores	5-1.11
5-1.7 Importancia del sector agrícola	5-1.12
5-1.8 Nivel salarial de la población según actividad económica y grado académico	5-1.13
5-1.9 Actividades comerciales y de servicios en Corredor	5-1.15
5-1.10 Actividades comerciales y de servicios en Canoas	5-1.17
5-1.11 Actividades comerciales y de servicios en Laurel	5-1.18
5-1.12 Actividades comerciales y de servicios en La Cuesta	5-1.19
5-2 Desarrollo de las Actividades Agropecuarias en el Cantón de Corredores	
5-2.1 Metolodogía de investigación	5-2.1
5-2.2 Resumen	5-2.1
5-2.3 Principales actividades agrícolas en la región Brunca	5-2.2
5-2.4 Actividades agrícolas en el cantón de Corredores	5-2.3
5-2.5 Caracterización de las principales actividades agrícolas en el cantón de Corredores	5-2.4
5-2.6 Cooperativismo y Asociaciones de Productores	5-2.12
5-2.7 Actividades Pacuarias del Cantón de Corredores	5-2.14
5-2.8 Actividad Forestal	5-2.17
5-2.9 Pagos por servicios ambientales en la Región	5-2.18
5-2.10 Proyectos acuícolas en el cantón de Corredores	5-2.18
5-2.11 Algunas consideraciones sobre las actividades agropecuarias del cantón de Corredores	5-2.19
5-3 Retos a la producción y Competitividad	
5-3.1 Introducción	5-3.1
5-3.2 Principales sectores productivos del cantón de Corredores	5-3.2
5-3.3 Aspectos económicos relevantes en el cantón de Corredores	5-3.3
5-3.4 Descripción del entorno del cantón	5-3.6
5-3.5 Factores que afectan la competitividad en Corredores	5-3.7
5-3.6 Escenarios productivos en el cantón	5-3.8
5-3.7 Escenarios por sector productivo	5-3.9
5-3.8 Algunos ejemplos para generar encadenamientos productivos	5-3.11
5-3.9 Consideraciones finales	5-3.12
5-4 Desarrollo del Turismo en Corredores	
5-4.1 Introducción	5-4.1
5-4.2 El Turismo en la Región Brunca	5-4.1
5-4.3 Contexto del Lugar	5-4.2
5-4.4 Sitios de Hospedaje y sus Características	5-4.2
5-4.5 Qué piensan los habitantes del cantón sobre el desarrollo del turismo	5-4.5
5-4.6 Relación comercial de Paso canoas con en el comercio en	5-4.6
5-4.7 Potencial turístico y atractivos	5-4.8
5-4.8 Principales retos a superar	5-4.12
5-4.9 Conclusiones Generales	5-4.12
5-5 Bibliografía	

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

PÁGINA

TOMO II

Créditos

Introducción General Diagnóstico Cantonal

Diagnóstico de Infraestructura y Desarrollo

Infraestructura Vial y Transporte

Capítulo 6

6-1 Topología de la red vial e infraestructura de transportes	
6-1.1 Descripción de la red vial del cantón de Corredores	6-1.1
6-1.2 Conectividad y mejoramiento de la infraestructura vial	6-1.4
6-1.3 Flujos vehiculares	6-1.9
6-1.4 Seguridad vial	6-1.15
6-1.5 Conclusiones	6-1.17
6-2 Estacionamientos	
6-2.1 Introducción	6-2.1
6-2.2 Análisis de la Situación Actual	6-2.1
6-2.3 Problemas de Estacionamiento	6-2.3
6-2.4 Conclusiones	6-2.7
6-3 Transporte público	
6-3.1 Introducción	6-3.1
6-3.2 Cobertura de la red de transporte público	6-3.3
6-3.3 Terminales y paradas	6-3.14
6-3.4 Percepción del servicio por parte de los usuarios	6-3.17
6-3.5 Conclusiones y recomendaciones	6-3.19
6-4 Peatonización y ciclovías	
6.4.1 Introducción	6-4.1
6.4.2 Peatonización	6-4.2
6.4.3 Ciclovías	6-4.20
6.4.4 Conclusiones	6-4.29
Anexos	A 6-4.1
6-5 Infraestructura y Operaciones Aeropuertarias	
6-5.1 Operaciones Aéreas y operadores regulares	6-5.1
6-5.2 Aeródromo Laurel (MRLE)	6-5.2
6-5.3 Aeródromo Coto 47 (MRCC)	6-5.3
6-5.4 Taxi Aéreo y costo de viaje a Corredores	6-5.4
Apéndice A	6-5.11
6-6 Bibliografía	

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

Capítulo 7

Centros de Población	PÁGINA
7-1 Centros de Población y crecimiento urbano futuro	
7-1.1 Evaluación de consolidación de los principales centros de población	7-1.2
7-1.2 Restricciones a las actividades humanas y crecimiento urbano	7-1.24
Anexo	A 7-1.1
7-2 Áreas verdes y zonas recreativas	
7-2.1 Introducción	7-2.1
7-2.2 Metodología	7-2.2
7-2.3 Evaluación de las áreas verdes y recreativas y espacio público en el Cantón de Corredores	7-2.4
7-2.4 Análisis de las áreas verdes recreativas y espacio público en el Cantón de Corredores	7-2.7
7-2.5 Conclusiones	7-2.20
7-2.6 Recomendaciones	7-2.22
7-2.7 Variables Utilizadas en el análisis	7-2.25
7-2.8 Fichas utilizadas para el análisis de las áreas verdes	7-2.26
7-2.9 Resumen del análisis de las áreas verdes de los centros de Población	7-2.28
7-2.10 Resumen del análisis de las áreas verdes de los Poblados	7-2.29
7-3 Utilización y estado de las propiedades municipales	
7-3.1 Introducción	7-3.1
7-3.2 Las Propiedades Municipales	7-3.2
7-3.3 Conclusiones	7-3.5
7-4 El Papel del Instituto de Desarrollo Agrario en la Región Brunca	
7-4.1 Introducción	7-4.1
7-4.2 El papel del Instituto de Desarrollo Agrario en la Región Brunca	7-4.1
7-4.3 Origen de los Asentamientos de la Región Brunca	7-4.2
7-4.4 Distribución de Tierras, según la denominación establecida por el IDA	7-4.3
7-4.5 El IDA en el cantón de Corredores	7-4.4
7-4.6 Franja fronteriza de arrendamiento administrada por el IDA	7-4.7
7-4.7 Discrepancias entre el catastro del IDA de las zonas de arrendamiento y la información sobre arrendamientos del IDA	7-4.10
7-4.8 La zona Fronteriza Administrada por el IDA y los títulos de propiedad	7-4.11
7-5 Evaluación de vivienda, barrios y urbanizaciones	
7.5.1 Metodología	7-5.1
7.5.2 Situación General de los Barrios, Urbanizaciones y Centros de Población del Cantón de Corredores	7-5.3
7.5.3 Estado actual de la infraestructura en los diferentes centro de población	7-5.16
7.5.4 Estado de la Vivienda y Tipología predominante:	7-5.23
7.5.5 Mapeo, Variables de Evaluación	7-5.28
7-5.6 Opinión de los Habitantes del cantón de Corredores	7-5.34
7-5.7 Conclusiones Generales:	7-5.37
7-5.8 Glosario:	7-5.38
7-5.9 Fichas de Barrios/Poblados/Asentamientos informales	7-5.40
7-6 Valor de la Tierra	
7-6.1 Introducción	7-6.1
7-6.2 Valor de la tierra para el Ministerio de Hacienda	7-6.1
7-6.3 Determinantes del valor de la tierra	7-6.6
7-6.4 Valores de mercado	7-6.7
7-6.5 Valores de mercado vs. Valores oficiales	7-6.10
7-6.6 Conclusiones	7-6.13
7-7 Bibliografía	

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

PÁGINA

TOMO III

Créditos
Introducción General Diagnóstico Cantonal

Capítulo 8

Servicios públicos y su infraestructura	
8-1 Educación	
8-1.1 Introducción	8-1.1
8-1.2 Educación Primaria	8-1.2
8-1.3 Educación Secundaria	8-1.4
8-1.4 Infraestructura en Escuelas y Colegios de Corredores	8-1.6
8-1.5 Niveles de Deserción	8-1.8
8-1.6 Repitencia y Cobertura	8-1.10
8-1.7 Conclusiones	8-1.12
8-2 Infraestructura de los servicios de salud	
8-2.1 Aspectos Generales	8-2.1
8-2.2 Servicios de salud en región Brunca	8-2.3
8-2.3 Servicios de salud en Corredores	8-2.7
8-2.4 Algunas consideraciones finales	8-2.9
8-3 Servicios e infraestructura: Electricidad	
8-3.1 Infraestructura eléctrica	8-3.1
8-3.2 Consumo eléctrico	8-3.1
8-3.3 Cobertura residencial del servicio eléctrico	8-3.3
8-4 Servicios e infraestructura: Telefonía	
8-4.1 Cobertura de telefonía fija	8-4.1
8-4-2 Infraestructura existente y futuros proyectos	8-4.3
8-4-3 Servicio de telefonía móvil	8-4.4
8-5 Agua Potable	
8-5.1 Descripción general del abastecimiento de agua potable en Corredores	8-5.1
8-5.2 Abastecimiento de Agua en viviendas	8-5.3
8-5.3 Acueducto principal administrado por el ICAA	8-5.4
8-5.4 Acueductos Rurales	8-5.7
8-5.5 Información sobre tarifas	8-5.17
8-5.6 Conclusiones y Recomendaciones	8-5.20
Anexo 8-5	A 8-5.1
8-6 Aguas residuales	
8-6.1 Introducción	8-6.1
8-6.2 Tipos de Tratamiento de Aguas Residuales	8-6.2
8-6.3 Uso de Tanque Séptico con Zonas de Drenaje	8-6.6
8-6.4 Disposición de Aguas Residuales en el Cantón de Corredores	8-6.14
8-6.5 Entes generadores de agua residual de tipo especial	8-6.15
8-6.6 Sistemas Alternativos de Tratamiento de Aguas Residuales	8-6.18
8-7 Desechos sólidos	
8-7.1 Servicio municipal de recolección de desechos sólidos	8-7.1
8-7.2 Generación de desechos sólidos	8-7.4
8-7.3 Tarifas del servicio de recolección y disposición municipal	8-7.5
8-7.4 Sitio de disposición final de desechos sólidos	8-7.6
8-7.5 Recomendaciones para mejorar el sistema de recolección y disposición de los desechos sólidos	8-7.11
8-8 Bibliografía	

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

PÁGINA

Diagnóstico de Amenazas y Vulnerabilidad

Amenazas naturales y vulnerabilidad

Capítulo 9

9-1 Amenazas naturales y vulnerabilidad	
9-1.1 Introducción	9-1.1
9-1.2 Amenaza por inundación	9-1.2
9-1.3 Amenaza Sísmica	9-1.12
9-1.4 Amenaza por deslizamiento	9-1.27
9-1.5 Importancia de las amenazas naturales en el proceso de ordenamiento territo	9-1.33
9-1.6 Conclusiones y recomendaciones	9-1.34
9-2 Determinación de zonas de riesgo de inundación	
9-2.1 Introducción	9-2.1
9-2.2 Inundaciones en el cantón de Corredores	9-2.11
9-2.3 Variables de análisis en los ríos de la zona norte del cantón de Corredores	9-2.15
9-2.4 Principales factores que inciden en las inundaciones	9-2.19
9-2.5 Análisis de inundaciones en Ciudad Neily	9-2.25
9-5.6 Conclusiones y recomendaiones	9-2.42
9-3 Bibliografía	

Diagnóstico Legal-Institucional

Legal Institucional

Capítulo 10

10-1 Análisis del Marco legal y gestión territorial **10-2 Esfuerzos Relacionados con el Ordenamiento Territorial a Nivel Cantonal y Regional**	
10-2.1 Introducción	10-2.1
10-2.2 Proyectos en el cantón relacionados con el Ordenamiento Territorial	10-2.2
10-2.3 Conclusiones	10-2.12
10-3 Análisis de Territorios Indígenas	
10-3.1 Introducción	10-3.1
10-3.2 Características socioculturales de la población indígena del cantón de Corredores	10-3.2
10-3.3 Territorios indígenas: contraste entre lo nacional y lo local, el caso de Corredores	10-3.8
10-3.4 Principales problemáticas que enfrentan las comunidades indígenas Ngöbes en Corredores	10-3.32
10-3.5 Repercusiones para el desarrollo integral de esta población	10-3.36
10-3.6 Participación	10-3.37

INDICE GENERAL PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

Capítulo 10

	PÁGINA
10-4 Análisis de la Zona Fronteriza en Corredores	
10-4.1 Introducción	10-4.1
10-4.2 Régimen legal aplicable a las Zonas Fronterizas	10-4.1
10-4.3 Competencia municipal sobre las Zonas Fronterizas	10-4.4
10-4.4 Potestad del IDA para otorgar arrendamientos en zona fronteriza	10-4.5
10-4.5 Conflictos de la población en cuanto a la tenencia de la tierra	10-4.7
10-4.6 Propuesta formuladas para la titulación de tierras de la franja fronteriza	10-4.8
10-4.7 Conclusiones	10-4.12
10-5 Los Planes de Manejo de las Áreas Silvestres Protegidas de ACOSA	
10.5.1 Elaboración de los planes de manejo de las áreas silvestres protegidas de ACOSA	10-5.2
10.5.2 Estado actual de los planes de manejo de las áreas silvestres protegidas de ACOSA	10-5.6
10.5.3 Relevancia de la confección de los planes de manejo dentro del contexto del ordenamiento territorial	10-5.7
10-6 Bibliografía	

ÍNDICE DE TABLAS PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

PÁGINA

TOMO I

Diagnóstico Físico

Aspectos físicos

Capítulo 1

1-1 Topografía y Pendientes

Tabla1-1.1 Distribución de las pendientes por distrito para el cantón de Corredores	1-1.3

1-2 Caracterización de cuencas

Tabla 1-2.1 Clasificación de las cuencas de acuerdo a la pendiente promedio de laderas.	1-2.4
Tabla 1-2.2 Parámetros morfométricos calculados para subcuencas en el cantón de Corredores.	1-2.15
Tabla 1-2-3 Agrupación y clasificación de las subcuencas del cantón de Corredores	1-2.16
Tabla 1-2-4 Porcentajes de áreas dentro de cada uno de los cantones en donde se encuentran las subcuencas	1-2.18
Tabla 1-2-5 Detalles sobre concesiones de agua en las distintas cuencas para pozos, manantiales y ríos y quebradas de MINAE y SENARA	1-2.28
Tabla 1-2-6 Distribución de usos de suelo para cada una de las cuencas definidas	1-2.34
Tabla 1-2-7 Distribución de usos de suelo en función del total del área de las cuencas definidas	1-2.35
Tabla 1-2-8 Distribución de usos de suelo en cultivos para cada una de las cuencas definidas.	1-2.37
Tabla 1-2-9 Distribución de usos de suelo en cultivos para cada una de las cuencas definidas	1-2.38

1-3 Geología y geomorfología

1-4 Hidrogeología

1-5 Evaluación general del Uso del suelo

Tabla 1-5.1 Capacidad potencial de uso del suelo para el cantón de Corredores	1-5.12
Tabla 1-5.2 Distribución del uso del suelo para el cantón de Corredores	1-5.12
Tabla 1-5.3 Criterio de evaluación para cada uso del suelo según la capacidad potencial	1-5.13
Tabla 1-5.4 Evaluación del Uso del Suelo en el cantón de Corredores	1-5.14
Tabla 1-5.5 Área para cada uso del suelo según capacidad potencial en el cantón de Corredores	1-5.15
Tabla 1-5.6 Porcentaje del total de área para cada uso del suelo según capacidad potencial en el cantón de Corredores	1-5.15

Diagnóstico del Medio Natural

Aspectos del Medio Natural

Capítulo 2

2-1 Ecosistemas, zonas de vida e impactos antrópicos

Tabla 2-1.1. Especies de fauna identificadas y observadas en el área de estudio	2-1.14

Diagnóstico Socioeconómico

Historia y Patrimonio

Capítulo 3

3-1 Historia de la región y patrones de colonización

Tabla 3-1.1 Población del distrito de Golfo Dulce	3-1.7
Tabla 3-1.2 Fincas bananeras de la Chiriquí Land Company en Costa Rica	3-1.9
Tabla 3-1.3 Población del distrito de La Cuesta	3-1.12
Tabla 3-1.4 Locales Comerciales de Villa Neily (1959-1960)	3-1.13
Tabla 3-1.5 Acciones emprendidas por las entidades estatales para finalización o mejoramiento de obras públicas referentes al actual Cantón de Corredores	3-1.14
Tabla 3-1.6 Población del Cantón de Corredores	3-1.17

3-2 Patrimonio arqueológico

Tabla 3-2. 1 Sitios arqueológicos en el cantón de Corredores	3-2.10

Capítulo 3	**3-3 Patrimonio histórico-arquitectónico** **3-4 Patrimonio Intangible**	
	Tabla 3-4.1 Criterios para evaluar el Patrimonio Cultural Intangible en Corredores	3-4.5
	Tabla 3-4.2 Celebraciones populares en Corredores	3-4.11
	Tabla 3-4.3 Uso de plantas medicinales en Corredores	3-4.21
Realidad Social		
Capítulo 4	**4-1 Caracterización de la Población**	
	Tabla 4-1.1 Población y tasas de crecimiento de la población por cantón. Años 1963, 1973, 1984, 2000	4-1.2
	Tabla 4-1.2 Distribución porcentual de la población por sexo según cantones de la Región Brunca (1984- 2000)	4-1.2
	Tabla 4-1.3 Distribución porcentual de la población según la zona urbano-rural (1984-2000)	4-1.3
	Tabla 4-1.4 Densidad Poblacional (hab/km2), 2000	4-1.4
	Tabla 4-1.5 Corredores: Distribución de la población según rango de edad y sexo, 2000	4-1.6
	Tabla 4-1.6 Habitantes por kilómetro cuadrado según distrito	4-1.8
	Tabla 4-1.7 Dependencia demográfica según distrito de Corredores	4-1.10
	Tabla 4-1.8 Jefaturas de hogar declaradas por sexo	4-1.10
	Tabla 4-1.9 Corredores: Nivel educativo de los jefes y jefas de hogar, 2000	4-1.11
	Tabla 4-1.10 Corredores: Analfabetismo según distrito, 2000	4-1.12
	Tabla 4-1.11 Corredores: Analfabetismo según por grupos de edad, 2000	4-1.13
	Tabla 4-1.12 Nivel educativo de la población de Corredores, 2000	4-1.13
	Tabla 4-1.13 Población con algún tipo de discapacidad en Corredores	4-1.16
	Tabla 4-1.14 Población y tipo de discapacidad en Corredores	4-1.16
	Tabla 4-1-15 Población nacida fuera del cantón de Corredores	4-1.19
	Tabla 4-1.16 Origen de la población de Corredores nacida en el extranjero	4-1.19
	Tabla 4-1.17 Corredores: Saldo Migratorio Interno 1995-2000	4-1.20
	4-2 Indicadores Económicos	
	Tabla 4-2.1. Subutilización de la fuerza de trabajo por región, 2008	4-2.4
	Tabla 4-2.2. Porcentaje de Hogares en pobreza por región 2004-2008	4-2.5
	Tabla: 4-2.3. Región Brunca: Principales características de los hogares y de las personas con ingreso conocido por quintiles de ingreso per cápita del hogar (excluye servicio doméstico y pensionistas), julio 2008	4-2.6
	Tabla: 4-2.4. Región Brunca: Principales características de las personas y de las personas con ingreso conocido por quintiles de ingreso per cápita del hogar (excluye servicio doméstico y pensionistas), julio 2008	4-2.6
	Tabla 4-2.5. Corredores: Población según condición de actividad económica. 2000	4-2.9
	Tabla 4-2.6. Corredores: Población según condición de actividad económica y tasas. 2000	4-2.10
	Tabla 4-2.7. Distribución porcentual de la población ocupada según variables económicas seleccionadas, 2000	4-2.12
	Tabla 4-2.8. Clasificación de la población ocupada del cantón de Corredores por rama de actividad económica según distrito	4-2.13
	Tabla 4-2.9. Clasificación de la población ocupada del cantón de Corredores por tipo de ocupación según distrito	4-2.14
	Tabla 4-2.10. Distribución de la población ocupada según variables económicas seleccionadas, 2000	4-2.16
	Tabla 4-2.11. Corredores: Distribución porcentual de Inactivos según variables de interés, 2000	4-2.17
	Tabla 4-2.12. Corredores: Dependencia Económica (Población Económicamente Activa / Población Inactiva) según distritos de Corredores, y cantones de la Región Brunca	4-2.18

Capítulo 4	**4-3 Indicadores de Vivienda**	
	Tabla 4-3.1 Las cuatro dimensiones de las Necesidades Básicas Insatisfechas y los componentes que las definen	4-3.1
	Tabla 4-3.2 Distribución de Viviendas por cantidad de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) según distrito para el cantón de Corredores	4-3.3
	Tabla 4-3.3 Viviendas con Necesidades Básicas Insatisfechas según distrito para el cantón de Corredores	4-3.3
	Tabla 4-3.4 Tipo de ocupación de vivienda según distrito para el cantón de Corredores	4-3.4
	Tabla 4-3.5 Tenencia de bienes según distrito para el cantón de Corredores, 2000	4-3.6
	4-4 Indicadores del Area de Salud	
	Tabla 4-4.1 Número de trabajadores asegurados por cantón (2000-2008)	4-4.3
	Tabla 4-4.2 Región Brunca: Consultas por habitante según servicio médico, 2008	4-4.4
	Tabla 4-4.3 Región Brunca: Indicadores de natalidad y mortalidad (tasas por cada 1000 habitantes), 2008	4-4.5
	Tabla 4-4.4 Región Brunca: Nacimiento en madres adolescentes, 2008	4-4.6
	Tabla 4-4.5 Corredores: Distribución de nacimientos según lugar de ocurrencia 2004 a 2008	4-4.6
	Tabla 4-4.6 Principales causas de muerte, 2008	4-4.8
	Tabla 4-4.7 Área de Salud de Corredores: Comparación de cobertura de vacunación entre los datos del INEC y la investigación de la Supervisión de Enfermería, 2006	4-4.12
	Tabla 4-4.8 Área de salud de Corredores: Atención de escolares de I, III y VI grado, 2006	4-4.13
	Tabla 4-4.9 Área de Salud de Corredores. Cobertura de Programas de Atención Integral en los años 2003 y 2006	4-4.13
	4-5 Seguridad Ciudadana	
	Tabla 4-5.1 Promedio de homicidios dolosos, porcentaje respecto al total de Costa Rica y tasa por cada 100 mil habitantes	4-5.8
	Tabla 4-5.2 Promedio de homicidios culposos porcentaje respecto al total de Costa Rica y tasa por cada 100 mil habitantes	4-5.9
	Tabla 4-5.3 Promedio de suicidios culposos porcentaje respecto al total de Costa Rica y tasa por cada 100 mil habitantes	4-5.10
	Tabla 4-5.4 Promedio de fallecidos en accidentes de tránsito, porcentaje respecto al total de Costa Rica y tasa por cada 100 mil habitantes	4-5.11
	Tabla 4-5.5 Promedio de denuncias por delitos contra la ley de estupefacientes, porcentaje respecto al total de Costa Rica y tasa por cada 100 mil habitantes	4-5.12
	4-6 Actores Sociales y Proceso Participativo	
Realidad Social		
Capítulo 5	**5-1 Principales actividades comerciales, industriales y de servicios**	
	Tabla 5-1.1. Distribución porcentual y valores absolutos de las patentes comerciales en Corredores por actividad económica para los años 2004-2007-2009	5-1.3
	Tabla 5-1.2. Corredores: Tasas de crecimiento según patentes comerciales e industriales y consumo eléctrico (kwh) comercial e industrial	5-1.4
	Tabla 5-1.3. Corredores: Principales actividades productivas según Patentes municipales, 2009	5-1.7
	Tabla 5-1.4. Movimientos Migratorios por puesto migratorio y año. (2000-2006)	5-1.9
	Tabla 5-1.5. Aduana de Paso Canoas: Principales productos de exportación e importación según actividad económica, peso en kg y valor en dólares (Enero 2008-Enero 2009)	5-1.9

Capítulo 5

Tabla 5-1.6. Corredores: Principales empresas exportadoras, 2009	5-1.11
Tabla 5-1.7. Región Brunca: Empleo por área cultivada según cantón, 2009	5-1.12
Tabla 5-1.8. Corredores: Número de hectáreas cultivadas según actividad agrícola, 2009	5-1.13
Tabla 5-1.9. Corredores: Distribución de la Tierra según tamaño de fincas	5-1.13
Tabla 5-1.10. Corredor: Patentes Comerciales 2007-2009	5-1.16
Tabla 5-1.11. Laurel: Patentes Comerciales 2007-2009	5-1.18
Tabla 5-1.12. La Cuesta: Patentes Comerciales 2007-2009	5-1.20
5-2 Desarrollo de las actividades agropecuarias	
Tabla 5-2.1. Resumen de las áreas cultivadas en los cantones de la Región Brunca, 2009.	5-2.2
Tabla 5-2.2 Empleos esperados según cultivo para el cantón de Corredores, 2007.	5-2.3
Tabla 5-2.3 Resumen de áreas sembradas de palma en Costa Rica, al 2009.	5-2.4
Tabla 5-2.4 Características de la empresa COOPEAGROPAL y PALMATICA, a junio del 2009.	5-2.5
Tabla 5-2.5 Algunos aspectos de interés sobre el cultivo de palma en Corredores.	5-2.6
Tabla 5-2.6 Rendimientos de una plantación de palma aceitera.	5-2.6
Tabla 5-2.7 Resumen de las plantas extractoras de aceite de palma en Costa Rica al 2009.	5-2.7
Tabla 5-2.8 Resumen de las principales plantaciones de arroz, hectáreas 2003-2008.	5-2.9
Tabla 5-2.9 Descripción de algunas características de la Arrocera Costa Rica. 2009.	5-2.10
Tabla 5-2.10 Resumen de datos sobre producción pecuaria de algunos cantones de la Región Brunca en comparación con otros cantones al 2006.	5-2.15
Tabla 5-2.11 Distribución distrital de los bovinos, machos, según categoría para el año 2006 en Corredores.	5-2.15
Tabla 5-2.12 Distribución distrital de los bovinos, hembras, según categoría para el año 2006 en Corredores.	5-2.16
Tabla 5-2.13 Distribución distrital de los porcinos según categoría para el año 2006 en Corredores.	5-2.16
Tabla 5-2.14 Distribución distrital de las aves según categoría para el año 2006 en Corredores.	5-2.16
Tabla 5-2.15 Resumen de las plantaciones forestales de algunos cantones de la región Brunca.	5-2.17
Tabla 5-2.16 Resumen de los pagos por servicios ambientales (PSA) del cantón de Corredores del 2006, 2007-2009.	5-2.18
5-3 Retos a la producción y competitividad	
Tabla 5-3.1. Principales factores externos e internos que afectan la competitividad de las actividades productivas del cantón de Corredores	5-3.7
Tabla 5-3.2. Posibles escenarios en las principales actividades productivas del cantón de Corredores.	5-3.9
Tabla 5-3.3. Oportunidades para el encadenamiento con las principales actividades productivas del cantón de Corredores	5-3.11
5-4 Desarrollo del Turismo en el Cantón de Corredores	
Tabla 5-4.1. Resumen de los hospedajes reportados por el ICT en la provincia de Puntarenas al 2009	5-4.3
Tabla 5-4.2. Resumen de los hospedajes reportados por el ICT en Corredores al 2009	5-4.3
Tabla 5-4.3. Resumen de las habitaciones reportados por el ICT en Corredores al 2009	5-4.4
Tabla 5-4.4. Resumen de las opiniones de propietarios de sitios de hospedaje ubicados en el cantón de Corredores al 2009	5-4.5
Tabla 5-4.5. Resumen de los paquetes que se ofrecen para visitar el Deposito Libre de Golfito y la frontera con Panamá, Julio del año 2009	5-4.6

TOMO II

Diagnóstico de Infraestructura y Desarrollo

Infraestructura Vial y Transporte

Capítulo 6

6-1 Topología de la red vial e infraestructura de transportes	
Tabla 6-1.1. Estación 712: Ciudad Neily- Paso Canoas, ubicada en Ciudad Neily, Ruta 2	6-1.10
Tabla 6-1.2. Estación 4: Ciudad Neily- Paso Canoas, ubicada en Paso Canoas, Ruta 2	6-1.11
Tabla 6-1.3. Estación 723: Paso Canoas- La Cuesta, ubicada en Paso Canoas, Ruta 238	6-1.12
Tabla 6-1.4. Estación 711: Palmar Norte- Río Claro, ubicada en Río Claro, Ruta 2	6-1.13
Tabla 6-1.5. Estación 714: Río Claro- Golfito, Puente Río Coto, Ruta 14	6-1.14
Tabla 6-1.6. Causas de muerte por año en Corredores	6-1.15
Tabla 6-1.7. Víctimas de choque vial por año en Corredores	6-1.16
6-2 Estacionamientos	
6-3 Transporte público	
Tabla 6-3.1. Horarios de las rutas internas del cantón de Corredores	6-3.7
Tabla 6-3.2. Horarios de las rutas entre el cantón de Corredores y la Región Brunca	6-3.8
Tabla 6-3.3. Horarios de las rutas entre el cantón de Corredores y San José	6-3.9
Tabla 6-3.A1.Resultados de la encuesta en Ciudad Neily. Orígenes y Destinos de los viajes más frecuentes de los encuestado	6-3.22
Tabla 6-3.A2.Resultados de la encuesta en Paso Canoas. Orígenes y Destinos de losviajes más frecuentes de los encuestados	6-3.23
Tabla 6-3.A3.Resultados de la encuesta en Ciudad Neily. Modo de transporte según Rango de Edad de los Encuestados	6-3.25
Tabla 6-3.A4.Resultados de la encuesta en Paso Canoas. Modo de transporte según Rango de Edad de los Encuestados	6-3.26
6-4 Peatonización y Ciclovías	
Tabla 6-4.1 Altura de las aceras en función del tipo de vía y tránsito	6-4.6
Tabla 6-4.2 Criterios para la selección de árboles según su localización	6-4.12
Tabla 6-4.3 Resumen de algunas especies arbóreas que pueden utilizarse en las áreas recreativas o en las zonas verdes del Cantón de Corredores	6-4.13
Tabla 6-4.4 Condición de las aceras en los distritos de Corredores, avaluación realizada según ancho y longitud de acera	6-4.15
Tabla 6-4.5 Programación Anual de Eventos 2009-2010. Asociación de Ciclismo de Corredores	6-4.26
6-5 Infraestructura y Operaciones Aeropuertarias	
Tabla 6-5.1 Vuelos de Operadores regulares locales hacia la región Brunca	6-5.7
	6-5.8
	6-5.9
Tabla 6-5.2 Características físicas del Aeródromo Laurel	6-5.2
Tabla 6-5.3 Características físicas del Aeródromo Coto 47	6-5.4
Tabla 6-5.4 Tarifas desde San José hacia Laurel y Golfito de las Compañías Taxi Aéreo Centroamericano y Aviones Taxi Aéreos	6-5.5

Centros de Población

Capítulo 7

7-1 Centros de Población y crecimiento urbano futuro	
Tabla 7-1.1 Cantidad de habitantes de los poblados y asentamientos analizados	7-1.3
Tabla 7-1.2 Densidad de habitantes en los poblados y asentamientos analizados	7-1.3
Tabla 7-1.3 Cantidad de viviendas de los poblados y asentamientos analizados	7-1.3
Tabla 7-1.4 Necesidades Básicas Insatisfechas en las viviendas de los poblados y asentamientos analizados	7-1.4
Tabla 7-1.5 Necesidades Básicas Insatisfechas de Albergue en los poblados y asentamientos analizados	7-1.4
Tabla 7-1.6 Actividades localizadas en los poblados de Corredores	7-1.5
Tabla 7-1.7 Actividades localizadas en los poblados de Corredores	7-1.5

Capítulo 7

Tabla 7-1.8 Proporción de Comercios y Servicio por poblado en el Cantón de Corredores	7-1.6
Tabla 7-1.9 Instituciones y servicios públicos varios en poblados analizados del cantón de Corredores	7-1.6
Tabla 7-1.10 Niveles de consolidación de cada centro de población y zona analizada	7-1.23
Tabla 7-1.11 Resumen de las restricciones de los centros de población analizados	7-1.25
7-2 Areas verdes y zonas recreativas	
Tabla 7-2.8. Áreas verdes del cantón de Corredores	7-2.7
Tabla 7-2.17 Tipos de actividades en las áreas verdes	7-2.8
Tabla 7-2.29 Aspectos a mejorar en las áreas verdes del Cantón de Corredores	7-2.13
Tabla 7-2.35 Similitudes y diferencias entre las áreas verdes de los centros de población y áreas verdes de los poblados	7-2.16
Tabla 7-2.46 Resumen del análisis de las áreas verdes de los centros de Población	7-2.28
Tabla 7-2.47 Resumen del análisis de las áreas verdes de los Poblados	7-2.29
7-3 Utilización y estado de las propiedades municipales	
7-4 El Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) en el cantón de Corredores	
Tabla 7-4.1 Resumen de asentamientos formados por el IDA en la Región Brunca al 2008.	7-4.1
Resumen cantonal de la parcelación y titulación de asentamientos del IDA en la región Brunca	7-4.2
Datos que el IDA reporta como montos pagados (en millones de colones) por la Institución para la compra de tierras para la formación de asentamientos en la Región Brunca al año 2008	7-4.2
Resumen del origen de los asentamientos del IDA en la Región Brunca, al 2008	7-4.3
Resumen de los asentamientos del IDA en el cantón de Corredores, al 2008	7-4.4
Resumen de asentamientos del IDA visitados en el cantón de Corredores, al 2009	7-4.6
Resumen de arrendamientos otorgados por el IDA en el cantón de Corredores.	7-4.8
Resumen de los tamaños de arriendos entregados por el IDA en Corredores	7-4.9
Resumen de los tamaños de arriendos entregados por el IDA en Corredores	7-4.9
Comparación de la información entregada sobre arriendos administrados por el IDA en Corredores	7-4.10
7-5 Evaluación de vivienda, barrios y urbanizaciones	
Tabla 7-5.1 Cantidad de asentamientos humanos evaluados en el cantón de Corredores	7-5.4
Tabla 7-5.2 Asentamientos Humanos existentes en el cantón de Corredores	7-5.5
Tabla 7-5.3 Configuración de asentamientos humanos en Corredores	7-5.8
Tabla 7-5.4 Descripción de estado de infraestructura en asentamientos evaluados	7-5.17
Tabla 7-5.5 Principales escuelas y colegios mencionados en asentamientos evaluados	7-5.20
Tabla 7-5.6 Evaluación de Tipología predominante en el cantón de Corredores	7-5.25
Tabla 7-5.7 Síntesis de Infraestructura evaluada grupo 1: Estado de vivienda, calles, áreas verdes y aceras	7-5.31
Tabla 7-5.8 Síntesis de Infraestructura evaluada grupo 2: Estado del equipamiento urbano, alumbrado público y accesibilidad	7-5.32
Tabla 7-5.9 Total de mapas con evaluación de infraestructura en los centros de población y poblados de Corredores	7-5.33

Capítulo 7

7-6 Valor de la Tierra	
Tabla 7-6.1 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito Corredor (Ver mapa 7-6.1)	7-6.3
Tabla 7-6.2 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito La Cuesta (Ver mapa 7-6.2)	7-6.4
Tabla 7-6.3 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito Canoas (ver mapa 7-6.3)	7-6.5
Tabla 7-6.4 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito Laurel (ver mapa 7-6.4)	7-6.6
Tabla 7-6.5 Diferencias comparativas entre valores del suelo oficiales y de mercado en Corredores	7-6.11

TOMO III

Servicios públicos y su infraestructura

Capítulo 8

8-1 Educación	
Tabla 8-1.2. Brechas en Jornada escolar en escuelas Unidocentes y Urbanas	8-1.4
Tabla 8-1.4. Infraestructura en escuelas de Corredores y cantidad de estudiantes matriculados con acceso a dicha infraestructura, 2008	8-1.6
Tabla 8-1.5. Infraestructura en colegios de Corredores y cantidad de estudiantes matriculados con acceso a dicha infraestructura, 2008	8-1.8
Tabla 8-1.6. Porcentajes de Repitencia en Escuelas y Colegios de Corredores, 2008	8-1.10
Tabla 8-1.7. Rendimiento en Bachillerato por Región, 2007	8-1.11
Tabla 8-1.8 Cobertura en educación por grupos de edad, 2004-2008	8-1.12
Tabla 8-1.1 Corredores: matrícula, repitencia y deserción según centro educativo de primaria (2003-2008) 8-1.14	8-1.14
Tabla 8-1.3 Corredores: Matrícula, repitencia y deserción según centro educativo de secundaria	8-1.15
8-2 Infraestructura de los servicios de salud	
Tabla 8-2.1.Descripción de la red de servicios de la Caja Costarricense del Seguro Social para la región Brunca	8-2.3
Tabla 8-2.2. Población promedio a cargo de cada EBAIS por área de salud, 2005	8-2.4
Tabla 8-2.3. Médicos en el primer nivel de atención	8-2.4
Tabla 8-2.4. Resultados de evaluación de EBAIS (2004)	8-2.5
Tabla 8-2.5 Cobertura con calidad por subprogramas (%)	8-2.6
Tabla 8-2.6 Médicos en el primer nivel de atención	8-2.6
Tabla 8-2.7. Total de camas para los hospitales de la Región Brunca y promedio por servicio médico para el 2005	8-2.7
Tabla 8-2.8. Red de servicios de la Caja Costarricense del Seguro Social para el cantón de Corredores	8-2.7
Tabla 8-2.9. Área Salud de Corredores: Población, cantidad de comunidades que atiende, condición de infraestructura y propietario del inmueble de cada EBAIS para el año 2007	8-2.9
8-3 Servicios e infraestructura: Electricidad	
Tabla 8-3.1 Cantidad de clientes por año en Corredores	8-3.3
Tabla 8-3.2 Consumo por cliente en KWh/cliente, por año y tipo de cliente	8-3.3
Tabla 8-3.3 Consumo total en GWh por año y tipo de cliente	8-3.3
Tabla 8-3.4 Viviendas con electricidad por distrito	8-3.5
8-4 Servicios e infraestructura: Telefonía	
Tabla 8-4.1 Porcentaje de viviendas con servicio telefónico fijo en los distritos de Corredores, con respecto al total de viviendas con información	8-4.1
Tabla 8-4.2 Cantidad de viviendas con servicio telefónico, agrupadas por densidad de población del segmento censal	8-4.2
Tabla 8-4.3 Líneas telefónicas disponibles en Corredores en 2007	8-4.3

Capítulo 8

8-5 Agua potable	
Tabla 8-5.1 Fuentes de Agua Potable en viviendas ocupadas por distrito en el cantón de Corredores	8-5.1
Tabla 8-5.2 Cantidad de viviendas por distrito que son abastecidas por el acueducto principal del ICAA según datos del Censo 2000	8-5.4
Tabla 8-5.3 Distribución de la fuentes de los acueductos de la Empresa PALMATICA	8-5.14
Tabla 8-5.4 Cuadros de tarifas para acueductos comunales administrados por el ICAA	8-5.17
Tabla 8-5.5 Cuadro coeficientes para tarifas fijas según el tipo de abonados (ASADAS)	8-5.18
Tabla 8-5.6 Tarifas vigentes para el servicio de conexión (ASADAS)	8-5.18
Tabla 8-5.7 Tarifas vigentes para corta y reconexión (ASADAS)	8-5.18
Tabla 8-5.6 Tarifas de ASADAS contactadas por ProDUS (enero 2008)	8-5.19
8-6 Aguas Residuales	
Tabla 8-6.1 Disposición de aguas residuales en viviendas ocupadas por distrito en el cantón de Corredores	8-6.14
Tabla 8-6.2. Actividades más importantes que deberían presentar reporte operacional ante el Ministerio de Salud suponiendo descargas a los ríos	8-6.17
8-7 Desechos sólidos	
Tabla 8-7.1 Cantidad de abonados del servicio de recolección para el año 2007	8-7.1
Tabla 8-7.2 Cantidad de peones para el aseo de vías en el cantón de Corredores	8-7.2
Tabla 8-7.3 Información sobre los principales centros de acopio en el cantón de Corredores	8-7.4
Tabla 8-7.4 Cálculo de la cantidad de residuos sólidos en Corredores	8-7.4
Tabla 8-7.5 Resumen de cantidades de residuos sólidos recolectados en TM	8-7.4
Tabla 8-7.6 Tarifas del servicio de recolección y disposición	8-7.5

Diagnóstico de Amenazas y Vulnerabilidad
Amenazas naturales y vulnerabilidad

Capítulo 9

9-1 Amenazas naturales y vulnerabilidad	
Tabla 9-1-1 Distribución de zonas con amenaza de inundación en cada una de las subcuencas de Corredores	9-1.3
Tabla 9-1-2 Principales eventos hidrometeorológicos en el cantón de Corredores 1954-1988	9-1.4
Tabla 9-1-3 Concepto de costo para el país a causa del huracán César. Fuente: AyA, 1996	9-1.9
Tabla 9-1-4 Distribución del daño total por sectores. Fuente: AyA, 1996	9-1.9
Tabla 9-1-5 Parámetros de la actividad sísmica en el cantón de Corredores	9-1.23
9-2 Determinación de zonas de riesgo de inundación	
Tabla 9-2-1 Principales eventos hidrometeorológicos en el cantón de Corredores 1954-1988	9-2.3
Tabla 9-2-2 Análisis de pendientes para rangos principales en el territorio delimitado por cuencas en el cantón de Corredores	9-2.4
Tabla 9-2-3 Distribución de zonas con amenaza de inundación en cada una de las subcuencas de Corredores	9-2.15
Tabla 9-2-4 Caudales esperados para eventos extremos en las cuencas de los Ríos Caño Seco y Corredor. Tomado de Murillo y Álvarez, 2008	9-2.26

Diagnóstico Legal-Institucional
Legal Institucional

Capítulo 10

10-1 Análisis del Marco legal y gestión territorial **10-2 Análisis de proyectos y políticas institucionales**	
Tabla 10.2-1 Principales proyectos establecidos para el Plan Regional de Desarrollo 2003 – 2006 que involucran a Corredores	10-2.3
Tabla 10.2-2 Plan quinquenal 2008-2012 del Plan Estratégico de Desarrollo Rural Territorial (PEDER)	10-2.6
Tabla 10.2-3 Principales proyectos del SENARA en la Región Brunca	10-2.10
10-3 Análisis de territorios indígenas	
Tabla 10-3. 1 Elementos que permiten comprender la temática indígena	10-3.7
Tabla 10-3. 2 Distribución de la población indígena de la Región Brunca	10-3.9
Tabla 10-3. 3 Población total en los Territorios Indígenas según pertenencia al grupo étnico	10-3.13
Tabla 10-3. 4 Distribución de la población indígena y no indígena según ubicación	10-3.16
Tabla 10-3. 5 Distribución de la población por masculinidad, grupos de edad y razón de dependencia económica según territorios indígenas	10-3.17
Tabla 10-3. 6 Indicadores demográficos según grupo de población	10-3.17
Tabla 10-3. 7 Indicadores demográficos según Territorios indígenas	10-3.18
Tabla 10-3. 8 Indicadores de educación según población	10-3.19
Tabla 10-3. 9Indicadores de educación según Territorios Indígenas	10-3.21
Tabla 10-3. 10 Indicadores de lengua indígena según Territorios indígenas	10-3.21
Tabla 10-3. 11 Indicadores de actividad económica según población	10-3.22
Tabla 10-3. 12 Indicadores de actividad económica y tenencia de la tierra según Territorios indígenas	10-3.24
Tabla 10-3. 13 Indicadores de vivienda según área geográfica	10-3.26
Tabla 10-3. 14 Indicadores de vivienda según población	10-3.27
Tabla 10-3. 15 Indicadores de vivienda según población	10-3.28
Tabla 10-3. 16 Población por Necesidades básicas insatisfechas según población	10-3.31
Tabla 10-3. 17 Población por Necesidades básicas insatisfechas según Territorios indígenas	10-3.32
10-4 Análisis de Zonas Fronterizas **10-5 Los Planes de manejo en las áreas protegidas de ACOSA**	
Tabla. 10-3.1. Resumen del estado de los Planes de Manejo del Área de Conservación Osa julio del 2009	10-3.6

INDICE DE MAPAS PLAN REGULADOR CANTONAL DE CORREDORES

TOMO I

Diagnóstico Físico

Aspectos físicos

Capitulo 1

1-1 Topografía y Pendientes
Mapa 1-1.1 Distribución de las pendientes del cantón de Corredores
1-2 Caracterización de cuencas
Mapa 1-2.1 Cuenca del Río Coto Colorado.
Mapa 1-2.2 Subcuencas hidrográficas del cantón del Corredores.
Mapa 1-2.3 Modelo de elevación digital de las cuencas del Corredores.
Mapa 1-2.4 Pendientes en las cuencas del cantón de Corredores.
Mapa 1-2.5 Drenaje mediante canales artificiales en algunas zonas del cantón.
Mapa 1-2.6 Precipitación promedio anual en las cuencas del cantón de Corredores
Mapa 1-2.7 Concesiones de agua en las cuencas del cantón de Corredores.
Mapa 1-2.8 Uso del suelo y cuencas hidrográficas en Corredores.
1-3 Geología y geomorfología
Mapa 1-3.1 Geología del cantón de Corredores.
Mapa 1-3.2 Geomorfología del cantón de Corredores.
1-4 Hidrogeología
1-5 Evaluación general del Uso del suelo
Mapa 1-5.1 Capacidad potencial de uso del suelo del cantón de Corredores
Mapa 1-5.2 Uso del suelo del cantón de Corredores para el año 2005
Mapa 1-5.3 Evaluación del uso del suelo del cantón de Corredores

Diagnóstico del Medio Natural

Diagnóstico Socioeconómico

Historia y Patrimonio

Capitulo 3

3-1 Historia de la región y patrones de colonización
3-2 Patrimonio arqueológico
Mapa 3-2. 1 Sitios arqueológicos en el cantón de Corredores
3-3 Patrimonio histórico-arquitectónico
Mapa 3-3.1 Sitios con potencial patrimonial en Coto 47
Mapa 3-3.2 Sitios con potencial patrimonial en Laurel
Mapa 3-3.3 Sitios con potencial patrimonial en La Cuesta
Mapa 3-3.4 Sitios con potencial patrimonial en Finca Caimito
Mapa 3-3.5 Sitios con potencial patrimonial en Finca Caucho
3-4 Patrimonio Intangible
Mapa 3-4.1 Patrimonio Cultural Intangible en Corredores

Realidad Social

Capitulo 4

4-1 Caracterización de la población
Mapa 4-1.1 Corredores: Densidad por segmento censal (hab/hect)
4-2 Indicadores Económicos
4-3 Indicadores de vivienda
4-4 Indicadores del Area de Salud
4-5 Seguridad Ciudadana
4-6 Actores Sociales y Proceso Participativo
Mapa 4-6.1 Resultados de Procesos Participativos en Paso Canoas
Mapa 4-6.2 Resultados de Procesos Participativos en La Cuesta
Mapa 4-6.3 Resultados de Procesos Participativos en Laurel
Mapa 4-6.4 Resultados de Procesos Participativos en Ciudad Neily

Realidad Económica

Capitulo 5

5-1 Principales actividades comerciales, industriales y de servicios
5-2 Desarrollo de las actividades agropecuarias
5-3 Retos a la Producción y Competitividad
5-4 Desarrollo del turismo en el cantón de Corredores
Mapa 5-4.1 Zonas de atractivos turísticos en el cantón de Corredores
5-5 Principales centros de atracción económica de la región

TOMO III

Diagnóstico de Infraestructura y Desarrollo

Infraestructura Vial y Transporte

Capitulo 6

6-1 Topología de la red vial e infraestructura de transportes
Mapa 6-1.1 Red vial y flujos vehiculares en el cantón de Corredores
Mapa 6-1.2 Influencia del relieve en la red vial en Ciudad Neily
Mapa 6-1.3 Influencia del relieve en la red vial en Paso Canoas
6-2 Estacionamientos
Mapa 6-2.1 Estacionamientos en Ciudad Neily
Mapa 6-2.2 Estacionamientos en Paso Canoas
6-3 Transporte público
Mapa 6-3.1 Mapa de rutas de autobuses del cantón de Corredores
Mapa 6-3.2 Número de viajes por sentido y periodo
6-4 Peatonización y Ciclovías
Mapa 6-4.1 Mapa de ubicación de los sectores de estudio en Corredores
Mapa 6-4.1.1 Distribución de anchos de aceras en Ciudad Neily
Mapa 6-4.1.2 Distribución de anchos de aceras en Paso Canoas
Mapa 6-4.1.3 Distribución de anchos de aceras en Laurel
Mapa 6-4.1.4 Distribución de anchos de aceras en La Cuesta
Mapa 6-4.2.1 Rutas recomendadas para ciclovías en Ciudad Neily
Mapa 6-4.2.2 Rutas recomendadas para ciclovías en Paso Canoas
Mapa 6-4.2.3 Rutas recomendadas para ciclovías en Laurel
Mapa 6-4.2.4 Rutas recomendadas para ciclovías en La Cuesta
6-5 Infraestructura y Operaciones Aeropuertarias
Mapa 6-5.1 Aeródromos en la Región Brunca

Centros de Población

Capitulo 7

7-1 Centros de Población y crecimiento urbano futuro
Mapa 7-1.1 Ubicación de los principales centros de población
Mapa 7-1.2 Ubicación de Poblados de 2do nivel, Asentamientos del IDA y Zona Fronteriza
Mapa 7-1.3 Uso de suelo específico Ciudad Neily (Norte)
Mapa 7-1.4 Uso de suelo específico Ciudad Neily (Sur)
Mapa 7-1.5 Uso de suelo específico en Paso Canoas
Mapa 7-1.6 Uso de suelo específico en La Cuesta
Mapa 7-1.7 Uso de suelo específico en Laurel
7-2 Áreas verdes y zonas recreativas
Mapa 7-2.6. Ubicación de las Áreas Verdes de los Centros de Población
Mapa 7-2.7. Ubicación de las Áreas Verdes de Poblados (Fincas)
Mapa 7-2.9. Mapa general de Áreas verdes de Ciudad Neily
Mapa 7-2.10. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 1)
Mapa 7-2.11. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 2)
Mapa 7-2.12. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 3)
Mapa 7-2.13. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 4)
Mapa 7-2.14. Mapa General de Áreas Verdes en Paso Canoas
Mapa 7-2.15. Mapa General de Áreas Verdes en La Cuesta

Mapa 7-2.16. Mapa General de Áreas Verdes en Laurel
Mapa 7-2.24. Accesibilidad a las Áreas Verdes en Ciudad Neily
Mapa 7-2.25. Accesibilidad a las Áreas Verdes en Paso Canoas
Mapa 7-2.27. Accesibilidad a las Áreas Verdes en La Cuesta
Mapa 7-2.28. Accesibilidad a las Áreas Verdes en Laurel
Mapa 7-2.30. Ubicación de las Áreas Verdes de Poblados (Sector 1)
Mapa 7-2.31. Ubicación de las Áreas Verdes de Poblados (Sector 2)
7-3 Utilización y Estado de las Propiedades Municipales
7-4 El Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) en el cantón de Corredores
Mapa 7-4.1 Asentamientos del IDA en el cantón de Corredores
Mapa 7-4.2 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores.
Mapa 7-4.3 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector San Jorge
Mapa 7-4.4 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector Canoas
Mapa 7-4.5 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector La Cuesta
Mapa 7-4.6 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector Laurel
7-5 Evaluación de vivienda, barrios y urbanizaciones
Mapa 7-5.1. Barrios y Urbanizaciones en Ciudad Neily (C.N)
Mapa 7-5.1.1.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1:C.N. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.1.1.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1:C.N.Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.1.2.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2:C.N. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.1.2.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2:C.N.Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.1.3.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:C.N. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.1.3.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:C.N.Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.1.4.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 4:C.N. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.1.4.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 4:C.N.Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.2. Barrios y Urbanizaciones en Paso Canoas (P.C)
Mapa 7-5.2.1.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1:P.C. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.2.1.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1:P.C. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.2.2.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2:P:C. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.2.2.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2:P:C.Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.2.3.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:P:C. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.2.3.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:P:C. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.3.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. La Cuesta. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.3.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. La Cuesta. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.

Capitulo 7

Mapa 7-5.4.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Laurel. Vivienda,calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.4.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Laurel. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
Mapa 7-5.5 Corredores. Evaluación de Poblados Coto 47,Carmen de Abrojo, Río Nuevo. Vivienda, calles áreas verdes y aceras.
Mapa 7-5.5 Corredores. Evaluación de Poblados Coto 47,Carmen de Abrojo, Río Nuevo. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad

Mapa 7-5.5 Paso Canoas. Evaluación de Poblados Darizara y el Triunfo. Vivienda, calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.5 Paso Canoas. Evaluación de Poblados Darizara y el Triunfo. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad

Mapa 7-5.5 La Cuesta. Evaluación de Poblados la Palma y Cuervito. Vivienda, calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.5 La Cuesta. Evaluación de Poblados la Palma y Cuervito. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad

Mapa 7-5.5 Laurel. Evaluación de Poblados Finca Naranjo y Bella Luz. Vivienda, calles áreas verdes y aceras
Mapa 7-5.5 Laurel. Evaluación de Poblados Finca Naranjo y Bella Luz Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad

7-6 Valor de la Tierra

Mapa 7-6.1 Zonas Homogéneas del distrito Corredor
Mapa 7-6.2 Zonas Homogéneas del distrito La Cuesta
Mapa 7-6.3 Zonas Homogéneas del distrito Canoas
Mapa 7-6.4 Zonas Homogéneas del distrito Laurel

TOMO III

Servicios públicos y su infraestructura.

Capitulo 8

8-1 Educación

Mapa 8-1.1 Ubicación de Centros Educativos en los distritos de Corredores, 2009

8-2 Infraestructura de los servicios de salud

8-3 Servicios e infraestructura: Electricidad

Mapa 8-3.1 Infraestructura eléctrica en Corredores
Mapa 8-3.2 Porcentaje de viviendas con acceso al servicio de electricidad por segmento censal en el cantón de Corredores

8-4 Servicios e infraestructura: Telefonía

Mapa 8-4.1 Porcentaje de viviendas con acceso al servicio telefónico por segmento censal en el cantón de Corredores
Mapa 8-4.2 Infraestructura y cobertura del servicio de telefonía móvil en el cantón de Corredores

8-5 Agua potable

Mapa 8-5.1.a Medio de Abastecimiento de agua potable en viviendas según segmento censal
Mapa 8-5.1.b Medio de Abastecimiento de agua potable en viviendas según segmento censal. (Detalle de los sectores indicados en el mapa 8-5.1.a)
Mapa 8-5.2.a Acueducto del ICAA
Mapa 8-5.2.b Acueducto del ICAA (En detalle)

8-6 Aguas residuales

Mapa 8-6.1 Disposición de aguas residuales en las viviendas por segmento censal
Mapa 8-6.2 Disposición de aguas residuales en las viviendas por segmento censal (Detalle de los sectores indicados en el mapa 8-6.1)

8-7 Desechos sólidos

Mapa 8-7.1. Cobertura del servicio municipal de recolección de desechos sólidos de Corredores

Diagnóstico de Amenazas y Vulnerabilidad

Amenazas naturales y vulnerabilidad

Capitulo 9

9-1 Amenazas naturales y vulnerabilidad
Mapa 9-1.1 Zonas con amenaza de inundación en Corredores según Comisión de Emergencias
Mapa 9-1.2 Fallas geológicas y sismos históricos en Corredores entre los años 2000 y 2006.
Mapa 9-1.3 Detalle de sistema de fallamiento cerca de Ciudad Neily y fotos aéreas.
Mapa 9-1.4 Poblados establecidos con amenaza de deslizamiento en Corredores según la CNE.
9-2 Determinación de zonas de riesgo de inundación
Mapa 9-2.1 Pendientes en el cantón de Corredores.
Mapa 9-2.2 Zonas con amenaza de inundación en Corredores según Comisión de Emergencias
Mapa 9-2.3 Características de las cuencas del sector norte de Corredores.
Mapa 9-2.4 Zonas de inundación en Ciudad Neilly según CNE.
Mapa 9-2.5 Puntos en donde se levantaron secciones transversales para los Ríos Caño Seco y Corredor.

Diagnóstico Legal-Institucional

Legal Institucional

Capitulo 10

10-1 Análisis del Marco legal y gestión territorial
10-2 Análisis de proyectos y políticas institucionales
10-3 Análisis de territorios Indígenas
Mapa 10-3.1 Territorios Indígenas en Corredores
10-4 Análisis de Zonas Fronterizas
Mapa 10-4.1 Distribución de los arrendamientos del IDA vrs el Uso del Suelo
10-5 Los Planes de manejo en las áreas protegidas de ACOSA

Diagnóstico de Infraestructura y Desarrollo

Infraestructura Vial y Transporte

TEMÁTICA	*Topología de la red vial en infraestructura de transportes*	6-1

Objetivo:

Determinar la topología -trazado de las calles- en los poblados más importantes.

Analizar la conectividad entre los poblados y la redundancia del sistema vial.

Crear mapas de jerarquización de las vías del cantón (red nacional primaria, secundaria, terciaria y calles cantonales).

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

A nivel local, la topología de la red de calles (entendida ésta como su disposición física) es un factor determinante en el desempeño de una ciudad: el desarrollo ideal es en forma de cuadrícula pues facilita llevar servicios públicos, como agua potable y electricidad, a una mayor población de manera más eficiente, reduciendo los tiempos de viajes a escuelas, hospitales, otras instituciones públicas y comercio, además de crear redundancia para el tráfico local.

Desde una perspectiva regional la disposición de las calles de la red vial refleja las relaciones entre los poblados, ya que es la que permite a los pobladores su traslado, tanto por medios propios como haciendo uso del transporte público.

b. Inventario de los datos e información recopilada

Trazado de calles, escala 1:25000, complementado con las calles 1:50000 donde no hay información.

Ubicación de puentes sobre las calles nacionales a partir de las hojas 1:50000.

Levantamiento de calles con GPS en los núcleos de población de Canoas y Laurel.

c. Metodología aplicada

Digitalización de rutas y clasificación en nacionales primarias, secundarias y primarias, y ubicación de los puentes a partir de las hojas cartográficas.

Levantamiento de las calles con GPS en los núcleos de población más importantes.

Determinación en campo del estado de las calles con GPS para las principales vías.

Análisis de los flujos viales en las vías principales.

d. Fuentes de información

Hojas cartográficas 1:25000 y 1:50000, IGN.

Levantamiento de calles con GPS.

Fotografías aéreas ortorectificadas BID-Catastro, escala 1:5000.

e. Observaciones

Se logró crear la cobertura de calles completa para el cantón, y se realizó el análisis de la conectividad vial. Por otra parte, se hizo un análisis de los datos de tránsito de las estaciones de recuento del MOPT.

6-1 Topología de la red vial e infraestructura de transporte

La topología de la red vial, es la disposición física de las calles y caminos, y analizarla es importante pues refleja las relaciones entre los poblados del cantón, o al menos la forma en que estas han influenciado la estructura vial, la cual permite a los pobladores trasladarse, tanto por medios propios como haciendo uso del transporte público. La cantidad de vías, el tipo de las mismas, así como la continuidad de las carreteras a lo largo y ancho del cantón revela mucho de la estructura urbana y productiva del mismo y, a la vez, conociendo las realidades del cantón en diversos ámbitos, es posible vislumbrar las necesidades más importantes en materia de nuevas vías e infraestructura en general.

La topología de la red vial es dependiente de las actividades humanas, la topografía y la orografía del cantón, éstas a menudo imponen límites difíciles de superar cuando se desea expandir la red de caminos, que permitan garantizar la adecuada constitución de la red vial.

En este tema es de vital importancia que la Municipalidad tenga claridad y orden en la administración del sistema vial del cantón, garantizando que las calles cantonales tengan la adecuada clasificación y estén registradas como calles públicas, a fin de que se pueda invertir en su mejoramiento.

6-1.1 Descripción de la red vial del cantón de Corredores

La red vial del cantón de Corredores, está compuesta por 5 rutas nacionales y las vías cantonales (ver mapa 6-1.1). A continuación se describen las vías nacionales que se encuentran en este cantón:

- **Ruta 2.** Esta es la Ruta Interamericana Sur, esta carretera comienza en San José y continúa hacia el sur hacia Pérez Zeledón; luego, en la provincia de Puntarenas, atraviesa el cantón de Buenos Aires, posteriormente toma rumbo sur hacia Palmar Norte, donde una vez que se encuentra con la Ruta 34 (la Costanera) sigue hacia el sureste cruzando los cantones de Golfito y Corredores hasta llegar al límite con Panamá en Paso Canoas.

Fotografía 6-1.1. Ruta Nacional 2.

- **Ruta 608.** Esta ruta inicia en Ciudad Neily, donde interseca la Ruta Nacional 2 y se extiende hacia el Sur por las fincas, cruza el río Colorado siguiendo hacia el Sur y vira al Este hacia Laurel donde se une con la Ruta 238. Esta vía tiene dos tramos en pavimento asfáltico, uno cerca de Ciudad Neily y otro llegando a Laurel, pero la mayor parte de esta ruta es de lastre (ver fotografía 6-1.2).

Fotografía 6-1.2. Ruta Nacional 608.

- **Ruta 614.** La Ruta 614 inicia en la Ruta Nacional 2, a media distancia entre Ciudad Neily y Paso Canoas, llegando hasta La Cuesta. Esta vía se puede ver en la fotografía 6-1.3, como se observa, es de lastre, aunque en este tramo se ve en buen estado, hay zonas de esta ruta que está muy deteriorada, por lo que es poco utilizada por los habitantes a pesar de que sirve para facilitar la conexión de La Cuesta con Ciudad Neily sin que se tenga que pasar por Paso Canoas.

Fotografía 6-1.3. Ruta Nacional 614.

- **Ruta 238.** Esta ruta inicia en Paso Canoas, donde interseca con la Ruta 2 y se extiende hacia el Sur llegando a La Cuesta, para después pasar por Laurel y continuar por Finca Naranjo hasta unirse con la Ruta 611, donde sigue hacia el Noroeste hasta llegar al río Colorado donde se cruza por medio del Ferry. Allí se ha colocado parte de la estructura de un puente que se construirá, desde ahí continúa en el cantón de Golfito hasta intersecar la Ruta 14, la cual une a Río Claro y Golfito.

Fotografía 6-1.4. Ruta Nacional 238.

- **Ruta 237.** Esta vía nace en Ciudad Neily en la intersección entre la Ruta 2 y la Ruta 608, y sigue en dirección Norte hasta llegar a San Vito. Esta ruta ingresa a una zona muy montañosa, y posee curvas con radios muy pequeños.

Fotografía 6-1.5. Ruta Nacional 237.

- **Ruta 611.** Esta vía inicia en la Ruta 238 después de Finca Naranjo y sigue hacia el cantón de Golfito pasando por Conte, continuando hacia la costa y luego sigue hacia el Sur.

En el mapa 1-5.2 de la sección 1-5 Uso del suelo, se puede ver la red vial de Corredores junto con el uso del suelo, y como se observa, las vías nacionales unen los principales poblados y junto con las vías cantonales, sirven para transportar productos de las zonas de cultivos, sin embargo, estas vías se encuentran en mal estado, lo que afecta la accesibilidad de las zonas productivas y los poblados más pequeños.

Por otra parte, en el mapa 6-1.2 se muestra el detalle de Ciudad Neily con las calles y las pendientes, para poder ver claramente el efecto que tiene la topografía en las vías de esta ciudad. Como se puede observar en el mapa, prácticamente todo Ciudad Neily se

encuentra ubicada en zonas con pendientes bastante bajas, en terrenos de planos a ondulados. Ya cerca del límite de la ciudad las pendientes son mucho mayores correspondiendo a terrenos de fuertemente ondulados a montañosos, lo cual limita el crecimiento de la ciudad y por lo tanto, la construcción de nuevas vías en estas zonas. Paso Canoas, en cambio, posee pendientes muy bajas y la mayor parte de esta ciudad se encuentra en terrenos de planos a ondulados, permitiendo la posibilidad de un mayor crecimiento y la construcción de nuevas vías en dicha ciudad (ver mapa 6-1.3).

6-1.2 Conectividad y mejoramiento de la infraestructura vial

La red vial del cantón de Corredores tiene conexión por medio de las Rutas Nacionales de las cuales se hizo una descripción en el apartado 6-1.1. Corredores posee una gran cantidad de vías cantonales, sin embargo, la conectividad que se requiere entre los poblados de este cantón no es bien suplida por estas vías.

Muchas vías no se encuentran en estado transitable, han sido invadidas o cerradas por habitantes de la zona, o se encuentran en mal estado debido a los vehículos pesados que ingresan a las fincas de palma, pues estas son de lastre y tierra y no poseen capacidad para resistir el paso de vehículos pesados.

Por otra parte, muchas vías no poseen alcantarillado para evacuar las aguas pluviales, lo que las deteriora rápidamente, como se puede ver en la fotografía 6-1.6, en la que se muestra una vía en San Jorge de Paso Canoas donde no hay alcantarillado pluvial y el agua se empoza en la superficie de la vía.

Otros problemas en la vialidad son los puentes angostos (por ejemplo en la Ruta 614), la falta de puentes en otras vías, problemas de inundación que destruyen las calles, y tramos en muy mal estado que impiden la continuidad de las vías.

Fotografía 6-1.6. Calle en San Jorge, Paso Canoas

Fotografía 6-1.7. Puente en calle cantonal en Laurel

Es importante basarse en las necesidades de transporte del cantón para tomar decisiones adecuadas en relación con la creación y mejora de vías a un nivel macro, utilizando como criterio la ubicación de los centros de población, las actividades productivas y el uso del suelo.

Lo ideal para una red vial de ciudad es que exista un sistema de calles conformado por vías principales y secundarias, que garanticen suficiente conexión entre todas las calles y a la vez permitan redundancia al sistema, lo cual significa que sea posible acceder a un sitio por más de una vía, garantizando que incluso cuando haya una eventualidad en una calle de acceso a algún punto, se podrá llegar al mismo por una vía alterna.

En general, para garantizar ese sistema en las ciudades se tiende a pensar en una red de calles que formen supercuadras que funcionen como calles principales, conectadas entre sí por otras calles que conformen cuadrantes más pequeños.

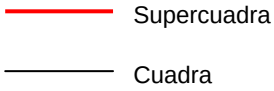


Figura 6-1.1. Cuadras y supercuadras

Para que este esquema de calles funcione correctamente se debe garantizar la continuidad de las vías aprovechando el ancho del derecho de vía, evitar las calles sin salida en las urbanizaciones y las invasiones al derecho de vía, además de mantener una buena condición en los puentes.

Por otra parte, se tienen dos intersecciones importantes y conflictivas, una de estas está ubicada en Ciudad Neily (ver fotografía 6-1.7 y figura 6-1.1), y la otra en Paso Canoas (ver fotografía 6-1.8).

Fotografía 6-1.7. Intersección en Ciudad Neily



Figura 6-1.2. Intersección en Ciudad Neily

La intersección de Ciudad Neily, se ubica tan solo a 80 m de la intersección de ingreso a dicha ciudad desde la Ruta Interamericana en una zona donde se ubican comercios y paradas de autobuses, además de estacionamiento paralelo a la vía.

Se observó que los movimientos que posee dicha intersección son conflictivos entre sí, ya que al ingresar los vehículos a esta, se da un entrecruzamiento de los flujos viales como se puede ver en la Figura 6-1.2. Se señala encerrada en un círculo la ubicación de la intersección y se indica por medio de flechas la dirección de las vías, las cuales solamente tienen un sentido.

Una propuesta de crecimiento de Ciudad Neily es en el área al oeste del barrio Estadio donde ya se están construyendo viviendas, además se tiene como opción de crecimiento la zona entre Ciudad Neily y Caracol. En estos sectores, se deben construir nuevas calles

que permitan la accesibilidad, conformando una red de cuadras y supercuadras siguiendo el esquema de la Figura 6-1.1, garantizando la redundancia del sistema de vías.

En la Figura 6-1.3 y la fotografía 6-1.8 se muestra la intersección de Paso Canoas encerrada en un círculo. En esta intersección convergen la Ruta Interamericana, la Ruta 238 que va hacia La Cuesta, la calle que va hacia San Jorge y una vía marginal a la Ruta Interamericana que pasa frente a la terminal de buses, la cual se utiliza como estacionamiento informal de furgones.

Además de lo mencionado anteriormente, dentro de la zona encerrada en el círculo (figura 6-1.3) hay una isla en la que hay un pequeño parque, una soda, teléfonos públicos y además alrededor de esta se ubica la parada de taxis. Por otra parte, está también la cola que se genera por los furgones que esperan para ingresar a la aduana panameña, los cuales esperan estacionados sobre la Ruta 2.

Tanta concentración de actividades en un solo punto genera desorden e inseguridad, por lo que es importante que se reubiquen la mayoría de estas, como las actividades comerciales dentro de la intersección, la parada de taxis y reubicar los furgones que esperan el ingreso a la terminal, además de demarcar adecuadamente la vía y definir el funcionamiento de la intersección priorizando movimientos y colocando señalización vial.

En la figura 6-1.4 se muestra una propuesta con la que se pueden mejorar las condiciones de la vialidad en este sector. Lo primero es mejorar las vías que se señalan, las cuales funcionarían para desviar el tráfico local hacia el norte o sur de Paso Canoas, sin que haya que llegar hasta la frontera para poder desplazarse a estos sitios. La mejora de estas vías debe incluir el aprovechamiento del derecho de vía para que tengan los anchos de calzada, aceras y franjas verdes, requeridos para vías cantonales primarias (20 metros de derecho de vía) además de incluir caños y alcantarillas, superficie de rodamiento asfaltada y señalización vial.

Fotografía 6-1.8. Intersección en Paso Canoas



Figura 6-1.3. Intersección en Paso Canoas

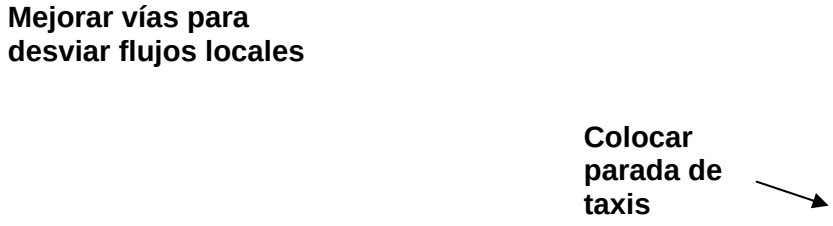


Figura 6-1.4. Propuestas de mejora de la vialidad de Paso Canoas

Además de las mejoras prioritarias en estas vías, se debe ordenar la intersección, eliminando de esta las actividades que se encuentran invadiendo el derecho de vía de la Ruta 2, en la isla que está en la intersección, trasladándolas a otros puntos. La parada de taxis, se colocaría en una vía cantonal perpendicular a la Ruta 2, cerca del lugar donde se ubica actualmente.

Importancia estratégica de construir espaldones en las vías nacionales

Los espaldones en una vía consisten en franjas que se construyen al lado de los carriles de circulación. Su principal función es servir de resguardo a los vehículos que sufren algún desperfecto y requieren estacionarse, de forma que no obstaculicen el paso de los vehículos que transitan por el carril. Otra función que pueden cumplir los espaldones, es servir de resguardo para peatones y ciclistas en tramos que conectan centros de población. Debido a lo mencionado anteriormente, la existencia de espaldones en las vías nacionales está íntimamente ligada al tema de seguridad vial.

Es importante que se construyan espaldones en todas las vías nacionales, prioritariamente sobre la Ruta 2, donde hay mayor tránsito de vehículos pesados. En el tramo entre Ciudad Neily y Paso Canoas hay una gran cantidad de peatones y ciclistas que comparten la vía con el tráfico, pues requieren desplazarse hacia sus trabajos o centros educativos. Es por esto que sobre la Ruta 2 deben construirse espaldones anchos que sirvan de refugio a peatones y ciclistas (ver sección 6-4 Peatonización y ciclovías).

A pesar que en algunas de las vías nacionales en Corredores, hay tramos en los que es difícil construir espaldones, se pueden aprovechar aquellos tramos en los cuales si hay espacio para construirlos.

6-1.3 Flujos vehiculares

Los flujos vehiculares son un parámetro muy importante para analizar el sistema de transporte urbano y regional, y sus interacciones con los asentamientos humanos. La magnitud y composición de los flujos vehiculares son indicadores de las necesidades de transporte y sus impactos. Dicho análisis permite priorizar la inversión en mantenimiento e identificar posibles conflictos entre peatones y vehículos, entre vehículos de carga y livianos, etc.

Se cuenta con información de varios años de 5 estaciones de recuento del MOPT, la ubicación de estas estaciones y los datos correspondientes al último año de recuento en cada estación, se incluyen en el mapa 6-1.1, y en las páginas a continuación se incluyen las tablas con los datos de TPDA, para los años en que se tiene información en cada estación y la división modal del tráfico en vehículos livianos, buses y vehículos pesados de 2 a 5 ejes.

En cuanto al porcentaje de vehículos pesados, se observa que la estación 711 en Río Claro tiene un 24,41% de pesados (buses y carga pesada) en 2009 y en la estación 712 en Ciudad Neily hay un 16,76% para ese mismo año, por lo que es de suponer que la diferencia entre ambos porcentajes representa a los vehículos pesados que se dirigen hacia Golfito por la Ruta 14.

Por otra parte, en la estación 4 en Paso Canoas se registró para ese año un 14,24% de pesados, por lo que la mayoría de camiones que pasan por Ciudad Neily sobre la Ruta 2 se dirigen hacia la frontera y los que no hacen esto (el 2,56% que no llega a la frontera) pueden ser tráfico local que incluye buses y camiones que ingresan a las fincas o salen de estas.

En las páginas siguientes también se complementó la información de las tablas de las estaciones con gráficos que muestran de forma más clara la variación del TPDA por año y la distribución modal de estos volúmenes.

Se incluye el crecimiento anual que tuvo cada estación, este cálculo se hizo graficando los datos de TPDA de los años contabilizados. Observando el crecimiento de los datos a través del tiempo, se supone que poseen un crecimiento exponencial y a partir de los gráficos se obtiene la ecuación de la curva de ajuste exponencial en cada caso.

Para obtener el crecimiento anual que tuvo cada estación, se utiliza la siguiente fórmula de crecimiento en su forma exponencial, pues se ajusta mejor al comportamiento de los datos que la fórmula de crecimiento geométrico:

$$i = e^{b} - 1$$

Donde: i es el crecimiento anual
b es el coeficiente del exponente de la curva de ajuste exponencial

El mayor crecimiento anual lo experimenta la estación 712 Ciudad Neily-Paso Canoas, ubicada en Ciudad Neily sobre la Ruta 2, siendo este un 9,6%, a esta la siguen la estación 714 (Río Claro-Golfito) con 8,8% y la 711 (Palmar Norte-Río Claro) con 7,5%.

Tabla 6-1.1. Estación 712: Ciudad Neily-Paso Canoas, ubicada en Ciudad Neily, Ruta 2

		Livianos		Buses		Carga pesada	
AÑO	TPDA	Abs	%	Abs	%	Abs	%
1989	1005	791	78,7	70	7	144	14,3
1990	1105	880	79,6	48	4,31	178	16,1
1991	1400	1042	74,4	92	6,6	266	19,0
1993	1570	1159	73,8	110	7,02	301	19,2
1994	1825	1436	78,7	93	5,11	296	16,2
1995	2060	1595	77,4	112	5,46	353	17,1
1998	3190	2583	81,0	157	4,92	450	14,1
2006	5582	4692	84,1	182	3,26	708	12,7
2009	5906	4914	83,2	163	2,76	829	14,0

Fuente: MOPT, 2009

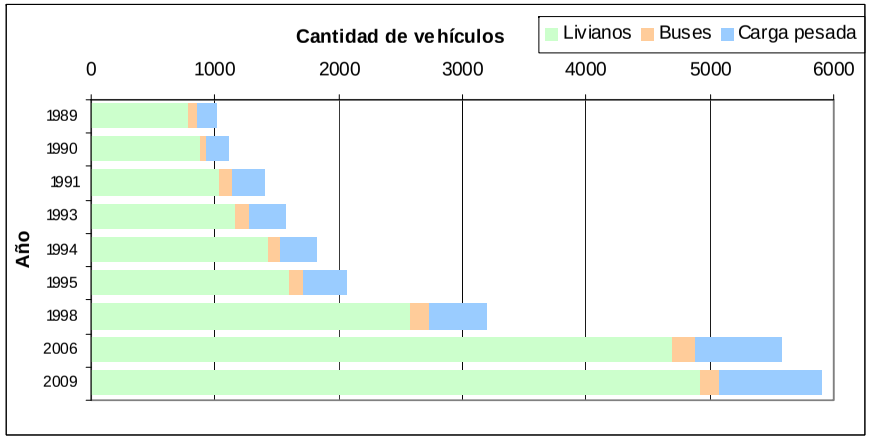


Gráfico 6-1.1. Cantidad de vehículos por año

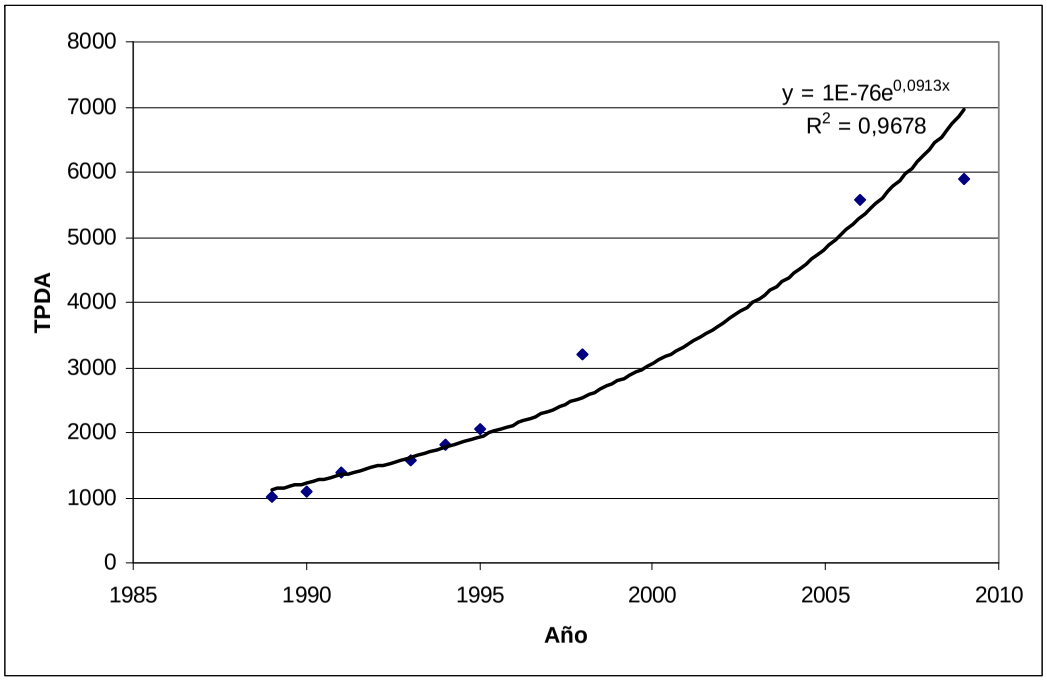


Gráfico 6-1.2. TPDA por año en la estación 712

Crecimiento anual	9,6%



Figura 6-1.5. Ubicación

Tabla 6-1.2. Estación 4: Ciudad Neily-Paso Canoas, ubicada en Paso Canoas, Ruta 2

AÑO	TPDA	Livianos		Buses		Carga pesada	
		Abs	%	Abs	%	Abs	%
1996	3060	2493	81,5	182	5,94	385	12,6
1998	3330	2825	84,8	108	3,25	397	11,9
1999	3590	3083	85,9	146	4,06	362	10,1
2006	4563	3727	81,7	248	5,43	588	12,9
2008	5649	-	-	-	-	-	-
2009	6683	5731	85,8	161	2,41	791	11,8

Fuente: MOPT, 2009

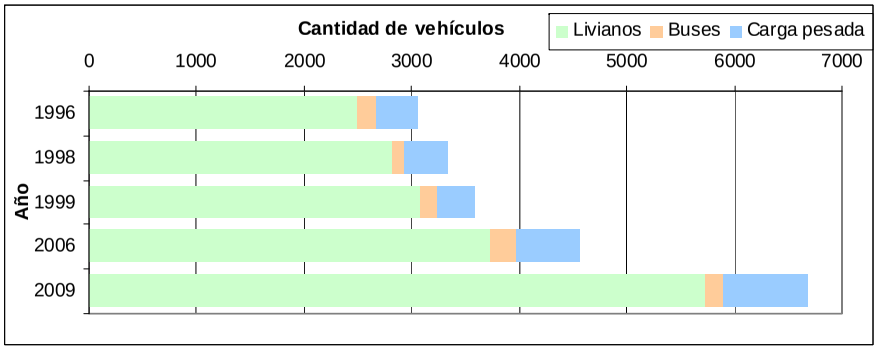


Gráfico 6-1.3. Cantidad de vehículos por año

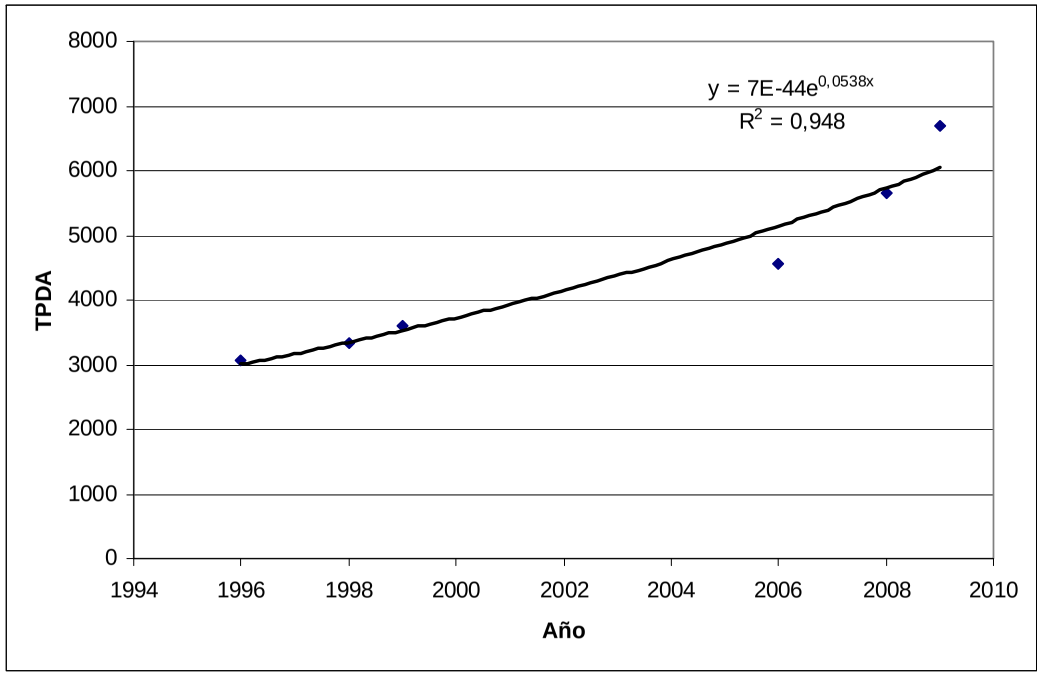


Gráfico 6-1.4. TPDA por año en la estación 4

Crecimiento anual	5,5%

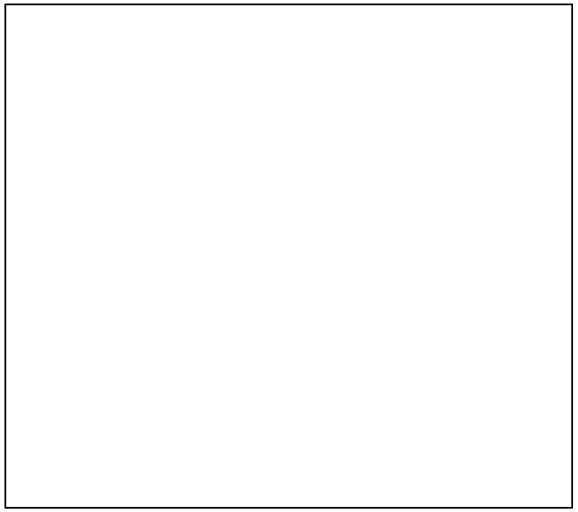


Figura 6-1.6. Ubicación

Tabla 6-1.3. Estación 723: Paso Canoas-La Cuesta, ubicada en Paso Canoas, Ruta 238

		Livianos		Buses		Carga pesada	
AÑO	TPDA	Abs	%	Abs	%	Abs	%
1987	1575	-	-	-	-	-	-
1988	1730	-	-	-	-	-	-
1989	1270	1081	85,1	27	2,11	162	12,8
1990	1400	1225	87,5	25	1,77	145	10,4
1991	1615	1337	82,8	40	2,5	238	14,7
1993	1995	-	-	-	-	-	-
1994	2390	2067	86,5	54	2,27	269	11,3
1995	2630	-	-	-	-	-	-
1999	2785	2410	86,5	81	2,91	294	10,6
2006	4023	3529	87,7	67	1,66	428	10,6
2008	2269	1929	85,0	59	2,62	280	12,4

Fuente: MOPT, 2009

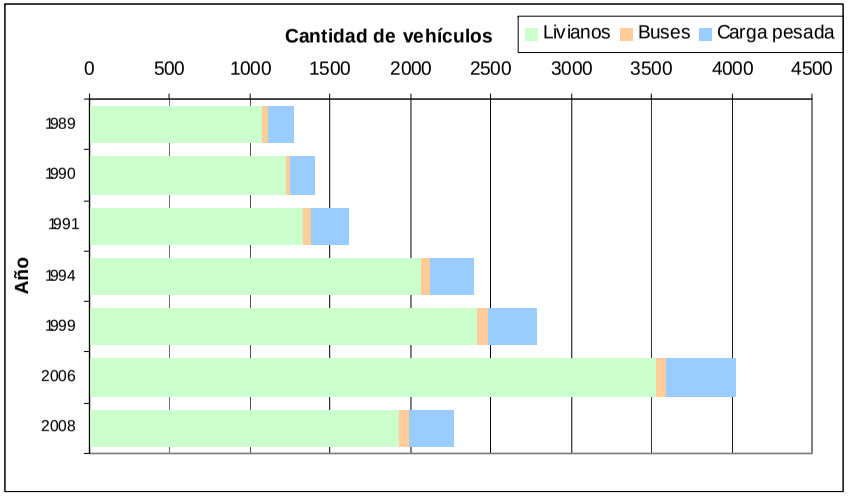


Gráfico 6-1.5. Cantidad de vehículos por año

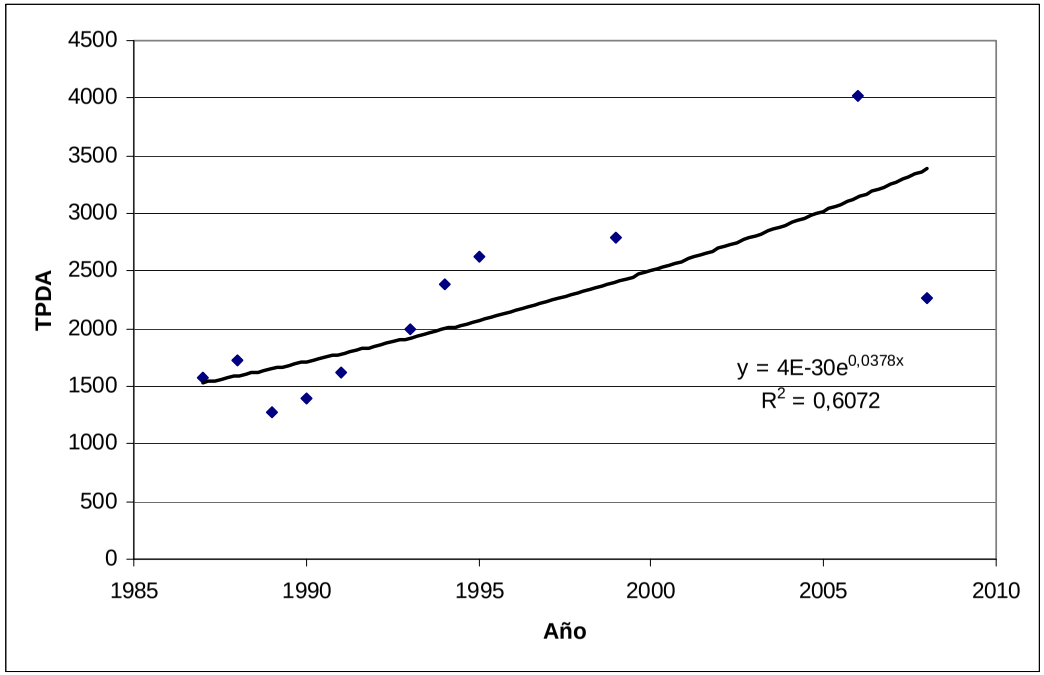


Gráfico 6-1.6. TPDA por año en la estación 723

Crecimiento anual	3,9%

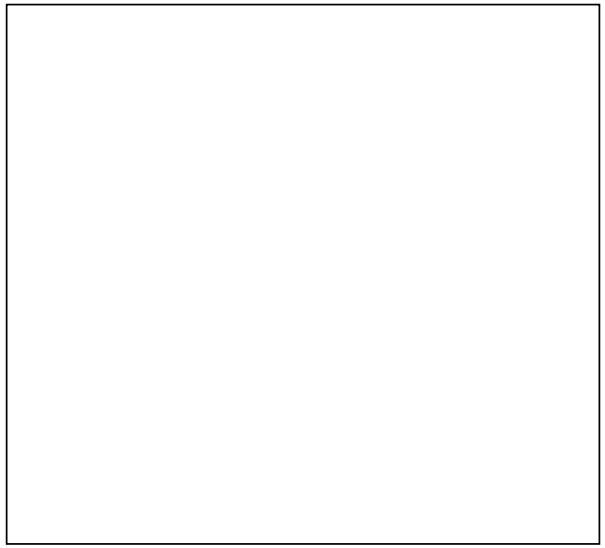


Figura 6-1.7. Ubicación

Tabla 6-1.4. Estación 711: Palmar Norte-Río Claro, ubicada en Río Claro, Ruta 2

AÑO	TPDA	Livianos		Buses		Carga pesada	
		Abs	%	Abs	%	Abs	%
1987	855	-	-	-	-	-	-
1988	940	-	-	-	-	-	-
1989	780	495	63,4	52	6,67	233	29,9
1990	780	561	71,9	41	5,29	178	22,8
1991	815	576	70,7	51	6,22	189	23,1
1993	915	657	71,8	48	5,24	210	23,0
1994	1010	718	71,1	68	6,78	224	22,1
1995	1150	830	72,2	62	5,36	258	22,4
1998	1845	1352	73,3	116	6,27	377	20,5
2006	3017	2178	72,2	107	3,55	732	24,3
2009	3440	2600	75,6	117	3,41	722	21,0

Fuente: MOPT, 2009

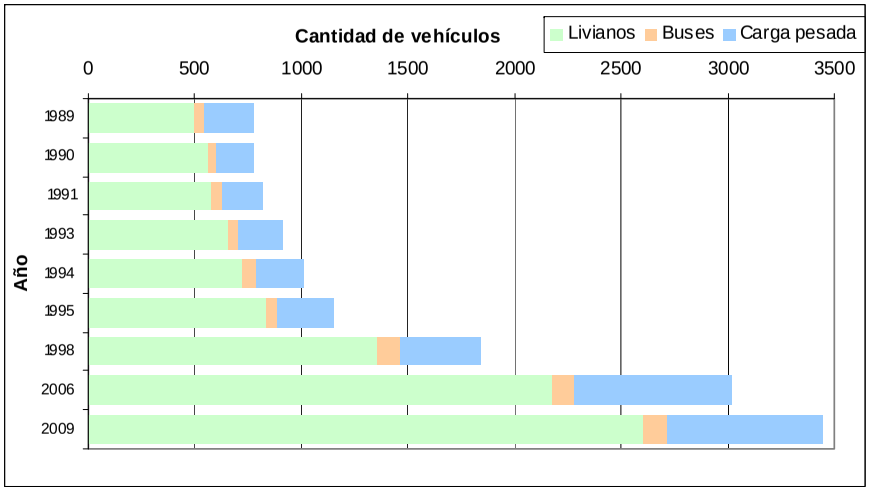


Gráfico 6-1.7. Cantidad de vehículos por año

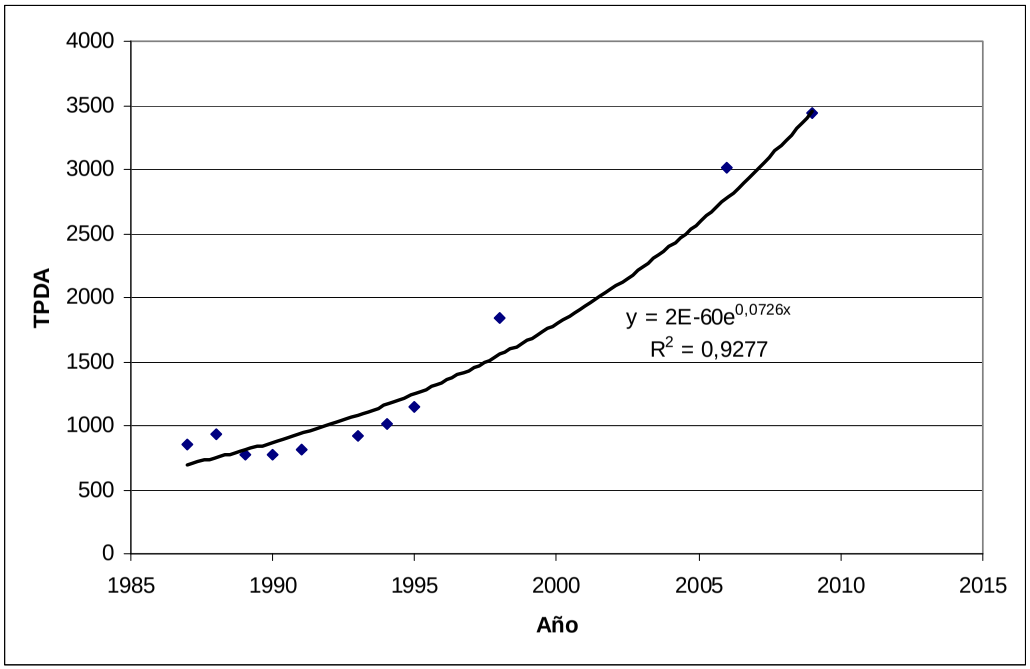


Gráfico 6-1.8. TPDA por año en la estación 711

Crecimiento anual	7,5%



Figura 6-1.8. Ubicación

Tabla 6-1.5. Estación 714: Río Claro-Golfito, puente Río Coto, Ruta 14

AÑO	TPDA	Livianos		Buses		Carga pesada	
		Abs	%	Abs	%	Abs	%
1987	840	-	-	-	-	-	-
1988	924	-	-	-	-	-	-
1989	1015	-	-	0		0	
1990	685	-	-	0		0	
1991	960	708	73,7	75	7,82	177	18,4
1993	1275	-	-	-	-	-	-
1994	1940	1587	81,8	81	4,2	272	14,0
1995	2114	1720	81,3	105	4,98	289	13,7
1999	2220	1873	84,4	90	4,04	258	11,6
2006	3506	3143	89,7	163	4,66	199	5,7

Fuente: MOPT, 2009

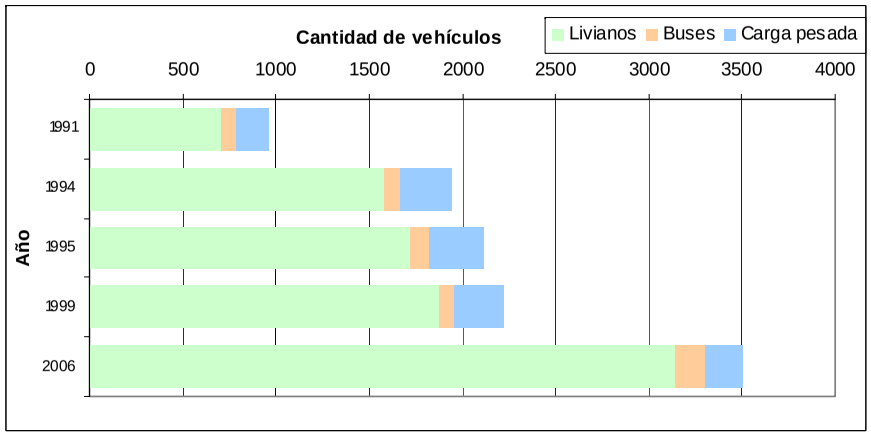


Gráfico 6-1.9. Cantidad de vehículos por año

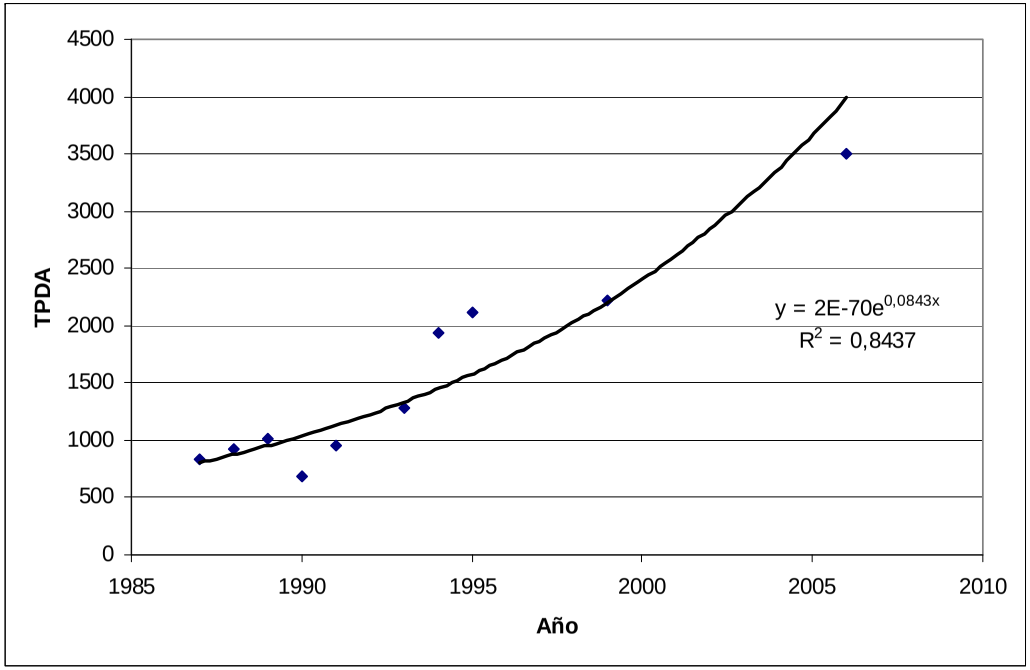


Gráfico 6-1.10. TPDA por año en la estación 714

Crecimiento anual	8,8%

Figura 6-1.9. Ubicación

6-1.4 Seguridad vial

Una variable importante a considerar en relación con el diagnóstico de la topología de la red vial en Corredores, es el aspecto de seguridad vial. En relación con esto se utilizaron datos de las causas de muerte obtenidos de las bases de datos del INEC, dentro de las cuales se incluyen distintos tipos de muerte por enfermedades, causas externas y accidentes viales, además se tienen los datos diferenciados de choques viales sobre el tipo de víctima.

Una limitación importante de estos datos, es la inexistencia de una ubicación espacial más detallada de los accidentes, además de que estas son muertes reportadas según el lugar de residencia de las personas.

Tabla 6-1.6. Causas de muerte por año en Corredores

Causa de muerte	***2000***	***2001***	***2002***	***2003***	***2004***	***2005***	***2006***	***Total***
Choque vial	11	10	8	6	4	19	5	63
	9%	6%	5%	4%	3%	13%	3%	6%
Otras causas externas	9	9	13	21	11	14	13	90
Afecciones perinatales	11	17	12	9	8	6	5	68
Tumores	23	21	31	18	19	29	41	182
Enfermedades varias	68	99	84	91	106	84	97	629
Total	122	156	148	145	148	152	161	1032

Fuente: INEC, 2009.

En la tabla anterior se muestra el total de muertes reportadas entre los años 2000 y 2006, incluyendo el porcentaje por año, que corresponde a muerte por choque vial respecto del total de cada año, además a continuación se incluye un gráfico que muestra de forma más clara el comportamiento de dichos datos.

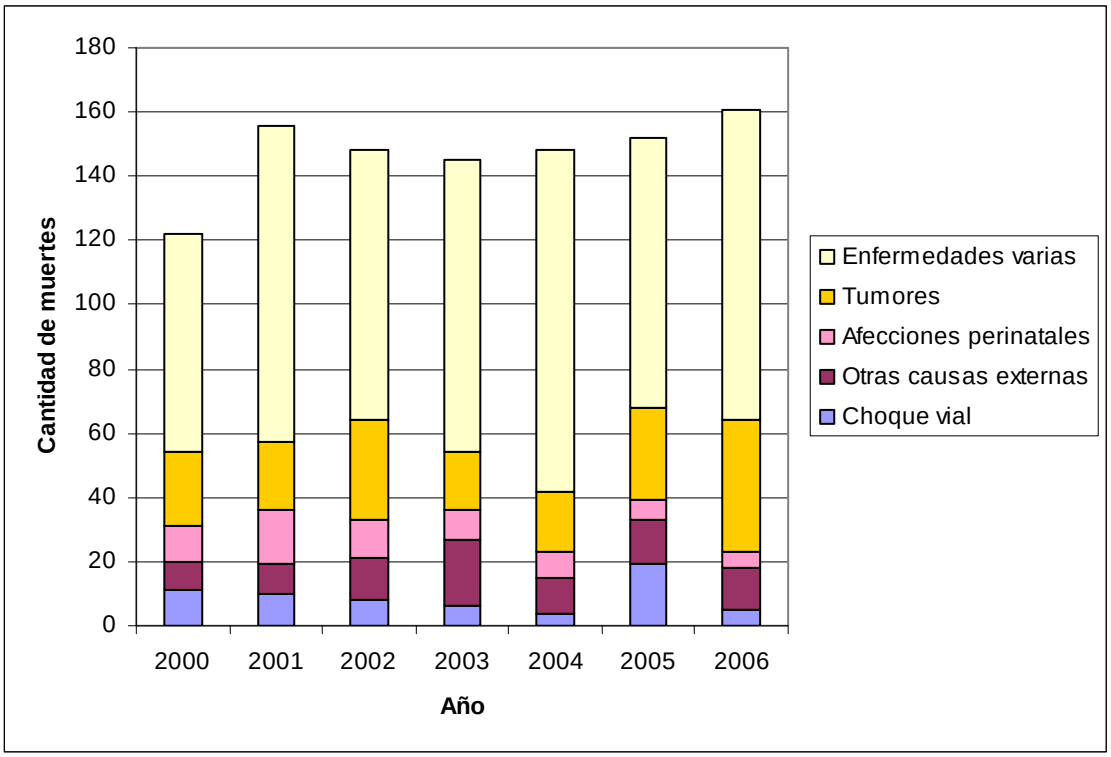


Gráfico 6-1.11. Cantidad de muertes por año en Corredores.

En la siguiente tabla se incluye la clasificación de las víctimas por accidente vial por año, desde el 2000 al 2009, tomadas del total de muertes por accidente vial que fueron presentadas anteriormente:

Tabla 6-1.7. Víctimas de choque vial por año en Corredores

Víctima	***2000***	***2001***	***2002***	***2003***	***2004***	***2005***	***2006***	***Total***	
Ciclista	2	0	0	1	1	2	0	6	10%
Motociclista	0	0	1	0	0	1	0	2	3%
Ocupante o conductor de automóvil	5	9	6	1	2	12	4	39	62%
Peatón	4	1	1	4	1	4	1	16	25%
Total	11	10	8	6	4	19	5	63	100%

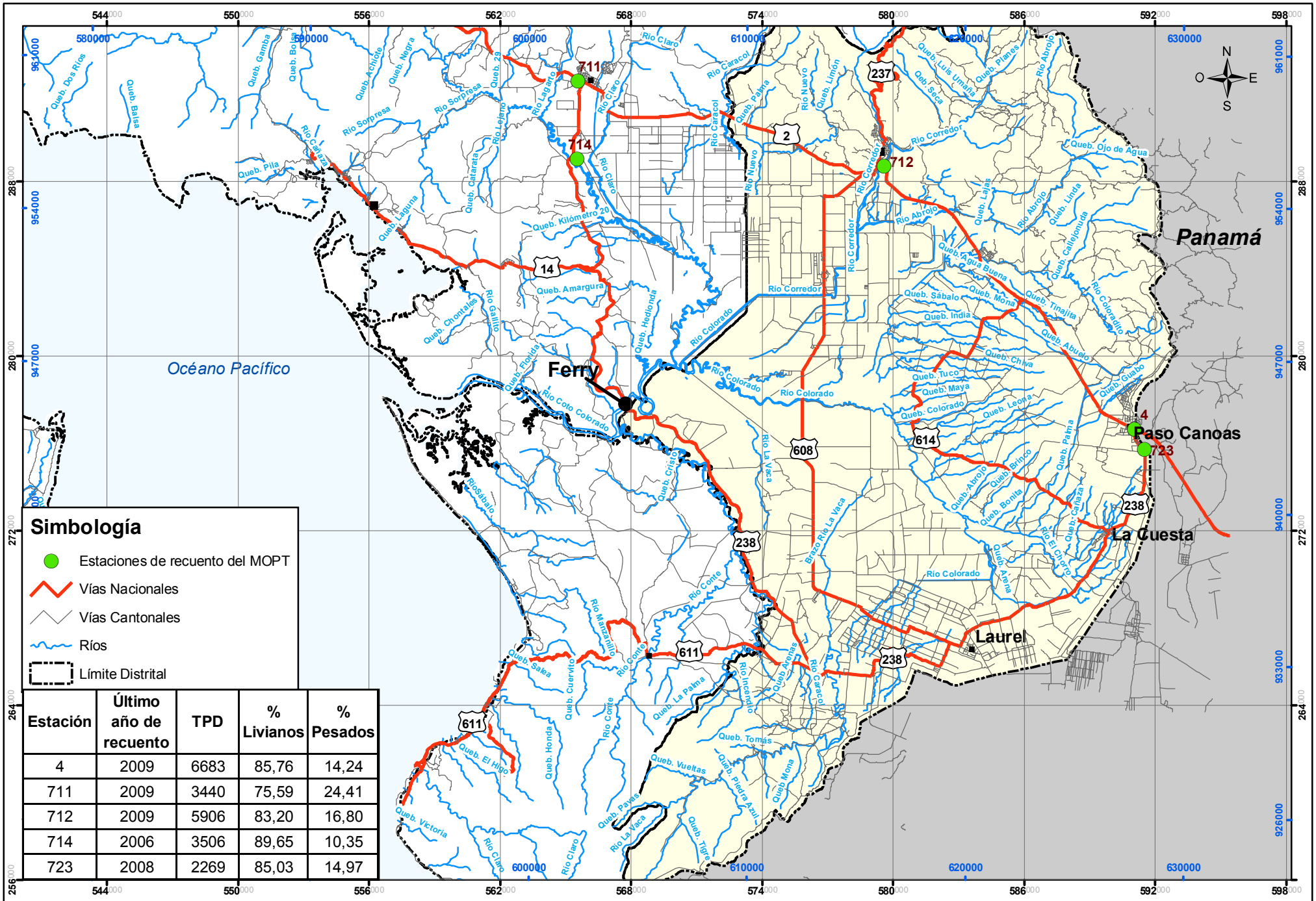
Fuente: INEC, 2009.

De la tabla anterior se puede ver que la mayor cantidad de víctimas por choque vial corresponde a los ocupantes o conductores de automóvil, seguido por un 25% de peatones y un 10% de ciclistas. En el año 2005 se dio la mayor cantidad de muertes por accidente vial (total de 19 víctimas) en Corredores, 12 víctimas corresponden a motociclistas.

Un problema de seguridad que es de suma importancia, es la seguridad de peatones y ciclistas. El traslado de los peatones en la vía pública puede ser muy peligroso, debido a la mala infraestructura peatonal, falta de continuidad de las aceras o su inexistencia, por otra parte, los ciclistas deben compartir también las vías junto con los vehículos motorizados, ya que no hay espacios destinados para el tránsito de ciclistas (ciclovías).

6-1.5 Conclusiones

- A un nivel macro, la red vial posee las vías que requiere para la conectividad entre los poblados y permitir el transporte de productos desde las zonas de producción agrícola, sin embargo, la calidad de estas vías no es la adecuada, por lo que muchas de estas, no cumplen con su función ya que no pueden ser utilizadas para la conexión entre los poblados pues su estado es pésimo en muchos casos.
- Los principales problemas físicos de la red vial de Corredores son: la mala calidad de la superficie de rodamiento de los caminos, los cuales son muchas veces de tierra, falta de alcantarillado pluvial, la falta de puentes o puentes angostos y en mal estado, calles sin salida, invasión del derecho de vía o el cierre de vías por parte de habitantes de la zona.
- En los centros de población se debe distribuir la vialidad mediante la creación de supercuadras y cuadras.
- En Ciudad Neily se debe mejorar la intersección de ingreso a la ciudad, ordenando las actividades que en esta se realizan y definiendo un funcionamiento distinto en dicha intersección.
- En Paso Canoas, es de vital importancia ordenar la intersección de la Ruta Interamericana con la Ruta 238, pues esta es muy conflictiva por desarrollarse en ella una gran cantidad de actividades. La reorganización de esta intersección puede contemplar la habilitación de otras vías para el ingreso a Paso Canoas tanto al Norte como al Sur de la Ruta Interamericana, dejando el último tramo de esta ruta solo al tránsito que se dirige hacia la frontera.
- En cuanto al incremento del TPDA en Corredores, se tiene un crecimiento anual muy alto en la Ruta 2 cerca de Ciudad Neily.
- Los datos de TPDA de las estaciones de recuento del MOPT, representan el volumen interregional pero también poseen un importante aporte del volumen de tráfico local, pues las estaciones de recuento se ubican cerca de los centros de población.
- Una variable importante por considerar al diseñar las mejoras a la red vial es la seguridad, especialmente de peatones y ciclistas.



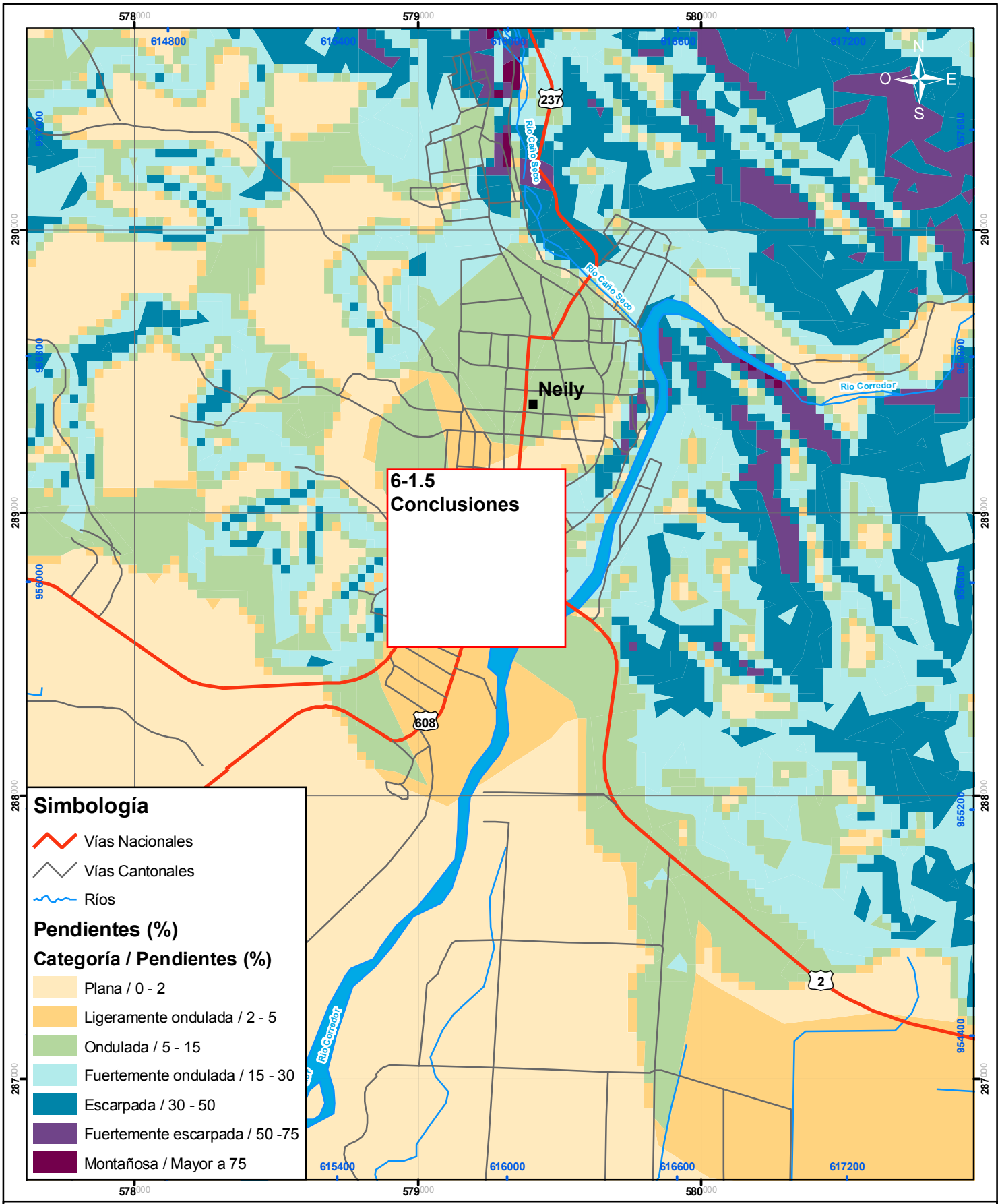
Estación	Último año de recuento	TPD	% Livianos	% Pesados
4	2009	6683	85,76	14,24
711	2009	3440	75,59	24,41
712	2009	5906	83,20	16,80
714	2006	3506	89,65	10,35
723	2008	2269	85,03	14,97

Mapa 6-1.1. Red vial y flujos vehiculares en el cantón de Corredores

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 y 1:25 000 IGN
Fotografías Carta 2005
ProDUS, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Mapa 6-1.2. Influencia del relieve en la red vial en Ciudad Neily

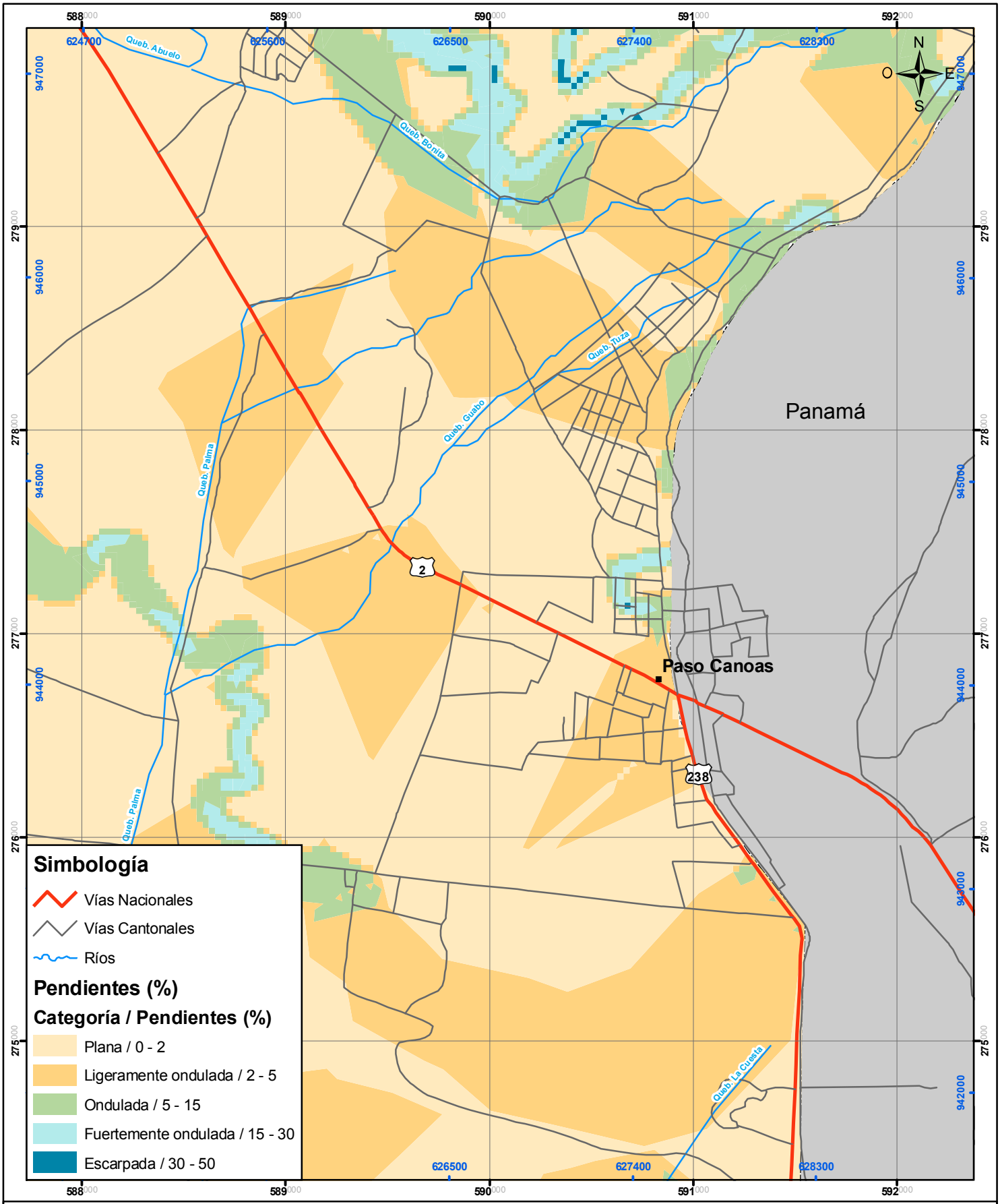
Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 100 200 400 600 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indican en azul)

Fuente: Mapas 1:50 000 y 1:25 000 IGN
Fotografías Carta 2005
ProDUS, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Mapa 6-1.3. Influencia del relieve en la red vial en Paso Canoas

Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 100 200 400 600 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Fuente: Mapas 1:50 000 y 1:25 000 IGN
Fotografías Carta 2005
ProDUS, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

Temática	*Estacionamientos*	**6-2**

Objetivo:

Caracterizar los estacionamientos públicos y privados en Ciudad Neily y Paso Canoas, en términos de disponibilidad y localización espacial.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

El éxito comercial y cultural de un centro urbano esta vinculado con la disponibilidad estacionamientos, tanto públicos como privados. Sin embargo, un exceso de estacionamientos reduce la cantidad de espacio disponible para otras actividades, puede estimular el uso del automóvil, aumentado la congestión y en contradicción con la política de fomento de transporte público.

La cantidad óptima de estacionamientos para una ciudad o núcleo urbano depende de condiciones particulares como la intensidad en el uso del suelo, el grado de dispersión de la región, la calidad del servicio de transporte público y el ingreso económico de la población, lo que exige un análisis para cada caso.

En Ciudad Neily se observó que los estacionamientos existentes son privados, es decir, pertenecen a ciertos comercios o instituciones y son exclusivos para sus clientes, por lo tanto, es necesario incentivar la creación de estacionamientos públicos, ya que hay mucho estacionamiento en las vías, el cual afecta negativamente la capacidad de dichas vías.

b. Inventario de los datos e información recopilada

Observaciones en campo y levantamiento de los estacionamientos en Ciudad Neily y Paso Canoas.

c. Metodología aplicada

Trabajo de campo, mediante levantamiento de puntos de ubicación de estacionamientos y tomando fotografías de estos.

Creación de mapas con los datos obtenidos en los levantamientos para tener un inventario de los estacionamientos en los principales poblados, incluyendo estacionamiento en la vía, para determinar las necesidades de estacionamiento en cada uno de estos poblados.

d. Fuentes de información

Trabajo de campo.

e. Observaciones

En esta sección se logró ubicar espacialmente los estacionamientos en Ciudad Neily y Paso Canoas. Además, se identificaron los problemas y necesidades de estacionamiento en ambas ciudades, y se hacen recomendaciones sobre el diseño correcto de parqueos y cómo se pueden solucionar los problemas existentes.

6-2 Estacionamientos

6-2.1 Introducción

El tema de estacionamiento es de vital importancia ya que la actividad de una ciudad y su éxito comercial y cultural, están vinculados con la disponibilidad de estacionamientos. Sin embargo, no conviene proveer demasiado espacio para estacionamiento ya que se reduce el espacio disponible para otras actividades, además de incentivar el uso del automóvil, lo cual genera congestión, contaminación, choques viales y otras externalidades negativas.

Por otro lado, si se desea promover una política de uso del transporte público, para un desarrollo más sostenible y favorable para las ciudades, es necesario considerar cuidadosamente las políticas asociadas con el uso del transporte privado, pues ambos compiten por el espacio de las vías públicas. Ya que lo que se busca es satisfacer las necesidades de la mayoría de la población, es conveniente beneficiar al transporte colectivo, pues hace un uso más eficiente de las vías públicas, sin que esto implique la desaparición del transporte privado.

Los propietarios y usuarios de vehículos privados deben hacerse responsables de las externalidades que producen, pagando todos los costos que el uso del vehículo usualmente impone, y que a menudo en Costa Rica terminan pagando todos los ciudadanos. Estos costos incluyen desde los relacionados con la contaminación ambiental producida, hasta el costo por un espacio para estacionar, donde habitualmente los conductores hacen uso de la zona pública, incluyendo bordes de calle y aceras, impidiendo al resto de los ciudadanos usar esos espacios para transitar.

El Plan Regulador debe incluir una adecuada política de estacionamientos, ya que la cantidad óptima de estos para una ciudad o núcleo urbano depende de condiciones particulares como: la intensidad de uso del suelo, el grado de dispersión de la región, la calidad del servicio de transporte público y el ingreso económico de la población.

La regulación de estacionamientos es una potestad de la Municipalidad, la cual puede ejercer a través del Plan Regulador, de ahí la importancia de abordar este tema adecuadamente a fin de establecer la regulación necesaria para disminuir la cantidad y magnitud de los problemas generados por los vehículos que se estacionan a lo largo de las calles cantonales.

Por otro lado, en el Plan Regulador se establecen los lineamientos mínimos necesarios para los espacios de estacionamiento que deben procurar los comercios y servicios a sus clientes, y que así garanticen la satisfacción de esta demanda de forma eficiente y adecuada, con el menor impacto posible sobre el sistema vial y sobre la vida de las personas en la ciudad.

6-2.2 Análisis de la situación actual

Se analizó la situación actual de los estacionamientos en Ciudad Neily y Paso Canoas. En los mapas 6-2.1 y 6-1.2 se muestra el levantamiento que se hizo de estacionamientos en ambas ciudades, donde se encontraron distintos tipos:

- Estacionamiento sobre la vía: el que se da sobre la calle en forma paralela a esta, en el caso de Corredores este tipo de estacionamiento es libre pues no hay sistema de cobro con boletas.
- Estacionamientos públicos: donde se cobra una tarifa por la prestación del servicio.

- Estacionamientos de comercio u otro (privados): donde el uso es para funcionarios, trabajadores y clientes de determinado comercio, institución o servicio.

En relación con los estacionamientos en la vía se encontraron básicamente los siguientes tipos:

- Estacionamiento libre: es el estacionamiento de vehículos particulares paralelo a la vía.
- Estacionamiento no permitido: demarcado con línea amarilla y en ocasiones con rótulos que indican la prohibición.
- Estacionamiento de taxis: Son las paradas de taxis, que se parquean a lo largo de algunas vías.
- Estacionamiento de furgones: Este tipo de estacionamiento se da en Paso Canoas, donde estos vehículos se estacionan a la orilla de la Ruta 2 para esperar el paso por la aduana.

A continuación se explica la situación actual de los estacionamientos en cada una de las dos ciudades.

Estacionamiento en Ciudad Neily

Durante las giras de campo que se realizaron a Ciudad Neily, se observó que no hay estacionamientos públicos. Se ubicaron los estacionamientos privados y sobre la vía que se encontraron durante las giras, y se muestran los puntos correspondientes a cada parqueo en el mapa 6-2.1.

Como se puede ver en dicho mapa, hay una importante cantidad de estacionamientos sobre la vía, principalmente en zonas comerciales y de servicios. Algunos locales cuentan con suficiente espacio para estacionamiento, sin embargo como se observa en la fotografía 2 del mapa, hay parqueos con mucha área y que están subutilizados, pues son de uso exclusivo para clientes de estos comercios.

Por otra parte, se puede aprovechar el área de los estacionamientos privados para que funcionen compartidos con otros negocios que no posean estacionamiento propio, permitiendo despejar las vías de los vehículos estacionados, de forma que se mejore la circulación y la seguridad en estas vías.

En el mismo mapa 6-2.1, se incluye una tabla en la cual se enumera cada uno de los estacionamientos ubicados durante la gira de campo, con sus características, que incluyen: capacidad (cantidad de vehículos que caben), área (en metros cuadrados), si hay estacionamientos para personas discapacitadas, espacios para motos o bicicletas:

- Capacidad: Como se observa en la tabla, el estacionamiento con mayor capacidad es el estacionamiento del restaurante La Moderna, el cual la mayor parte del tiempo está subutilizado. No se le asigna capacidad a los estacionamientos que están sobre la vía y algunos estacionamientos que no poseen espacios delimitados.
- Área: El parqueo con mayor área es el de La Moderna con un área aproximada de 800 m^2, luego se tiene los parqueos de supermercado Loaiza (lote frente al local), del Juzgado del Poder Judicial, el Banco Nacional y El Colono, estos últimos tienen suficiente capacidad, aunque también se encuentran algunas veces subutilizados.
- Espacios para personas discapacitadas: Los únicos estacionamientos que tienen demarcados espacios para discapacitados, son los del supermercado Palí y del Banco Nacional.

- Espacios para motos y bicicletas: Los estacionamientos de Coopealianza, Megasuper y Loaiza (lote frente al local) poseen espacios destinados para motos o bicicletas.

En muchos de los comercios, el tipo de estacionamiento que existe es perpendicular a la vía, lo cual es un problema serio, especialmente de seguridad vial, tanto para los peatones como para los conductores. Esta situación se detalla en el apartado 6-2.3.

Estacionamiento en Paso Canoas

En las giras de campo realizadas en Paso Canoas, se observaron solamente tres estacionamientos públicos, dos de estos son compartidos con el parqueo de cabinas y otro funciona también como un lavado de autos, además estos estacionamientos se encuentran ubicados a más de 200 m de la intersección principal de Paso Canoas. Los puntos de los estacionamientos observados se muestran en el mapa 6-2.2, donde también se incluyen los sitios de parqueo paralelo a la vía y un estacionamiento formal para furgones, según lo observado el día en que se realizó la gira de campo.

Se observó la presencia de estacionamientos en la vía, que entorpecen el flujo vehicular, especialmente furgones parqueados en la calle, cerca de la intersección entre la Ruta Interamericana (Ruta Nacional 2) y la Ruta Nacional 238.

En el mapa 6-2.2, se incluye una tabla en la cual se enumera cada uno de los estacionamientos ubicados durante la gira de campo, con su respectiva capacidad en cantidad de vehículos.

Como se observa en la tabla, el que posee mayor capacidad es un estacionamiento público con lavado de autos. También se observa un parqueo de furgones con gran capacidad, sin embargo, no posee una buena distribución en la colocación de los furgones, por lo que no se aprovecha bien dicha capacidad.

No se pudo estimar el área de los estacionamientos de la zona. Por otra parte, los estacionamientos observados no poseen espacios destinados para vehículos de personas discapacitadas ni para motos o bicicletas.

6-2.3 Problemas de estacionamiento

Tanto en Ciudad Neily como en Paso Canoas se encontraron problemas serios de estacionamiento. En ambas ciudades hay una gran demanda de estacionamiento, sin embargo, no se cuenta con una buena oferta de estacionamientos públicos, y los que existen en su mayoría son estacionamientos perpendiculares o paralelos a la vía, lo cual incrementa la existencia de conflictos entre los vehículos estacionados y los que circulan por la calle, los peatones y ciclistas. Además no hay espacios destinados para carga y descarga.

En la figura 6-2.1 se muestra una serie de fotografías tomadas en Ciudad Neily, mostrando los problemas más comunes encontrados en relación con el estacionamiento de vehículos. En todas las fotos se tienen ejemplos de parqueo en paralelo o perpendicular, como en las fotografías 2 a 6 donde observan vehículos estacionados que invaden la acera y la vía pública quitándoles el espacio a los

peatones para transitar y también disminuyendo la capacidad de la vía. Además, en la fotografía 3 se puede ver un estacionamiento improvisado que se ubica en una pequeña zona verde. Por otra parte, en la fotografía 1 se muestra el estacionamiento de una institución, que es perpendicular a la vía, pero no se encuentra invadiendo la acera aunque cuando los vehículos realizan sus maniobras de entrada o salida al parqueo pueden obstaculizar el paso de los peatones.



Figura 6-2.1. Fotografías de problemas de estacionamiento en Ciudad Neily.
Fuente: Gira de campo, 29 de mayo de 2009, ProDUS-UCR.

En la figura 6-2.2 se pueden ver fotografías tomadas en Paso Canoas. El mayor problema encontrado es el desorden que se genera en la intersección principal, donde se concentra una gran cantidad de actividades: comercial, paradas de taxis, estacionamiento de vehículos livianos y pesados sobre la vía y la cola de furgones que

esperan para ingresar a Panamá. En la fotografía 1 se observa la parada de taxis, los cuales se estacionan sobre la calle justo en la intersección, en la fotografía 2 se ve el desorden debido al estacionamiento paralelo a la vía a la vez que hay tránsito sobre esta, peatones y el ingreso de pasajeros a un taxi en medio de la calle. Finalmente, en la fotografía 3 se muestra el estacionamiento de los furgones sobre la Ruta 2, donde se forman hasta dos filas, unos parqueados y otros en cola para cruzar la frontera.



Figura 6-2.2. Fotografías de problemas de estacionamiento en Paso Canoas.
Fuente: Gira de campo, 28 de mayo de 2009, ProDUS-UCR.

El mayor aprovechamiento del área de los lotes de estacionamiento se puede dar con la demarcación adecuada de los espacios para estacionamientos, los espacios

destinados para la circulación de los vehículos dentro del lote, y los accesos al estacionamiento. Adicionalmente, un error muy común que se comete es la utilización de estacionamiento en forma perpendicular, como se ilustra en la figura 6-2.3 y que es una práctica típica en Costa Rica. Los principales problemas de esto son que impide la adecuada circulación de los peatones por la acera y además las maniobras que deben efectuar los vehículos para ingresar y salir de tales estacionamientos pueden provocar problemas con la vialidad; esta situación pierde relevancia cuando hay un espacio amplio de maniobra, que permite a los conductores tomar la posición necesaria para salir del estacionamiento sin obstruir la vía.

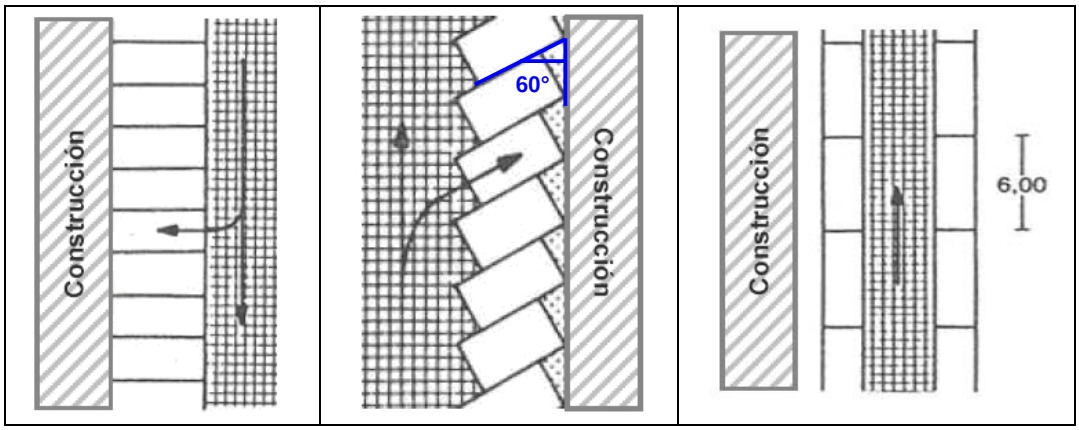


Figura 6-2.3. Estacionamiento perpendicular (a 90°), a 60° y en paralelo
Fuente: ProDUS, 2008.

Una mejor forma de estacionarse es en ángulo preferiblemente de al menos 60°, como se muestra la figura 6-2.3. Sin embargo, en la ciudad, para estacionamientos en locales comerciales, lo más conveniente es hacer uso de estacionamiento a lo interno de la propiedad, de forma tal que el mismo no constituya un obstáculo para los peatones, haya continuidad en la trama urbana y se agilicen las maniobras de entrada y salida del estacionamiento, con lo cual se afecta menos el tráfico vehicular que circula por las calles y, a la vez, se disminuye el riesgo de accidentes con peatones y vehículos. En la figura 6-2.4 se muestran dos modalidades distintas de estacionamientos internos, ya sea con una sola entrada y salida, en el primer caso, o con dos accesos distintos: uno para entrar y el otro para salir.

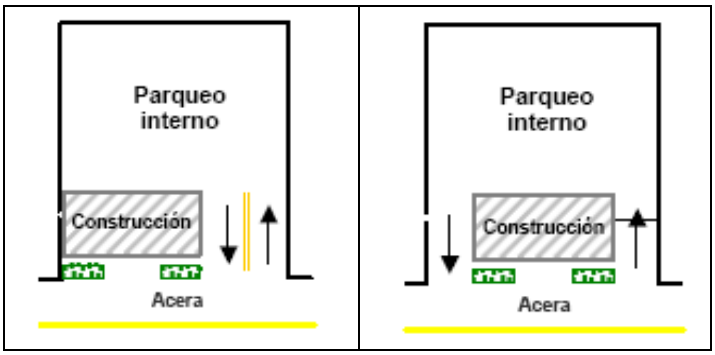
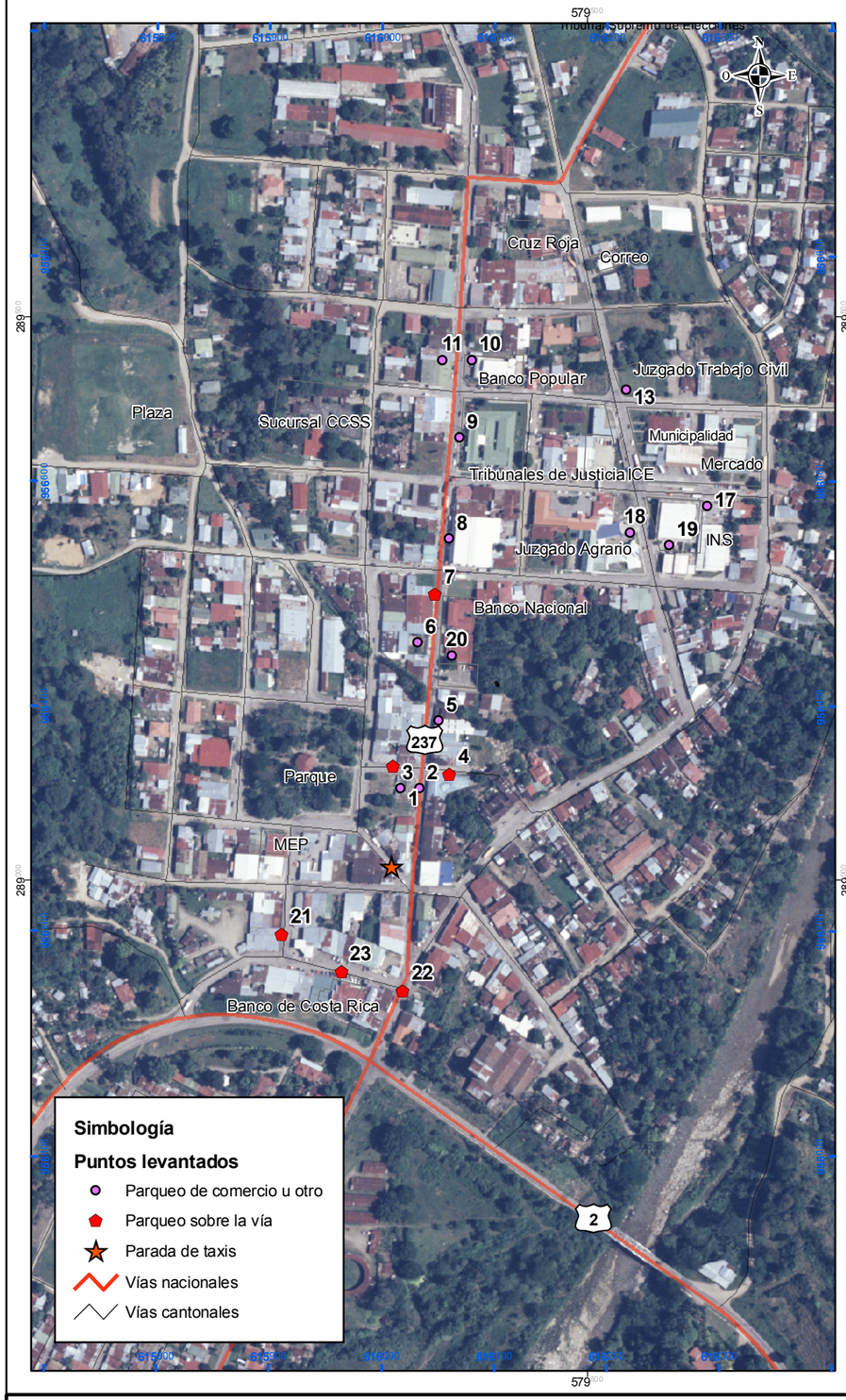


Figura 6-2.4. Estacionamientos dentro de la propiedad con uno o dos accesos
Fuente: ProDUS, 2008.

6-2.4 Conclusiones

- En Ciudad Neily no hay estacionamientos públicos, y en vez de esto se tiene mucho estacionamiento sobre la vía tanto en forma paralela como perpendicular, provocando bloqueos en las aceras y la calle.
- Por otra parte, en Paso Canoas hay algunos estacionamientos públicos pero estos no suplen las necesidades que se tiene de estacionamiento y muchos se estacionan en la vía en zonas donde hay una gran cantidad de actividad comercial, tránsito vehicular y peatonal.
- Los estacionamientos para furgones en Paso Canoas no son suficientes, por lo mismo, se puede observar una gran cantidad de furgones estacionados a lo largo de la Ruta Nacional 2, en el sector cercano al puesto fronterizo, lo cual entorpece y desordena el acceso a la zona.
- Se recomienda la utilización de estacionamientos a 60° o menos en vez de estacionar a 90° perpendicular a la vía, siempre y cuando no se elimine espacio efectivo a la acera o a la calle.
- Se debe regular los estacionamientos, definiendo requisitos mínimos de diseño, como que se encuentren dentro de la propiedad, que tengan una cantidad de espacios mínimos para personas discapacitadas, entrada y salida que permitan que los vehículos no interfieran con el paso de peatones por las aceras o con el flujo vehicular en la calle.
- Es importante incentivar de forma equilibrada la creación de estacionamientos públicos, prohibir el estacionamiento sobre la vía en algunas calles para evitar conflictos e incluso establecer zonas de estacionamiento con boleta.















Punto	Descripción	Capacidad (vehículos)	Área (m^2)	Espacios para discapacitados	Espacios para bicicletas o motos
1	Parqueo del restaurante La Moderna	60	848	No	No
2	Parqueo del restaurante La Moderna	60	848	No	No
3	Parqueo informal alrededor del parque y calles aledañas	NA	-	NA	NA
4	Parqueo informal de locales y taller mecánico	NA	-	NA	NA
5	Parqueo del supermecado Megasuper, con estacionamiento para motos	15	-	No	Si
6	Parqueo de El Colono, se usa como zona de carga y descarga	21	200	No	No
7	Parqueos de locales a lo largo de la calle principal	NA	-	NA	NA
8	Parqueo del supermecado Loaiza, en frente del mismo	14	300	No	Si
9	Parqueo de locales comerciales	6	-	No	No
10	Parqueo del Banco Popular	5	-	No	No
11	Parqueo de Templo Bautista	4	-	No	No
13	Parqueo de Juzgados del Poder Judicial	NA	250	No	No
17	Parqueo del supermercado Palí	19	-	2	No
18	Parqueo de Coopealianza	6	-	No	Si
19	Parqueo del I.N.S	10	-	No	No
20	Parqueo del Banco Nacional	16	215	2	No
21	Parqueo informal alrededor del parque y calles aledañas	NA	-	No	No
22	Parqueo informal alrededor del parque y calles aledañas	NA	-	No	No
23	Parqueo informal alrededor del parque y calles aledañas	NA	-	No	No





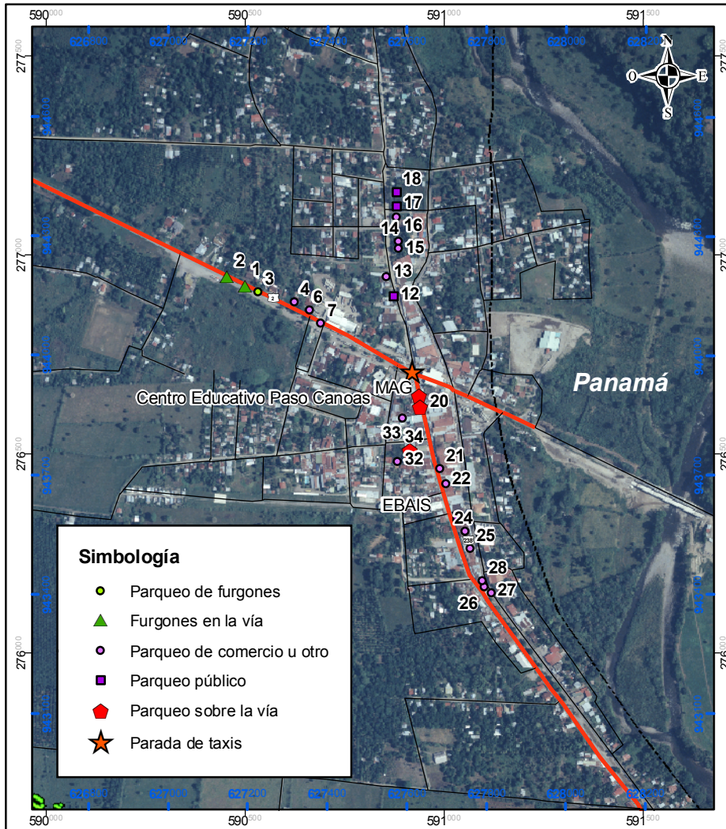
Mapa 6-2.1. Estacionamientos en Ciudad Neily

Plan Regulador Cantonal de Corredores

100 50 0 100
Metros
Coordendas Lambert Sur
(CRTM05 se indica en azul)
Escala 1:5000

Fuentes: IGN, Hojas 1 : 50 000
Fotografías 1:5 000
Levantamiento de campo, ProDUS
Lunes 28 de enero de 2008.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Punto	Descripción	Capacidad (vehículos)
1	Furgones esperando a la orilla de la carretera	NA
2	Furgones esperando a la orilla de la carretera	NA
3	Parqueo formal de furgones	30
4	Aparcadero de autos y furgones	NA
6	Parqueo de Migración	8
7	Parqueos de locales	5
12	Parqueo público y lavado de autos formal	35
13	Parqueo de Restaurante Rancho Verde	26
14	Parqueo del almacen Dolar Mall	14
15	Parqueo de locales comerciales	6
16	Parqueo de locales comerciales	12
17	Parqueo público formal y de cabinas	14
18	Parqueo publico formal y de cabinas	12
19	Parqueo de locales informal en la calle	NA
20	Parqueo de locales informal en la calle	NA
21	Parqueo de locales comerciales	NA
22	Parqueo de pequeña plaza comercial	20
23	Parqueo formal de ferretería más zona de carga	9
24	Parqueo de locales comerciales	3
25	Parqueo formal de venta de repuestos HAYCO	10
26	Parqueo formal Universidad Metropolitana Castro Carazo	NA
27	Parqueo formal Universidad Metropolitana Castro Carazo	NA
28	Parqueo de locales comerciales	NA
32	Parqueo Hotel Real Victoria	18
33	Parqueo informal en la calle	NA
34	Parqueo de Cabinas Roy	25





























Mapa 6-2.2. Estacionamientos en Paso Canoas

Plan Regulador Cantonal de Corredores

200 100 0 200
Metros
Coordendas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)
Escala 1:15000

Fuentes: IGN, Hojas 1 : 50 000
Fotografías 1:5 000
Levantamiento de campo, ProDUS
Jueves 31 de enero de 2008.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

TEMÁTICA	*Transporte Público*	**6-3**

Objetivo:

Hacer una evaluación preliminar de la calidad del sistema de transporte público en el cantón (frecuencias u horarios, trazados de rutas, terminales y servicio de taxis).

Identificar fortalezas y deficiencias, para sugerir medidas correctivas

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

Los centros de actividades productivas, académicas o de servicios, no siempre coinciden con los centros de residencia de los pobladores, de ahí que las personas tengan la necesidad de movilizarse de un sitio a otro. Esta es una necesidad imperativa que resuelven ya sea utilizando medios de transporte particulares (automóvil propio, motocicleta, bicicleta, etc.) o sistemas de transporte público (autobuses o taxis).

La planificación territorial debe buscar concordancia entre los usos de suelos y los sistemas de transporte, asegurando a la población la satisfacción de su necesidad de movilización y que estos sistemas colaboren con el funcionamiento de los usos de suelo previstos.

Además, las relaciones entre ciudades y poblados (de ciudades secundarias, núcleos de población consolidados o no consolidados, con las ciudades primarias o capitales regionales) se encuentran reflejadas en el funcionamiento del sistema de transporte público. La configuración de las rutas y la frecuencia de los viajes pueden revelar los centros de mayor actividad en un cantón.

b. Inventario de los datos e información recopilada

Pliego tarifario de la Agencia Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP), actualizado a marzo de 2009.

Constancias del Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del Consejo de Transporte Público (CTP), con los horarios o frecuencias de las rutas y flota de autobuses reportada.

Trazados de las rutas de autobuses.

Observaciones de las terminales en campo y paradas de autobuses.

Trazado de calles, escala 1:25000, complementado con las calles 1:50000 donde no hay información.

c. Metodología aplicada

Determinación las rutas de autobuses que sirven al cantón de Corredores, acorde al pliego tarifario de la ARESEP.

Revisión de las bases de datos del Consejo de Transporte Público: constancias de flota y horarios, trazados de rutas y asignación de taxis a bases.

Observaciones de campo de la frecuencia de los autobuses y condiciones de las paradas y terminales.

Lo anterior se complementa con una encuesta a los usuarios que revele la calidad que perciben del servicio de transporte público.

Análisis de la información según los siguientes ejes: configuración de la red, cobertura del servicio, frecuencias de los viajes y estado de las terminales o paradas.

d. Fuentes de información

Bases de datos del Consejo de Transporte Público (CTP).

Pliego tarifario de la Agencia Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP), actualizado a marzo de 2009.

Información de campo.

e. Observaciones

Se logró evaluar las frecuencias y los trazados de las rutas de autobuses que sirven al cantón. También se hicieron observaciones de las dos terminales más importantes de transporte público: la de Ciudad Neily y de Paso Canoas. No se obtuvo la ubicación de otras paradas intermedias, ya que esta información no esta disponible en los trazados de rutas y no están bien demarcadas en campo. Acerca del servicio de taxis, se hicieron algunas observaciones sobre la calidad del servicio.

6-3 Transporte Público

6-3.1 Introducción

La figura 1 muestra la red de rutas que integran el sistema de transporte público y la ubicación de las cabeceras de cantón de la Región Brunca. Ciudad Neily es un importante centro de comercio y de servicios, por lo que atrae viajes de los poblados vecinos, incluidas las cabeceras de cantón. También es un punto de paso obligatorio para la mayoría de lo viajes relacionados con la frontera (Paso Canoas), siendo punto de trasbordo para las personas que se mueven entre Golfito y Paso Canoas, ambos centros importantes de actividad comercial en la zona. Además, desarrolla una pequeña red de rutas internas hacia los poblados del sector de las Fincas y La Cuesta –Laurel.

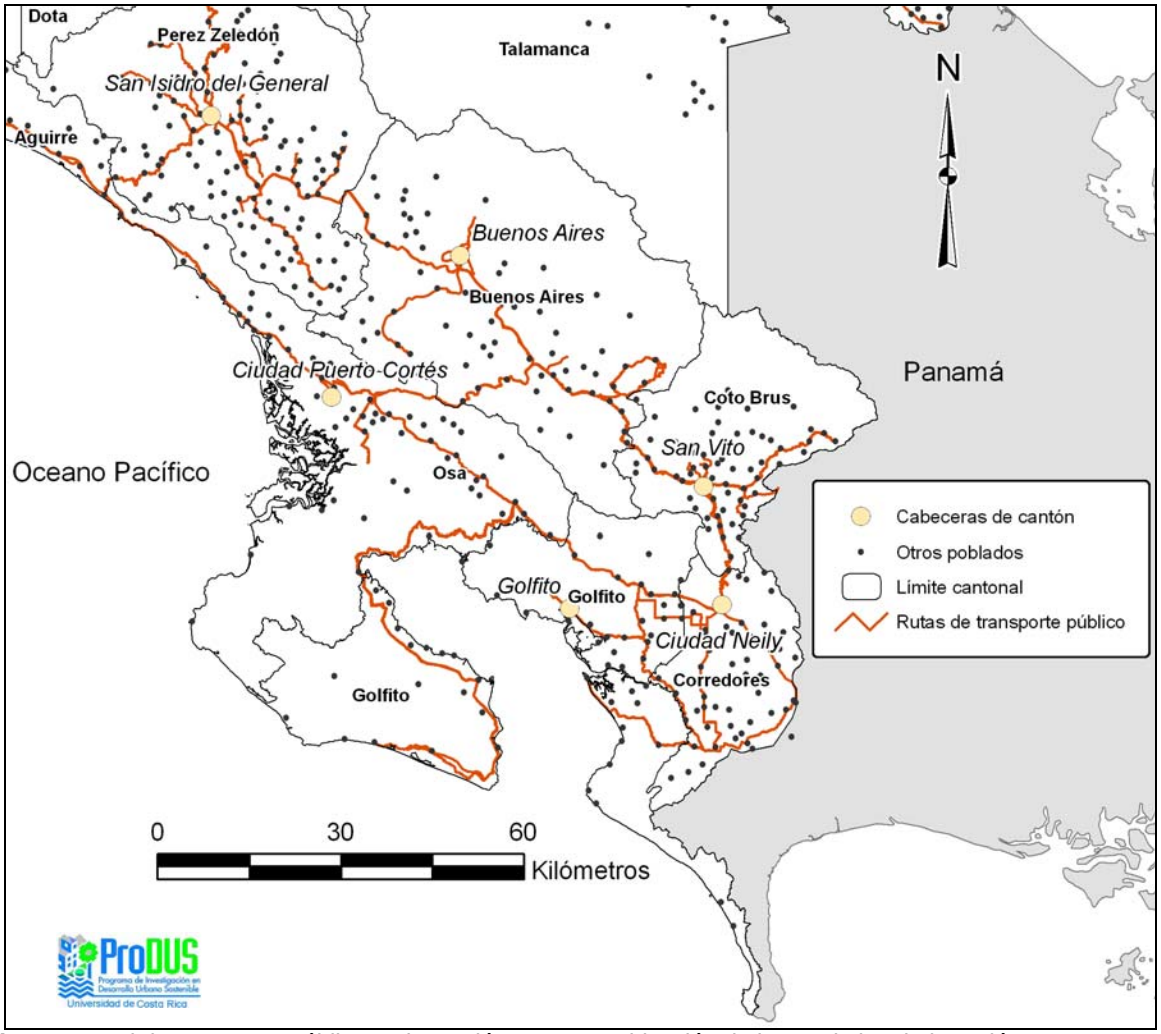


Figura 1. Red de transporte público en la Región Brunca y ubicación de las capitales de la región.
Fuente: IGN, Mapas 1:50 000 y 1:25 000; CTP, trazados de rutas.

Para este diagnóstico se recurrió a cuatro fuentes de información principalmente:

- Bases de datos del Consejo de Transporte Público (Trazados de las rutas y constancias de flotilla).
- Encuesta realizada a la población en Ciudad Neily y Paso Canoas, durante la última semana del mes de mayo de 2009.
- Preguntas realizadas a personas de la población en Procesos Participativos.
- Observaciones de campo (especialmente de terminal de autobuses en Ciudad Neily).
- Pliego tarifario de la Agencia Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP), actualizado a marzo de 2009

El diagnóstico siguió los siguientes temas: cobertura del servicio (en el sentido de rutas y horarios), terminales y paradas en el cantón y perspectiva de la calidad del servicio por parte de los usuarios, según los procesos participativos. En el anexo 2, se incluyen también los resultados de una encuesta con el objetivo de conocer sobre el viaje más frecuente que realizaban la personas. Dicha encuesta se hizo entre los días 28 al 29 de mayo de 2009, en los centros urbanos de Ciudad Neily y Paso Canoas. Desde el punto de vista de viajes externos (desde fuera del cantón de Corredores), Ciudad Neily cuenta con una importante planta de hoteles para los visitantes de Paso Canoas, además de ser una capital subregional. Paso Canoas por su lado es un importante lugar de compras. Por otro lado, para los viajes internos (que se originan dentro del cantón), Ciudad Neily es un importante centro de actividad comercial y donde se encuentran sucursales de muchas instituciones públicas. También Paso Canoas representa un importante centro de compras para las personas del cantón, además de encontrarse ahí la aduana y la policía de frontera. Al final del documento se plantean conclusiones y recomendaciones para el mejoramiento del sistema de transporte público con base en los resultados del diagnóstico.

Respecto a la importancia del sistema de transporte público, para la movilización de personas en el cantón, véase por ejemplo, en la sección de Indicadores de Vivienda, sección 4-3, se muestra la tenencia de bienes por vivienda según el Censo del año 2000 (subsección 4-3.6, tabla 4-3.4). Entre los bienes por los que se preguntó en el censo, se incluyo si las viviendas tenían automóvil. En dicha tabla se muestra que el porcentaje promedio de viviendas con automóvil para el cantón de Corredores (14,8%) es menor que el de Costa Rica (26,8%) y del Gran Área Metropolitana (35,1%), aunque es mayor al porcentaje promedio de toda la Región Brunca. De manera particular dentro del cantón, en los distritos de Corredores y Paso Canoas, el porcentaje promedio de viviendas con automóvil estaba en el año 2000 cerca del 15%, Laurel con 11,7% y La Cuesta con 19,6% es el distrito con un porcentaje mayor de viviendas con automóvil.

Lo anterior muestra que el uso del automóvil en Corredores, es de esperarse menor al menos respecto al país y a la Gran Área Metropolitana, por lo tanto tomando más importancia otros modos de transporte, entre ellos, el sistema de transporte público. Como se muestra en las tablas 6-3.A3 y 6-3.A4, del anexo 2, en las personas encuestadas, se observó que un mayor porcentaje utilizaba el autobús como medio de transporte más frecuente.

6-3.2 Cobertura de la red de transporte público.

La disponibilidad del servicio depende no solo de la cercanía de las personas a una parada, sino de la oferta de viajes a lo largo del día que tenga esa ruta. Desde un punto de vista espacial se analizaría la configuración de las rutas: el trazado que tienen las rutas, respecto a los pueblos del cantón. Desde el punto de vista temporal, el intervalo de tiempo entre viajes de una misma ruta o la cantidad de estos durante un determinado intervalo de tiempo (durante la mañana o la tarde).

Configuración de la red de transporte público.

En el mapa 6-3.1 se muestra la red de rutas de transporte público, existentes en el cantón de Corredores, según los registros del Consejo de Transporte Público. En el Anexo 1 se muestran las rutas que sirven al cantón de Corredores, según el Pliego Tarifario de la ARESEP. Teniendo el trazado de las rutas, también se determinó la cantidad de rutas que pasan un las calles y carreteras del cantón como se muestra en el mismo mapa. Partiendo de esto y considerando los destinos más usuales de las rutas, se agruparon las rutas de transporte público en grupos o corredores, los cuales se muestran en la figura 2, esto con la finalidad de facilitar el análisis.

En términos generales, el segmento de la red más importante, en términos de cantidad de viajes, sigue la Ruta Nacional N° 2 y que llega hasta Paso Canoas, pasando por Ciudad Neily. Se consideran dos corredores aquí: uno que va desde Río Claro a Ciudad Neily, que incluye las rutas que vienen desde afuera del cantón, incluyendo las rutas que conectan Ciudad Neily y Paso Canoas con Golfito. En el mapa 6-3.1 se puede observar que tramo de la carretera es utilizado por 11 rutas diferentes. El segundo segmento es el que va hacia Paso Canoas, el cual es utilizado por sólo 4 rutas, entre ellas la ruta de Tracopa (que comunica San José con Panamá y Paso Canoas), así como las rutas que llevan a los poblados de Laurel y La Cuesta.

Después de Paso Canoas, se considera como el corredor La Cuesta-Laurel (ver figura 2), al tramo sobre la Ruta Nacional N° 238, entre Paso Canoas y la intersección con la Ruta Nacional N° 608. Esta conformado por una sólo ruta (Ruta 648: Ciudad Neily-La Cuesta-Laurel), por lo que podría considerarse como una extensión de Paso Canoas.

De Ciudad Neily divergen dos corredores importantes. Uno hacia el norte, que corresponde a las rutas que conectan Ciudad Neily con San Vito que es la cabecera cantonal de Coto Brus. Estas rutas también sirven como conexión a los pueblos aledaños a la Ruta Nacional N° 237 de ambos cantones. El segundo va hacia el sur, al sector de la Fincas (ver mapa 6-3.1), el cual corresponde a los rutas de Golfito por Fincas, Ciudad Neily-Playa Zancudo y Ciudad Neily-Pueblo Nuevo. Estas rutas son muy importantes para los poblados de este sector, ya que es su única vía de comunicación por medio de autobuses. Nótese que las rutas de este corredor son las únicas rutas de autobuses transversales, que cruzan una importante parte del cantón en el eje norte-sur. También, es importante hacer notar que para acceder a Playa Zancudo – Sábalos (que forman parte de Golfito) desde Ciudad Neily se debe hacer por el sector de Las Fincas en Corredores.

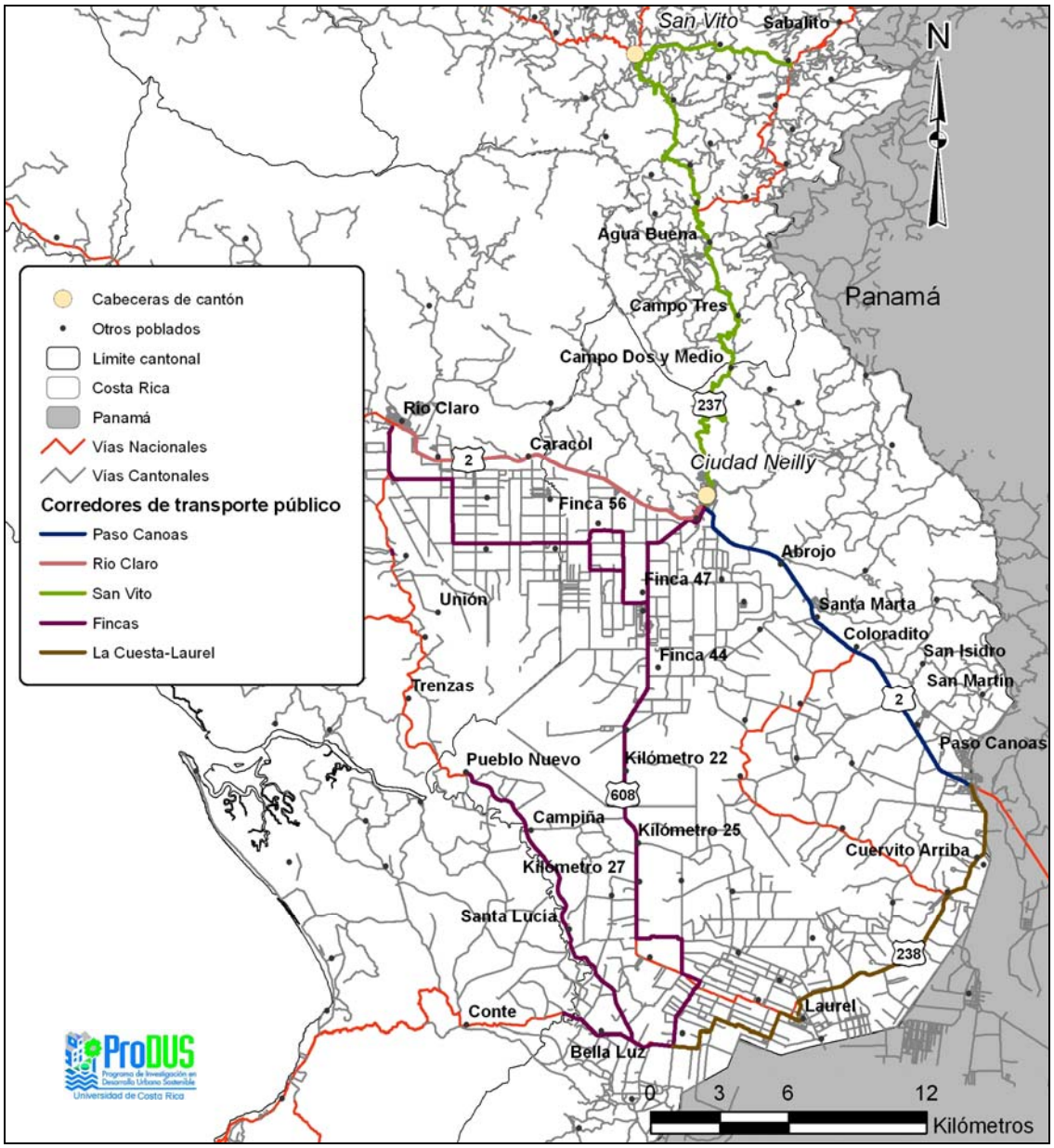
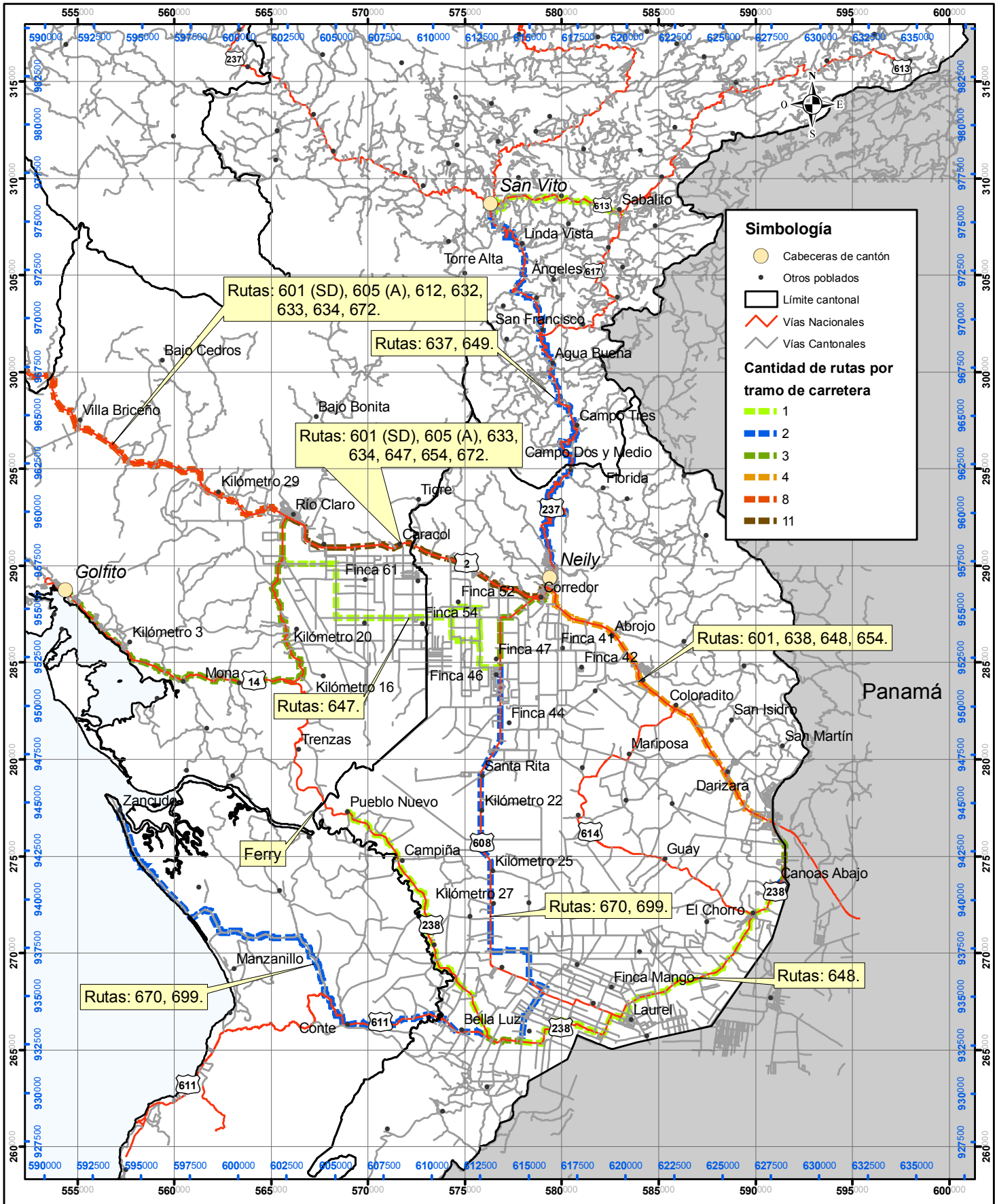


Figura 2. Corredores de transporte público, ideados con fines analíticos, para la red de rutas de autobuses en el cantón de Corredores.
Fuente: IGN, Mapas 1:50 000 y 1:25 000; CTP, trazados de rutas.

Respecto a la cercanía a alguno a las rutas de transporte público, las comunidades con mayores dificultades serían las ubicadas en el sector de Las Fincas, entre las Rutas Nacionales N° 608 y 238, las cuales están a varios kilómetros de cualquiera de los dos corredores. Otra situación similar tienen los barrios al norte de Paso Canoas (San Jorge, San Martín, San Isidro), donde generalmente no entra un autobús o muy esporádicamente. En ambos casos, situación se agravada por el mal estado de las vías y carencia de infraestructura apropiada para peatones. Esto disuade a los concesionarios de autobuses de ofrecer más rutas, a los taxis a brindar servicio en esas zonas y dificulta a las personas desplazarse por cuenta propia a las paradas.



Mapa 6-3.1. Mapa de rutas de autobuses del cantón de Corredores.

Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 1 2 4 6 8 10 Kilómetros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM 05 se indica en azul)

Fuente: Mapas 1:50 000 y 1:25 000 IGN
Trazado de rutas, CTP
ProDUS, 2009

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

En el caso de Corredores, según lo expuesto por las personas en los procesos participativos, el mismo concesionario de las rutas de Ciudad Neily-Paso Canoas, estableció un servicio a la comunidad Caracol que no aparece registrado en el Pliego Tarifario de la ARESEP (funciona sólo de Lunes a Viernes). También, hay un servicio regular que entra a barrio San Martín, al norte de Paso Canoas, que no aparece tampoco registrado en la ARESEP o el CTP.

Frecuencia del servicio

Además de la cercanía a una ruta de transporte público, también es importante la cantidad de viajes que haya disponibles durante el día o la noche, así como el intervalo de tiempo entre los mismos. En las siguientes tablas se muestran los horarios de las rutas que sirven al cantón de Corredores. Las rutas se repartieron en tres clases: rutas internas (que conectan poblados dentro de Corredores, sin salir del cantón, ver tabla 6-3.1), rutas entre poblados de Corredores y de la Región Brunca (ver tabla 6-3.2) y las rutas entre el cantón de Corredores y San José (ver tabla 6-3.3). Nótese que en las dos primeras tablas se resalta en verde claro, las rutas con mayor cantidad de viajes.

Tabla 6-3.1. Horarios de las rutas internas del cantón de Corredores.

Nombre de la ruta	***Horario***														
	5:00	**6:00**	**7:00**	**8:00**	**9:00**	**10:00**	**11:00**	**12:00**	**13:00**	**14:00**	**15:00**	**16:00**	**17:00**	**18:00**	**19:00**
Paso Canoas – Ciudad Neily[3]	5:00	6:00	7:00	8:45		10:45	11:15	12:15	13:00	14:30	15:30 15:30	16:30 16:30	17:15	18:30	
Ciudad Neily – Paso Canoas[1, 3]		6:00	7:30	8:15	9:15	10:30	11:15	12:00	13:30	14:15	15:15	16:30 16:30			19:00 19:00
Paso Canoas – Ciudad Neily[2]				8:45									17:30		
Laurel – Ciudad Neily [2]		6:30	7:30	8:45											
Paso Canoas – Laurel		6:00	7:30					12:15	13:45			16:30			
Laurel – Paso Canoas[3]						10:30			13:15				17:00 17:00	18:30	
Ciudad Neily – La Canchera (Finca 44)	5:30		7:30		9:30			12:30			15:00			18:00	
La Canchera (Finca 44) – Ciudad Neily		6:45		8:15		10:15			13:15			16:15			19:15

Notas:
(1) Después de las 20:00 horas, hay un viaje más a las 22:00 horas.
(2) Estos viajes corresponden a la Ruta 648 que se supone es Paso Canoas – Laurel; pero que a ciertas horas desvía autobuses a Ciudad Neily, ya sea desde Paso Canoas o Laurel, respectivamente.
(3) Las celdas en que aparecen dos horarios, significa que hay dos viajes en esa hora del día.

De las rutas internas, la que presenta una mayor cantidad de viajes, tanto en la mañana como en la tarde, es Paso Canoas – Ciudad Neily, siendo uno de los principales pares origen – destino del cantón. La ruta Ciudad Neily – La Canchera (Finca 44), corresponde a la ruta que llega hasta Pueblo Nuevo, siendo la única de estas rutas internas que llega al sector de Las Fincas; durante la mañana los viajes son espaciados cada dos horas en ambos sentidos; durante la tarde están aún más espaciados los viajes, lo que muestra poca frecuencia de estos.

Respecto a la ruta entre Laurel y Paso Canoas, es importante resaltar la anotación al pie de la tabla, la cual tanto en la mañana como en la tarde se desvía algunos de los

autobuses de la ruta Paso Canoas – Laurel, hacia Ciudad Neily; en este caso nótese que en realidad no hay ruta Laurel – Ciudad Neily y que al desviar autobuses de Paso Canoas a Ciudad Neily se perjudica la conectividad entre Laurel y el resto del cantón, ya que es la única ruta directa con que cuenta Laurel.

Tabla 6-3.2. Horarios de las rutas entre el cantón de Corredores y la Región Brunca.

Nombre de la ruta	Horario														
	5:00	**6:00**	**7:00:**	**8:00**	**9:00**	**10:00**	**11:00**	**12:00**	**13:00**	**14:00**	**15:00**	**16:00**	**17:00**	**18:00**	**19:00**
Zancudo – Ciudad Neily	5:00														
Ciudad Nelly – Zancudo										14:15					
Ciudad Neily – Ciudad Cortés[1]				8:00	9:15			12:30				16:30	17:45		
Ciudad Cortés – Ciudad Neily[1]	5:40				9:15		11:30			14:00	15:15				
Ciudad Neily – Dominical		6:00					11:00			14:30					
Dominical – Ciudad Neily[2]						10:30				14:45					
Ciudad Neily – Puerto Jiménez[5]			7:00 7:00			10:50				14:00 14:00					
Puerto Jiménez – Ciudad Neily[5]	5:30 5:30					10:00				14:00 14:00					
Ciudad Neily – Golfito[5]	5:20	6:00 6:25	7:00	8:45	9:45	10:30	11:30	12:00 12:45	13:45	14:30	15:30	16:30	17:30	18:00 18:30	19:30
Golfito – Ciudad Neily[1,5]	5:30		7:00	8:30	9:00	10:00 10:30	11:00 11:45	12:45	13:30	14:30	15:30	16:30	17:00	18:00	19:00
Ciudad Neily – Golfito (Por Finca)[3]			7:30					12:20					17:00		
Golfito – Ciudad Neily	5:00				9:30						15:00				
Golfito – Paso Canoas[2]	5:30	6:00	7:30	8:00	9:00	10:00	11:00		13:30		15:00	16:00		18:00	19:00
Paso Canoas – Golfito[2]	5:30	6:00	7:30	8:30	9:30	10:30		12:30			15:30	16:30		18:30	19:30
San Isidro – Ciudad Neily[4]		6:30						12:30			15:00				
Ciudad Neily – San Isidro.			7:00			10:30			13:15		15:30				
San Vito – Ciudad Nelly	5:30		7:30				11:00			14:00			17:30		
Ciudad Neily – San Vito		6:00					11:00		13:00		15:00		17:30		
San Vito – Sabalito – Ciudad Neily	5:30						11:00								
Ciudad Neily – San Vito – Sabalito							11:00				15:00				
La Virgen – Laurel	5:30														
Laurel – La Virgen		6:00				10:30				14:00			17:00		

Notas:
(1)Antes de las 5:00 horas, hay un viaje más a las 04:45; y también hay otro viaje a las 20:00 horas.
(2) Antes de las 5:00 horas, hay un viaje más a las 04:30
(3) Estos viajes corresponden a la Ruta 647 que se supone es Ciudad Neily – Golfito; pero que a ciertas horas desvía autobuses por Fincas.
(4)Antes de las 5:00 horas, hay un viaje más a las 04:45; y también hay otro viaje a las 20:00 horas.
(5) Las celdas en que aparecen dos horarios, significa que hay dos viajes en esa hora del día.

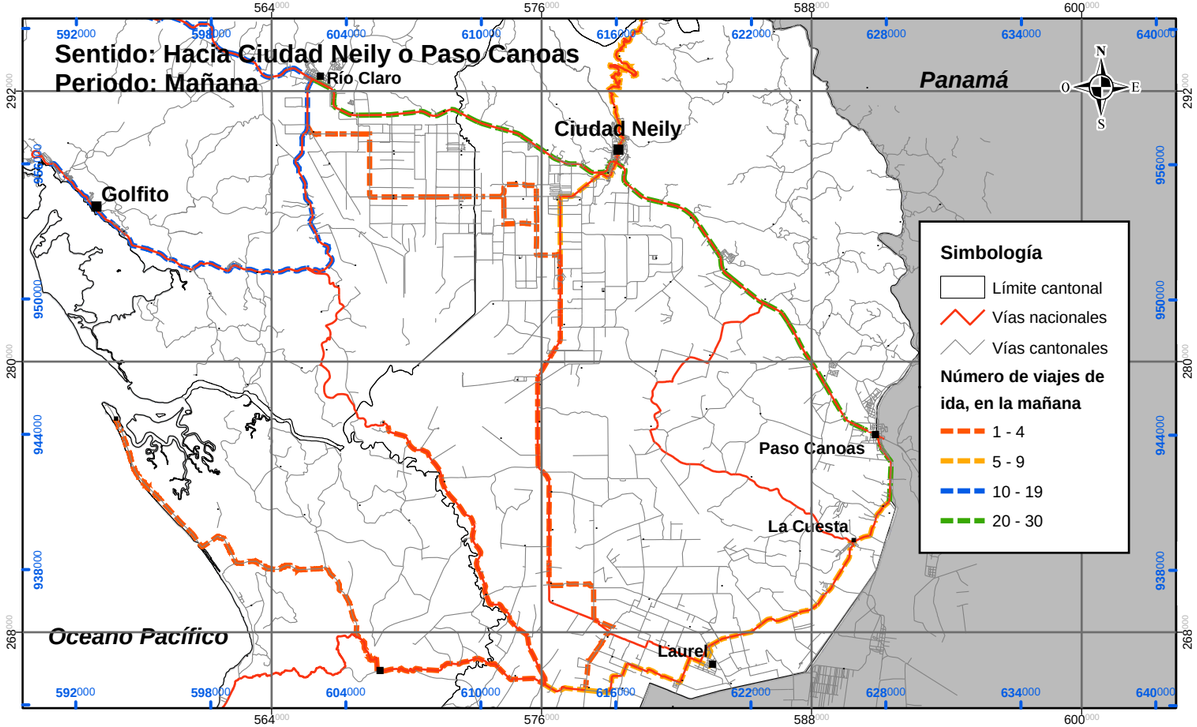
Respecto a las rutas entre Corredores y otros poblados de la Región Brunca (ver tabla 6-3.2), nótese que hay más de estas rutas, de las que hacen viajes sólo entre poblados de Corredores (mostradas en la tabla 6-3.1). Esto indica una relación estrecha entre Ciudad Neily y otros centros de población fuera del cantón, especialmente con Golfito. En la tabla 6-3.2 las rutas con mayor número de viajes se muestran resaltadas en verde, las cuales corresponde a Ciudad Neily – Golfito y Paso Canoas – Golfito.

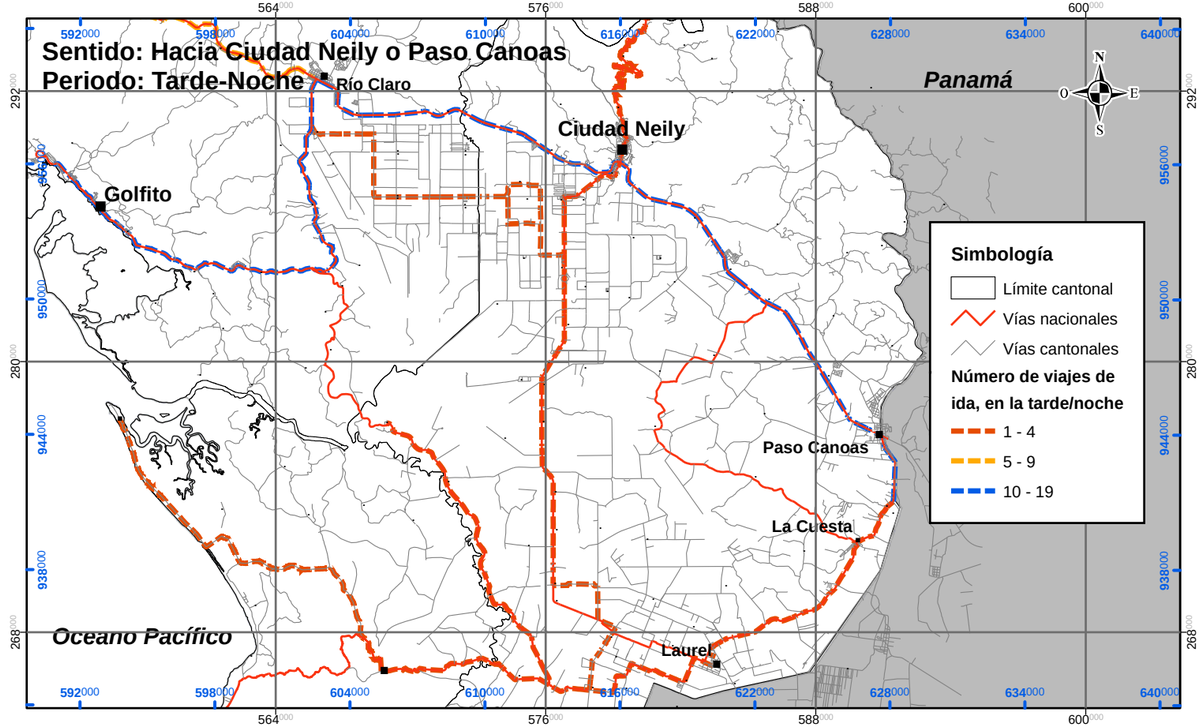
Las rutas que sirven a Playa Zancudo y Golfito por Fincas, sirven también a las poblados del sector Las Fincas en Corredores; aumentando un poco la cantidad de viajes disponibles para esta zona. Respecto a las rutas entre Ciudad Neily y San Vito, los viajes son muy esporádicos, iniciando en la mañana, alrededor de las 6:00 a.m. en ambos sentidos, siguiendo a las 11:00 a.m. Durante la tarde, los viajes son más escasos, con tres en el sentido Ciudad Neily – San Vito y dos en el sentido opuesto; hacia Sabalito, sólo hay un viaje más en el sentido Ciudad Neily – Sabalito a las 3:00 p.m.

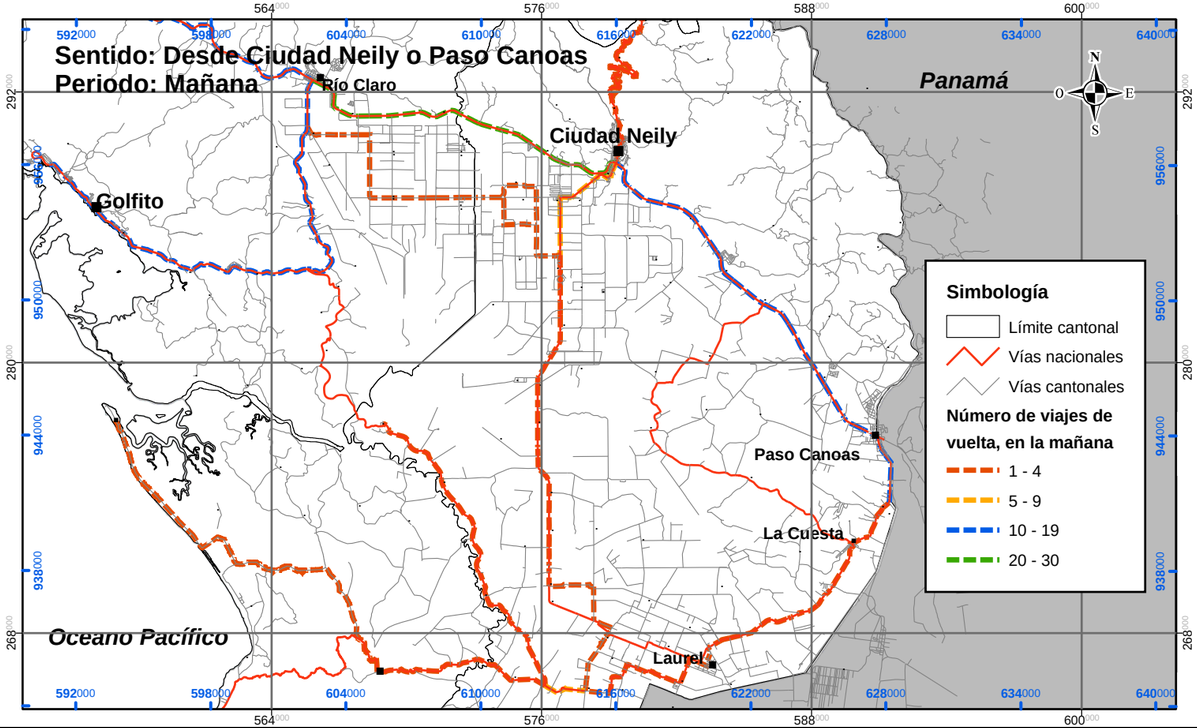
Tabla 6-3.3. Horarios de las rutas entre el cantón de Corredores y San José.

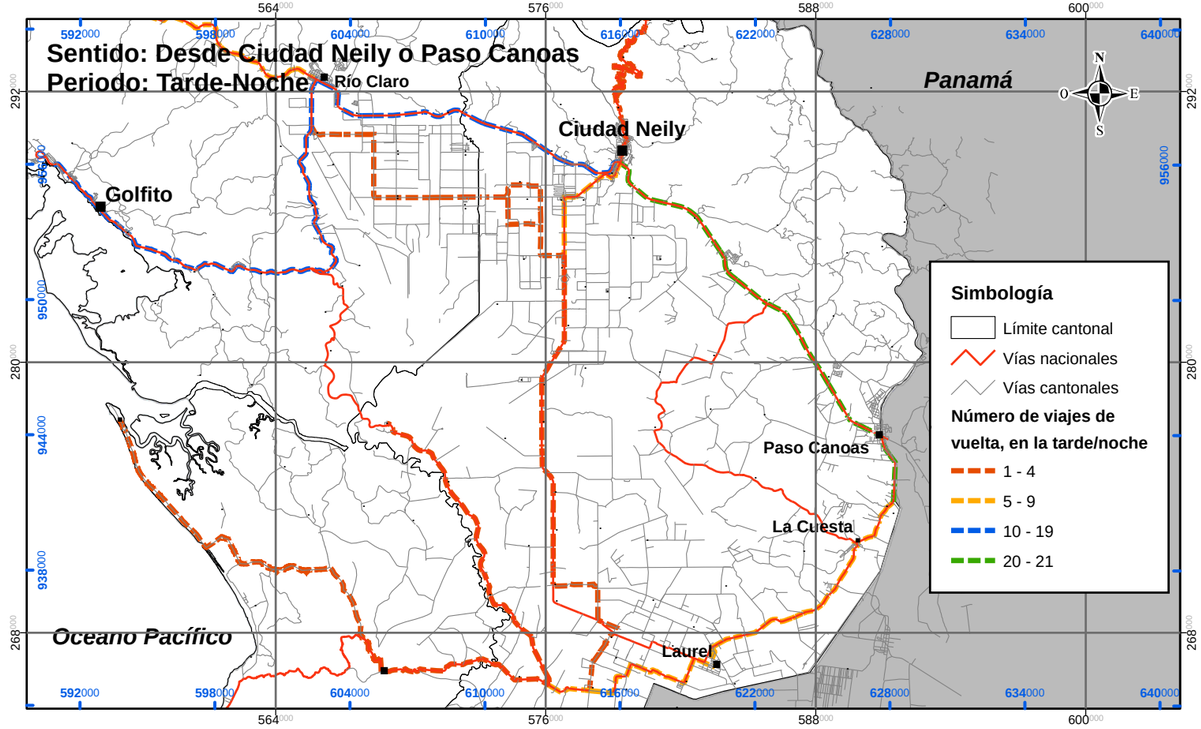
Nombre de la ruta	**Horario**															
	4:00:	**5:00**	**6:00**	**7:00**	**8:00**	**9:00**	**10:00**	**11:00**	**12:00**	**13:00**	**14:00**	**15:00**	**16:00**	**17:00**	**18:00**	**19:00**
San José – Paso Canoas		5:00								13:00			16:30			19:30
Paso Canoas – San José					800								16:30			
San José – Laurel								11:00								
Laurel – San José												15:00				
Ciudad Neily – San José	4:00							11:30								

De las rutas relacionadas con San José, la principal es la ruta hacia Paso Canoas, así mismo hay una ruta a Laurel, que sale a las 11:00 a.m. de San José y de Laurel a las 3:00 p.m. Entre Ciudad Neily – San José, sólo hay un viaje que sale a las 11:30 a.m.; nótese que para ir de San José a Ciudad Neily, habría que llegar a San Isidro del General y de ahí tomar el autobús de la ruta San Isidro – Ciudad Nelly, no hay servicio directo de San José a Ciudad Neily, al menos según los registros del CTP.









Mapa 6-3.2. Número de viajes por sentido y periodo.

Plan Regulador Cantonal de Corredores

8 4 0 8 Kilómetros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indica en azul)

Fuentes: IGN, Hojas 1 : 50 000
CTP, Trazado de rutas
CTP, Horarios de rutas
Trabajo de campo, ProDUS
Mayo de 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

El mapa 6-3.2 muestra el trazado de las rutas con el número de viajes, estos por sentido y durante un periodo del día. Los sentidos se determinaron a partir de Ciudad Neily, para las rutas de autobuses que tuvieran como origen o destino en Ciudad Neily. Caso contrario, se toma como punto de partida de la ruta, el poblado más importante, que perteneciese a Corredores (en el caso de Paso Canoas – Golfito, se consideró como punto de referencia Paso Canoas, por pertenecer este al cantón de Corredores). Respecto a los periodos, el día se dividió en mañana y tarde, contando como viajes en la mañana aquellos que se dan entre la madrugada hasta el mediodía y en la tarde-noche aquellos que salen después del mediodía e incluyendo los de la noche.

Durante la mañana, en el sentido de hacia Ciudad Neily o Paso Canoas, según el caso, la mayor cantidad de viajes se da en los corredores desde Río Claro y desde Paso Canoas, con entre 20 y 30 viajes en el periodo de la mañana, como se puede observar en el mapa 6-3.2. Esto se debe a que por estos corredores transitan las rutas de Ciudad Neily – Paso Canoas, Paso Canoas – Golfito y Golfito – Paso Canoas, que como se mostró en las tablas 6-3.1 y 6-3.2 son las que tienen la mayor cantidad de viajes. Los demás corredores muestran una cantidad mucho menor de viajes; a San Vito y La Cuesta – Laurel indican entre 5 y 9 viajes durante toda la mañana; lo mismo en el primer segmento del corredor a Las Fincas. Nótese que el resto de la ruta que sirve al sector Las Fincas, incluyendo las rutas que van hacia Pueblo Nuevo y Playa Zancudo, presentan pocos viajes, sin importante el sentido o el periodo del día, como se puede observar en las cuatro situaciones del mapa.

En la mañana, pero en el sentido contrario (viajando desde Ciudad Neily o Paso Canoas), nótese en el mapa 6-3.2, que en el corredor hacia Paso Canoas el número de viajes desciende al rango entre 10 y 19 viajes, aunque entre Río Claro y Ciudad Neily se mantiene la cantidad de viajes entre 20 y 30. También en los corredores La Cuesta – Laurel y hacia San Vito se presenta una menor cantidad de viajes, entre 1 y 4 viajes durante la mañana, lo cual se puede considerar es una oferta de viajes muy pobre.

En el periodo de tarde-noche la cantidad de viajes disminuye respecto a la mañana, como se puede observar en los recuadros a la derecha del mapa 6-3.2. En general, los viajes de ida disminuyen a entre 10 y 19 viajes entre Río Claro y Paso Canoas, en el sentido hacia Ciudad Neily o Paso Canoas; mientras que en el resto de la red de transporte hay sólo entre 1 y 4 viajes. Respecto a los viajes que salen de Ciudad Neily o Paso Canoas, en el corredor entre Ciudad Neily y Paso Canoas, el número de viajes durante la tarde-noche es entre 20 y 21 viajes, así mismo aumenta la cantidad de viajes en el corredor La Cuesta – Laurel y una parte de Las Fincas, al rango entre 5 y 9 viajes.

Se tiene entonces, que entre Paso Canoas y Ciudad Neily, la mayor cantidad de viajes hacia Neily se da en las horas de la mañana, mientras que saliendo de Neily con dirección a Paso Canoas, da durante la tarde. Lo mismo ocurre, aunque con menor cantidad de viajes, hacia Laurel y Las Fincas. Esto indica que el patrón de viajes entre estos centros de población en el cantón es en las mañanas hacia Ciudad Neily y en las tarde saliendo de ahí. Nótese que en el caso entre Ciudad Neilly y Golfito, durante la mañana la cantidad de viajes esta entre 20 y 30, sin importante el sentido, mientras que en la tarde-noche descienden al rango entre 10 y 19 viajes en ambos sentidos.

6-3.3 Terminales y paradas

En el cantón de Corredores se identifican dos terminales principales. Una es la terminal municipal en Ciudad Neily, de donde salen la mayoría de las rutas de transporte público que sirven dentro y fuera del cantón. La segunda terminal corresponde a la empresa Transgolfo, ubicada en Paso Canoas, utilizada por los autobuses de dicha empresa, que realizan el recorrido Golfito-Paso Canoas y por rutas de otros concesionarios que van hacia Paso Canoas, o sólo van de paso por ahí.

En ambos centros de población, estas son las paradas principales y las que cuentan con la mejor infraestructura. También se pueden identificar otras paradas sobre la calle, que se considerarían paradas intermedias, como las que se muestran en las fotografías de abajo, las cuales carecen de una infraestructura apropiada para un sistema de transporte público.

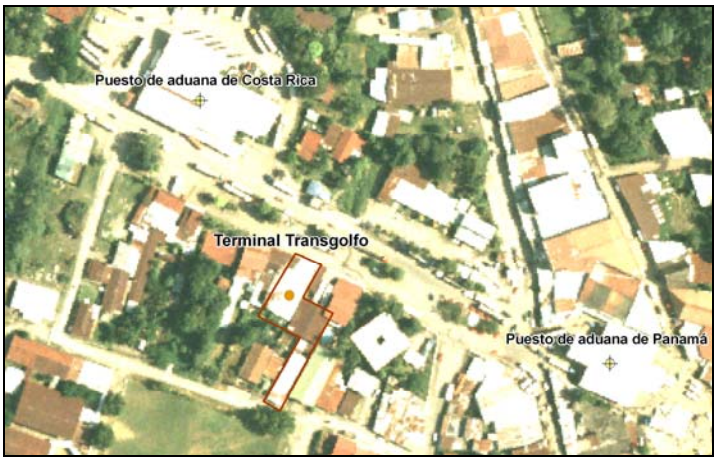


Figura 3. Parada intermedia de las rutas de autobuses que salen de Ciudad Neily hacia el sur, cerca de la intersección entre las Rutas Nacionales N° 2, N° 237 y N° 608 (ver mapa 6-3.1).
Fuente: ProDUS-UCR, trabajo de campo, 2009.



Figura 4. Parada intermedia de las rutas de autobuses que salen de Paso Canoas y toman la Ruta Nacional N° 238 (ver mapa 6-3.1).
Fuente: ProDUS-UCR, trabajo de campo, 2009.

<table>
<tr><td>Terminal:</td><td colspan="2">Terminal Municipal de Ciudad Neily</td></tr>
<tr><td>Ubicación:</td><td colspan="2"> 
</td></tr>
<tr><td>Descripción:</td><td colspan="2">La terminal esta conformada por un patio de maniobras y ándeles (primera imagen), en frente de la misma esta la zona de espera de pasajeros (segunda imagen). La misma infraestructura incluye el mercado municipal (tercera imagen) y en la misma cuadra se encuentra el plantel municipal. Su forma y funcionamiento es muy similar a la terminal municipal en Pérez Zeledón.</td></tr>
<tr><td colspan="3">    </td></tr>
<tr><td rowspan="5">Características Físicas:</td><td>Área:</td><td>Aproximadamente 5 100 m^2, de los cuales 2 000 m^2 aprox. corresponden a la terminal en sí y el resto al mercado.</td></tr>
<tr><td>Andenes:</td><td>Hay 7 andenes de 3,2 metros de ancho por 5,9 metros de largo.</td></tr>
<tr><td>Demarcación:</td><td>Los andenes y el patio de carga esta demarcado como zona amarilla, aunque la zona de abordaje no esta marcada como tal.</td></tr>
<tr><td>Sala de espera:</td><td>Una zona común para todas las rutas, con espacio para el desarrollo de las colas de espera y con 23 bancas, en cada una de las cuales pueden sentarse 3 personas.</td></tr>
<tr><td>Otras características:</td><td>Hay puestos de información para todas las rutas; en algunas se puede comprar con anticipación el tiquete. Cada ruta tiene asignado uno de los andenes.</td></tr>
<tr><td>Ventajas de la terminal:</td><td colspan="2">El espacio de espera esta techado, además la altura del piso de la terminal facilita el movimiento de los pasajeros. La zona de espera cuenta con suficientes bancas para todas las personas. La entrada es de fácil acceso para una persona con discapacidad motora.</td></tr>
<tr><td>Problemas detectados:</td><td colspan="2">Los autobuses deben cruzar la ciudad para llegar a la ciudad, excepto los de San Vito. Hay deterioro severo del pavimento del patio de maniobras, así como invasión de vehículos particulares, ventas ambulantes en la terminal, faltante de un parqueo para vehículos particulares y hay presencia de busetas piratas, como la que se muestra la última imagen, que da servicio a la comunidad de Abrojo.</td></tr>
<tr><td colspan="3">     </td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>Terminal:</td><td colspan="2">Terminal de Transgolfo en Paso Canoas</td></tr>
<tr><td>Ubicación:</td><td colspan="2"> 
</td></tr>
<tr><td>Descripción:</td><td colspan="2">La terminal esta conformada por un corredor. Los autobuses entran por el costado norte, sobre la Ruta Nacional N° 2 (dicha entrada se observa en la primera imagen) y salen al otro lado, como se muestra en la segunda imagen. Adentro hay una zona de espera con bancas, así como varios locales de comidas y máquinas tragamonedas. En la figura de arriba nótese la forma truncada de la terminal, lo que obliga a los autobuses a virar dentro de esta.</td></tr>
<tr><td colspan="3"> 


 </td></tr>
<tr><td rowspan="5">Características Físicas:</td><td>Área:</td><td>Aproximadamente 1 560 m^2.</td></tr>
<tr><td>Andenes:</td><td>No hay andén propiamente dicho, sobre un pasadizo por el cual pueden transitar dos autobuses a la vez.</td></tr>
<tr><td>Demarcación:</td><td>La zona de espera y de transito de los autobuses está debidamente diferenciada.</td></tr>
<tr><td>Sala de espera:</td><td>Cuenta con un espacio amplio como zona de espera para los pasajeros, con 12 bancas donde pueden sentarse 6 personas. No tiene un espacio demarcado para hacer cola.</td></tr>
<tr><td>Otras características:</td><td>Hay varios puestos de comida dentro de la terminal, así como varios servicios sanitarios.</td></tr>
<tr><td>Ventajas de la terminal:</td><td colspan="2">Toda la terminal está bajo techo y los horarios de las rutas están bien anunciados. El espacio de espera y el circulación de los autobuses esta diferenciado</td></tr>
<tr><td>Problemas detectados:</td><td colspan="2">Aunque el espacio de las usuarios y de los autobuses esta bien diferenciado, igual las personas lo invaden para abordar los autobuses en segundo carril o para ir a los puestos de comida al otro lado. Los autobuses que hacen servicio a La Cuesta y/o Laurel están diferenciados. Los furgones estacionados al frente dificultan el ingreso de los autobuses a la terminal.</td></tr>
<tr><td colspan="3"> 
 </td></tr>
</table>

Como se puede ver el mapa 6-3.1 hay una importante cantidad de poblados intermedios, en las rutas de autobuses. Estos poblados dependen de las paradas intermedias que tengan las rutas, por lo tanto también de la capacidad remanente de los autobuses, cuando salen de los centros principales de población (Ciudad Neily ó Paso Canoas). Como se verá en la siguiente sección, a este respecto hay algunas observaciones por parte de los usuarios del servicio. También es importante señalar que sólo en las dos terminales mencionadas hay infraestructura, apropiada para el funcionamiento del sistema de transporte público; en general las paradas intermedias, por ejemplo las dos que se mostraban al inicio de la sección, carecen de una infraestructura apropiada para el funcionamiento del sistema (falta de casetillas, mal estado de la acera, diferencia de altura excesiva respecto a la primera grada del autobús, etc.)

6-3.4 Percepción del servicio por parte de los usuarios

Referente al estado de los autobuses, en observaciones de campo se identificaron unidades bastante antiguas, que no son aptas para el servicio en la zona (ver figura 5). Además, en las constancias de flota, suministradas por el Consejo de Transporte Público, se puede observar que en muchas de las rutas hay autobuses con más de 10 ó 15 años, cuando la vida útil establecida por la ARESEP es de 10 años. Por ejemplo, en las rutas 691, 699 y 640 (ver Anexo 1) de los cinco autobuses reportados al CTP, sólo 1 es modelo 2004 y el resto corresponde a modelos del año 1993 ó 1994. Por otro lado, en Tracopa (ruta 601 SD), los modelos más antiguos reportados son hasta el 2005 y en su mayoría cuentan con rampa para silla de ruedas. Para el caso de la ruta 647, la mayoría de los autobuses modelos son modelos entre 2005 y 2007, reportándose sólo uno del año 1994 y sólo uno de los autobuses cuenta con rampa.



Figura 5. Autobús típico de la ruta 699, Ciudad Neily-Zancudo.
Fuente: ProDUS-UCR, trabajo de campo, 2009.

Entre las observaciones que hicieron las personas en los procesos participativos y en la encuesta, algunos señalaron el hecho de que no haya una tarifa diferenciada según el destino. Esto es crítico especialmente para las personas que viven en poblados intermedios en los corredores principales. También, varias personas indicaron que el servicio es lento, lo cual se puede deber al mal estado de las vías y que se hacen paradas constantemente. Nótese para el caso de la ruta a playa Zancudo, los usuarios han señalado que en invierno el autobús no puede entrar, por el estado de las carreteras.

Adicionalmente, en los procesos participativos realizados durante la misma fecha, habitantes de las poblaciones de Paso Canoas, La Cuesta, Laurel y Ciudad Neily señalaron los siguientes problemas respecto al servicio de transporte público:

- Hay personas que encuentran incómodo el horario del servicio cada hora en La Cuesta.
- Es usual que los taxis no utilicen el taxímetro, sino una tarifa fija, y en el caso de Laurel, se da también que hayan servicios colectivos a Paso Canoas.
- A pesar de que en el Pliego Tarifario de la ARESEP y en los registros del Consejo de Transporte Público se establece una ruta Ciudad Neily – Laurel, las personas en Ciudad Neily expresaron la falta de esta (esto se puede explicar, por los pocos viajes que en realidad realiza entres estos dos centros de población). Lo que tienen que hacer es un trasbordo en Paso Canoas, lo que implica volver a pagar el pasaje.
- También comentan que la ruta hacia Golfito por Las Fincas, tiene muy pocos viajes, uno en la tarde y otro en la mañana (nótese que en los registros del CTP si se notifican dos viajes en la mañana).
- Señalaron problemas de escasez de viajes de los autobuses entre 9 a.m. y 12 m.d.
- Respecto al funcionamiento de las *busetas* a Golfito, se supone que este funciona como servicio directo, pero siempre van deteniéndose en el camino recogiendo más gente, cobrando igual que si fuera directo.
- De la misma ruta Golfito – Paso Canoas, se mencionó que no siempre entra a Ciudad Neily.
- A veces los chóferes cobran más, aunque se trata de la misma empresa y la misma ruta.
- El problema de los caminos y su afectación al sistema de transporte público es un tema común, al discutir sobre los problemas que tiene el servicio (ya sean autobuses o taxis).
- Sobre la ruta Ciudad Cortés, esta no hace las paradas intermedias, y se tienen dudas de cuales serán la paradas oficiales de la ruta Tracopa
- Un problema recurrente y grave es que los chóferes no le hacen la parada a los adultos mayores, por la cuestión de los tiquetes, o a personas con alguna necesidad motora especial, por el que tiempo que duran abordando el autobús.

Tanto en la encuesta, que se muestra en el anexo 1, como en el proceso participativo se indica por un lado que los horarios oficiales de las rutas, no se ajustan del todo a sus necesidades (consideran que el horario es incómodo); especialmente para la gente que viaje a destinos fuera del cantón de Corredores o al sector de Las Fincas. Como se puede observar en el mapa 6-3.2 y en las tablas de la 6-3.1 a la 6-3.3, estos corredores tienen cantidades de viajes bajas (en el nótese en las tardes, más allá de Río Claro en el mapa 6-3.2), a excepción si se viaja hacia o desde Golfito. También, al menos en Ciudad Neily, un considerable porcentaje de los encuestados señalaron que se incumple el horario que debería seguir la ruta, lo cual es particularmente grave en rutas con poca cantidad de viajes.

Otro aspecto interesante a remarcar es que los usuarios señalaron que los autobuses viajan muy llenos. Esto sucede especialmente a la largo del viaje, conforme los autobuses hacen las paradas intermedias y no han dejado espacios desocupados cuando salieron de la terminal.

6-3.5 Conclusiones y recomendaciones

- La información aportada por el Censo del año 2000 respecto a la tenencia de automóvil, indican la importancia del sistema de transporte público para la movilización de las personas, debido a la baja tenencia de vehículo para uso privado en el cantón. Esto también parece comprobarse por los resultados de la encuesta (ver tablas 6-3.A3 y 6-3.A4, anexo 2).

- El sistema de transporte público en el cantón de Corredores está constituido por un corredor principal, que parte desde Río Claro (cantón de Golfito) y llega a Paso Canoas; el cual para fines de análisis se dividió en dos corredores: Río Claro y Paso Canoas (ver figura 2); después continúa un ramal La Cuesta – Laurel. Desde Ciudad Neily se desarrolla un pequeño sistema radial hacia San Vito y el sector de Las Fincas.

- Como se observa en el mapa 6-3.1 la red de rutas de transporte público es principalmente un arco desde Ciudad Neily hasta Laurel, siendo el corredor por el sector de Las Fincas, el único transversal en el cantón y que brinda servicio a los poblados y fincas de este sector. Siguiendo con el mapa 6-3.2 se tiene además que sólo entre Río Claro (Golfito) – Ciudad Neily – Paso Canoas hay una cantidad de viajes importantes (entre 10 y 30 durante la mañana o tarde), mientras que en los demás corredores la cantidad de viajes es apenas entre 1 a 4. Lo anterior muestra que la mayor conectividad se da entre Ciudad Neily – Paso Canoas – Golfito.

- El que se reporte que los autobuses lleven demasiada gente y que algunos usuarios señalen como incómodo el horario que tienen, son signos que la cantidad de viajes y la distribución de los mismos no son adecuados para satisfacer las necesidades de las personas. De las 80 personas encuestadas en Ciudad Neily, un 19% indicaron que iniciaban sus viajes en el sector de Las Fincas, lo cual indica una importante con este, por lo que se amerita evaluar y fortalecer el servicio hacia los centros población que hay en esa zona (al sur de Ciudad Neily). Nótese en el mapa 6-3.2 que la cantidad de viajes a esa zona es muy baja. También se debe tomar en consideración la demanda de los centros población intermedios de la rutas: entre Ciudad Neily – Río Claro, Ciudad Neily – Paso Canoas y alrededor de la Ruta N° 238, para garantizar que los autobuses lleguen a esos poblados con capacidad suficiente. Igualmente se podría mejorar el servicio hacia San Vito, lo cual podría abrir nuevas oportunidades comerciales para ambas ciudades.

- Se debe revisar la situación de los poblados y barrios, especialmente en el sector de Las Fincas, alrededor de la Ruta N° 238 y hacia el norte de Ciudad Neily, respecto a la cobertura del sistema de transporte público, con el objetivo de identificar poblados sin cobertura del servicio, que necesitarían establecer otra ruta transversal. Una manera de mejorar la conectividad de Ciudad Neily – Paso Canoas, con Laurel y el sector de las Fincas, podría ser establecer un servicio de autobuses que hiciera una ruta circular desde Ciudad Neily, pasando por Paso Canoas, llegando a Laurel y tomando entonces la Ruta Nacional N° 608 para regresar a Ciudad Neily.

- El principal obstáculo para establecer nuevas rutas de transporte público y mejorar las existentes, es el estado de las carreteras, especialmente la Ruta Nacional N° 608, que se haya principalmente en lastre (ver sección 6-1 Red Vial, subsección 6-1.1) y parte de la red cantonal, así como el ferry ubicado sobre la Ruta Nacional N° 238 (ver mapa

6-3.1). Igualmente la Ruta Nacional N° 237 (hacia San Vito) presenta problemas de radio de giro, que afectan la conducción de los vehículos.

- Se detectaron ramales informales de las rutas (hacia Caracol y barrio San Martín en Paso Canoas), los cuales no aparecen en aparecen en los archivos del CTP o la ARESEP. Es necesario formalizar estos ramales o crear dichas rutas, ya que responden a una demanda actual de los viajes.

- La misma población debe asumir un papel de fiscalización y denuncia de las anomalías del servicio, especialmente en los casos de abusos de los conductores o que no realizan las paradas reglamentarias, para que los empresarios empiecen a corregir estas situaciones.

- En la consolidación y crecimiento de centros de población, es necesario tomar en cuenta la variable del transporte público. Esto con el fin de que el sistema vaya creciendo (en rutas y cantidad de viajes) al mismo tiempo que la demanda provocada por la nueva población o los centros atractores de viajes.

6-3.8 Anexos.

Anexo 1.

Rutas de autobuses que sirven al cantón de Corredores, según pliego tarifario de la ARESEP, 2009.

# de Ruta	Descripcion	Empresa o persona física concecionada
601 SD	**SAN JOSE-PASO CANOAS (SERVICIO DIRECTO)**	TRANSPORTES COSTARRICENSES PANAMEÑOS LTDA
	SAN JOSE-CIUDAD NEILY	
	SAN JOSE-PASO CANOAS	
605 - 612	**SAN JOSE-ZONA SUR (SERVICIO REGULAR)**	TRANSPORTES COSTARRICENSES PANAMEÑOS LTDA
	SAN JOSE-PASO CANOAS	
	SAN JOSE-CIUDAD NEILY	
605 A	**SAN ISIDRO DE EL GRAL-CIUDAD NEILY**	TRANSPORTES COSTARRICENSES PANAMEÑOS LTDA
	SAN ISIDRO-CIUDAD NEILY	
634	**CIUDAD NEILY-CIUDAD CORTES**	SERVICENTRO TÉRRABA S.A.
	CIUDAD CORTES-CIUDAD NEILY	
672	**CIUDAD NEILY-RINCON DE OSA-PUERTO JIMENEZ**	SERVICENTRO TÉRRABA S.A.
	CIUDAD NEILY-PUERTO JIMENEZ	
637	**SAN VITO-COPAL-AGUABUENA-CIUDAD NEILY**	AUTOTRANSPORTES CEPUL S.A.
	SAN VITO-CIUDAD NEILY	
637 BS-SD	**SAN VITO-CIUDAD NEILY (BUSETAS-SERVICIO DIRECTO)**	AUTOTRANSPORTES CEPUL S.A.
	SAN VITO-CIUDAD NEILY	
649	**SABALITO-CAÑAS GORDAS-CIUDAD NEILY**	AUTOTRANSPORTES CEPUL S.A.
	SABALITO-CIUDAD NEILY	
638	**CIUDAD NEILY-PASO CANOAS**	RODRIGO LARA GONZÁLEZ
	CIUDAD NEILY-PASO CANOAS	
	CIUDAD NEILY-EL CARMEN-ABROJO	
638 EXT	**URBANO-CIUDAD NEILY-HOSPITAL**	RODRIGO LARA GONZÁLEZ
	URBANO-CIUDAD NEILY-HOSPITAL	
648	**CIUDAD NEILY-LA CUESTA-LAUREL**	RODRIGO LARA GONZÁLEZ
	CIUDAD NEILY-LAUREL	
	CIUDAD NEILY-LA CUESTA	
	CIUDAD NEILY-PASO CANOAS	
	EXT PASO CANOAS-LAUREL	
640	**LAUREL-LA VIRGEN-PLAYA ZANCUDO**	EDUARDO BARRANTES CAMPOS
	LAUREL-PLAYA ZANCUDO	
	LAUREL-LA VIRGEN	
647	**GOLFITO-CIUDAD NEILY x INTERAMERICANA**	HUMBERTO GERARDO GÓMEZ SERRANO
	GOLFITO-CIUDAD NEILY	
647 A	**GOLFITO-CIUDAD NEILY x FINCAS**	HUMBERTO GERARDO GÓMEZ SERRANO
	GOLFITO-CIUDAD NEILY	
	GOLFITO-FINCAS	
654 MB	**GOLFITO-PASO CANOAS (MICROBUSES)**	TRANSGOLFO S.A.
	GOLFITO-PASO CANOAS	
670	**CIUDAD NEILLY-CHANCHERA-CAMPIÑA-PUEBLO NUEVO**	INFORMACIÓN NO DISPONIBLE
	CIUDAD NEILLY-PUEBLO NUEVO	
	CIUDAD NEILLY-CAMPIÑA	
	CIUDAD NEILLY-LA CHANCHERA	
670 A	**CIUDAD NEILLY-FINCAS-VALLE DE COTO**	INFORMACIÓN NO DISPONIBLE
	CIUDAD NEILLY-FINCAS-VALLE DE COTO	
699	**CIUDAD NEILY-COTO 47-PLAYA ZANCUDO x FINCAS**	EDUARDO BARRANTES CAMPOS
	CIUDAD NEILY-PLAYA ZANCUDO	

Anexo 2. Encuesta realizada a usuarios del sistema de transporte público, en Ciudad Neily y Paso Canoas

La encuesta se realizó en los centros urbanos de Ciudad Neily y Paso Canoas, del 28 al 29 de mayo de 2009, se preguntó a los encuestados y encuestadas sobre el viaje que hacían con mayor frecuencia. Tres aspectos básicos que se querían conocer de este viaje, cuyas respuestas se muestran a continuación, fueron: donde se origina (origen), donde termina (destino) y qué modo utilizan.

Patrón de uso del sistema de transporte público

Para representar los orígenes y destino que señalaron las personas en las encuestas, algunos de estos se agruparon en sectores. Los centros de población ubicados al sur de Ciudad Neily (ver mapa 6-3.1), cuyo acceso depende principalmente de la Ruta Nacional N° 608 y por tanto de los autobuses que entran por esta ruta, se agruparon en las tablas 6-3.A1 y 6-3.A2 en el Sector Las Fincas, incluye además los poblados de Pueblo Nuevo y Campiña, ya que las rutas de autobuses que llegan a estos sectores, pasan por la Ruta Nacional N° 608. Sector La Cuesta-Laurel comprende todos los poblados desde Paso Canoas, pasando por La Cuesta, Laurel y llegando hasta Pueblo Nuevo. Cualquier origen o destino de un viaje fuera de Corredores se consideró en una sola categoría, aunque colocando los casos que señalaron Golfito como una muestra aparte, en la tabla 6-3.A2.

Tabla 6-3.A1.Resultados de la encuesta en Ciudad Neily. Orígenes y Destinos de los viajes más frecuentes de los encuestados.

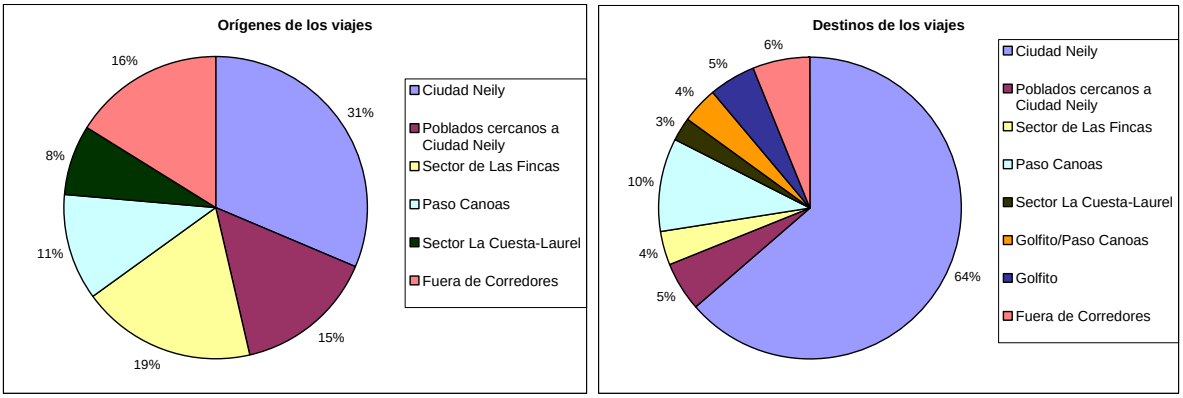
Lugar de origen	***Cantidad de personas***	***%***	***Lugar de destino***	***Cantidad de personas***	***%***
Ciudad Neily	25	31%	Ciudad Neily	51	64%
Poblados cercanos a Ciudad Neily	12	15%	Poblados cercanos a Ciudad Neily	4	5%
Sector de Las Fincas	15	19%	Sector de Las Fincas	3	4%
Paso Canoas	9	11%	Paso Canoas	8	10%
Sector La Cuesta-Laurel	6	8%	Sector La Cuesta-Laurel	2	3%
Fuera de Corredores	13	16%	Golfito/Paso Canoas	3	4%
Total de la muestra:	80	100%	Golfito	4	5%
			Fuera de Corredores	5	6%
			Total de la muestra:	80	100%

Fuente: Encuesta realizada en Ciudad Neily, entre los días 27 y 28 de mayo de 2009.

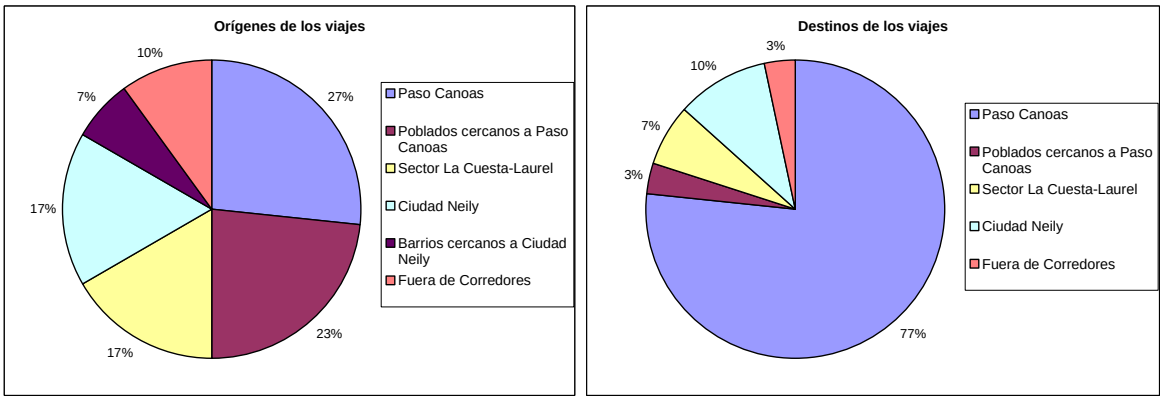
Tabla 6-3.A2.Resultados de la encuesta en Paso Canoas. Orígenes y Destinos de los viajes más frecuentes de los encuestados.

Lugar de origen	***Cantidad de personas***	***%***	***Lugar de destino***	***Cantidad de personas***	***%***
Paso Canoas	8	27%	Paso Canoas	23	77%
Poblados cercanos a Paso Canoas	7	23%	Poblados cercanos a Paso Canoas	1	3%
Sector La Cuesta-Laurel	5	17%	Sector La Cuesta-Laurel	2	7%
Ciudad Neily	5	17%	Ciudad Neily	3	10%
Poblados cercanos a Ciudad Neily	2	7%	Fuera de Corredores	1	3%
Fuera de Corredores	3	10%	**Total de la muestra:**	80	100%
Total de la muestra:	80	100%			

Fuente: Encuesta realizada en Paso Canoas, entre los días 28 y 29 de mayo de 2009.



Gráficos A1 y A2. Orígenes y destinos de los viajes de las personas encuestadas en Ciudad Neily.
Fuente: Encuesta realizada en Ciudad Neily, entre los días 27 y 28 de mayo de 2009.



Gráficos A3 y A4. Orígenes y destinos de los viajes de las personas encuestadas en Paso Canoas.
Fuente: Encuesta realizada en Ciudad Neily, entre los días 28 y 29 de mayo de 2009.

Los orígenes de los viajes pueden ser muy diversos, aunque siempre Ciudad Neily o Paso Canoas son puntos importantes de origen de viajes como se puede observar en los gráficos A1 y A3. En el caso de Ciudad Neily, en la muestra obtenida, otro centro de origen de viajes es el sector de Las Fincas, señalado por 15 personas de la muestra que

corresponde a un 19% de la muestra, seguido por las personas que señalaron que viajan regularmente desde poblados cercanos a Ciudad Neily o de lugares fuera del cantón de Corredores (generalmente de San Vito, poblados de Osa o Golfito). Esto muestra que Ciudad Neily esta relacionado, no sólo con los centros de población en el cantón, sino con los cantones vecinos.

En el caso de Paso Canoas, un 27% de la muestra indicó que sus viajes se inician en Paso Canoas y otro 23% de poblados cercanos a Paso Canoas. Lo anterior indica que al menos dentro los casos de la muestra, son en su mayoría viajes locales. Otros segmentos importantes de la muestra fueron los viajes originados en Ciudad Neily, sector La Cuesta-Laurel y en menos medida de afuera de Corredores[1].

Si bien los orígenes de los viajes son relativamente variados, los centros atractores están bien definidos en los resultados de la encuesta. En la tabla 6-3.A1 y 6-3.A2, así como en los gráficos A2 y A4, se puede que de los encuestados un 64% indicaron como destino de sus viajes más frecuentes a Ciudad Neily, para el caso de la muestra tomada en Ciudad Neily, y un 77%, señalaron Paso Canoas en la muestra tomada en ese lugar. También, un 10% de los encuestados en Ciudad Neily también señalaron a Paso Canoas como el destino de sus viajes más frecuentes; igual porcentaje en Paso Canoas señalaron a Ciudad Neily como el destino de sus viajes más frecuente.

Acerca del modo de transporte, los resultados mostraron un uso del sistema de transporte público (autobuses y taxis) bastante mayor que el transporte privado (automóvil, moto, bicicleta o a pie), aunque esta tendencia fue más marcada en Ciudad Neily que en Paso Canoas, como se observa en las siguientes tablas y gráficos.

[1] Nótese que esta distribución para el caso de Paso Canoas puede variar mucho durante la temporada alta de compras a Golfito y a Paso Canoas.

Tabla 6-3.A3.Resultados de la encuesta en Ciudad Neily. Modo de transporte según Rango de Edad de los Encuestados.

Fecha de la encuesta: 27-28 de mayo del 2009		***Rango de edad (Cantidad de personas y % respecto al rango de edad)***									
Modo de transporte		13 – 21 años		22 - 40 años		41 – 65 años		Más de 65 años		**Total**	
No motorizado	A pie	2	29%	0	0%	1	5%	0	0%	3	4%
	Bicicleta	0	0%	4	9%	0	0%	0	0%	4	5%
Transporte público	Autobús	5	71%	27	60%	14	70%	5	63%	51	64%
	Autobús y Automóvil	0	0%	1	2%	0	0%	0	0%	1	1%
	Autobús y Bicicleta	0	0%	1	2%	0	0%	0	0%	1	1%
	Autobús y Taxi	0	0%	2	4%	1	5%	1	13%	4	5%
	Taxi formal	0	0%	2	4%	1	5%	2	25%	5	6%
	Taxi formal y Bicicleta	0	0%	1	2%	0	0%	0	0%	1	1%
	Taxi pirata	0	0%	2	4%	0	0%	0	0%	2	3%
Transport e privado	Automóvil	0	0%	5	11%	1	5%	0	0%	6	8%
	Moto	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%	1	1%
	Automóvil y Moto	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%	1	1%
	Total	7	100%	45	100%	20	100%	8	100%	80	100%

Fuente: Encuesta realizada en Ciudad Neily, entre los días 27 y 28 de mayo de 2009.

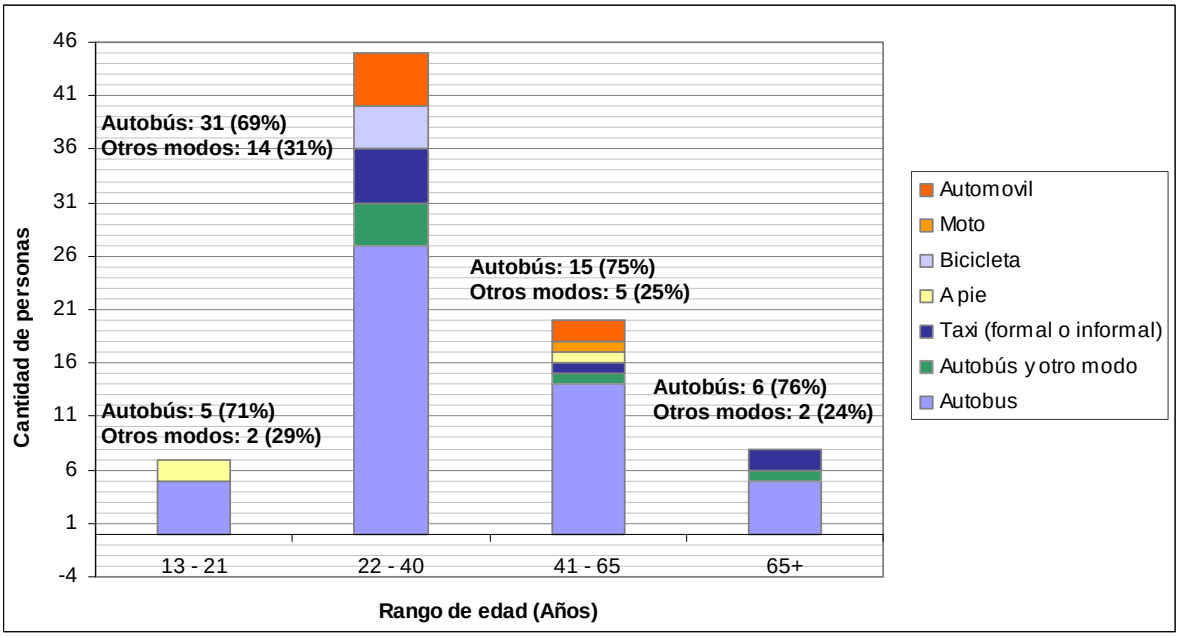


Gráfico A3. Cantidad personas encuestados por rango de edad y modo de transporte, en Ciudad Neily.
Fuente: Encuesta realizada del 27 al 28 de mayo de 2009.
Notas: Con el fin de simplificar el gráfico, el porcentaje de automóvil y moto, se sumó al porcentaje de automóvil, así como todos los porcentajes correspondientes a taxi.

Tabla 6-3.A4.Resultados de la encuesta en Paso Canoas. Modo de transporte según Rango de Edad de los Encuestados.

Fecha de la encuesta: 28-29 de mayo del 2009		***Rango de edad (Cantidad de personas y % respecto al rango de edad)***									
Modo de transporte		13 – 21 años		22 - 40 años		41 – 65 años		Más de 65 años		**Total**	
No motorizado	Bicicleta	0	0%	0	0%	1	10%	0	0%	1	3%
Transporte público	Autobús	1	100%	8	50%	2	20%	2	67%	13	43%
	Autobús y Taxi	0	0%	1	6%	1	10%	0	0%	2	8%
	Taxi formal	0	0%	3	19%	0	0%	0	0%	3	10%
Transporte privado	Moto	0	0%	0	0%	1	10%	0	0%	1	3%
	Automóvil	0	0%	4	25%	5	50%	1	33%	10	33%
	Total	1	100%	16	100%	10	100%	3	100%	30	100%

Fuente: Encuesta realizada en Paso Canoas, entre los días 28 y 29 de mayo de 2009.

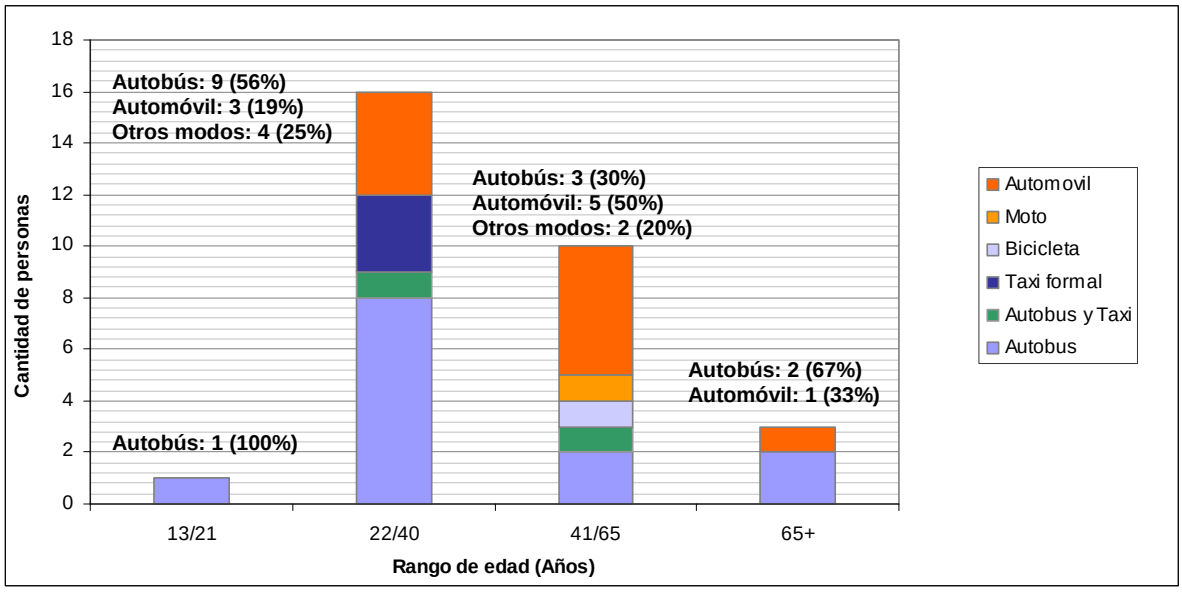


Gráfico A4. Cantidad personas encuestados por rango de edad y modo de transporte, en Paso Canoas. **Fuente:** Encuesta realizada del 28 al 29 de mayo de 2009.

En la tabla 6-3.A3 se muestran los resultados de la encuesta en Ciudad Neily, considerando el modo de transporte según el rango de edad. En todos los rangos de edad, el autobús es predominante para este caso, siendo apareciendo más el uso del automóvil o la motocicleta, ya en los rangos desde los 22 a los 65 años (ver tabla 6-3.3). Para la muestra de Ciudad Neily se tiene que un 71% de los encuestados indicaron que el autobús es su modo principal de transporte. Nótese que en uno de los casos que indicó utilizar autobús y taxi, señaló que no hay una ruta de transporte público que llegue hasta su pueblo por lo que debe tomar taxi para llegar a Laurel y de ahí utilizar el autobús para llegar a la cuesta.

El uso de otros modos de transporte para el viaje más frecuente, se presentó en la muestra de Ciudad Neily en el rango de edad entre 22 y 40 años de edad. Un 11% que señaló al automóvil particular como su modo de transporte más frecuente, seguido por el taxi (formal

o informal) con 10% y la bicicleta con un 9% (ver tabla 6-3.A3). En general se tiene que de las personas encuestadas un 29% utilizan otros modos de transporte, que no son el autobús.

Respecto a las personas encuestadas en Paso Canoas, los resultados mostrados en la tabla 6-3.A4 y el gráfico A4, indican que un uso mayor del automóvil particular, especialmente en el rango de edad entre los 41 y 65 años de edad; aunque es importante aclarar que la cantidad de casos en este rango es poca (10 personas según la tabla 6-3.A4), por lo tanto puede no ser representativa. En términos de toda la muestra, de los encuestados en Paso Canoas, un 33% indicó que utiliza el automóvil como modo principal de transporte según el gráfico A4. Nadie indicó indicara ir a pie en sus viajes más frecuentes.

Observaciones de los usuarios

En la encuesta realiza del 27 al 29 de mayo de 2009 en Ciudad Neily y Paso Canoas, a los usuarios del servicio de transporte público se les solicitó que seleccionaran de la siguiente lista de problemáticas, las que correspondieran a su experiencia en el uso de transporte público o que señalaran otras que no se mencionaban en la lista.

1. Incumple el horario
2. Lleva demasiada gente
3. El horario que tiene es incómodo
4. La parada está muy lejos
5. Falta de aseo del vehículo
6. Incumple con la ruta
7. Mal estado del vehículo
8. Maltrato por parte del chofer
9. Mal estado o falta de aseo de la terminal o parada
10. No hace las paradas
11. No hay suficientes taxis
12. Cobra más de lo debido
13. Otro

En el gráfico A5 muestran los resultados de los problemas que señalaron los encuestados en Ciudad Neily. Los dos problemas con mayor incidencia, corresponden a que los autobuses llevan demasiadas personas y los mismos están en mal estado. En segunda lugar, vienen las quejas referentes a los horarios. Por un lado, que los autobuses incumplen los horarios y que los horarios establecidos no se adaptan a las necesidades de los usuarios. En menor medida, algunas personas indicaron cobros indebidos y otras que no sentían que hubiera algún problema con el servicio de transporte público. En mucha menor medida (entre un 5% y 2%), las personas indicaron problemas con el aseo de las terminales o las paradas, maltrato por parte de los chóferes o que faltaran más taxis. En general, de los 80 encuestados en Ciudad Neily, nadie señaló problemas con incumplimiento de las paradas, de la ruta o que la parada estuviera muy lejos.

Respecto a la muestra obtenida en Paso Canoas, nótese en el gráfico A6 que el número de observaciones hechas por las personas es mucho más pequeño, que en la muestra de Ciudad Neily. Esto se debe no sólo a la cantidad menor de personas, también a un uso mayor del vehículo particular. Para este caso, los principales problemas que señalaron las personas, fueron el mal estado de los autobuses y que el horario es incómodo para los usuarios. Nótese que a diferencia de Ciudad Neily, sólo una persona señalo que los autobuses llevan demasiadas personas.

También se indicaron algunos problemas menores respecto a maltratos por parte del chofer, cobros indebidos, incumplimiento de horarios, mal estado o falta de aseo de las paradas o terminales y que llevan demasiadas personas los autobuses. Nótese que debido

al pequeño tamaño de la muestra en Paso Canoas y los pocos casos que se registran para estos problemas, no se podría afirmar que estos porcentajes sean representativos de la realidad en el cantón.

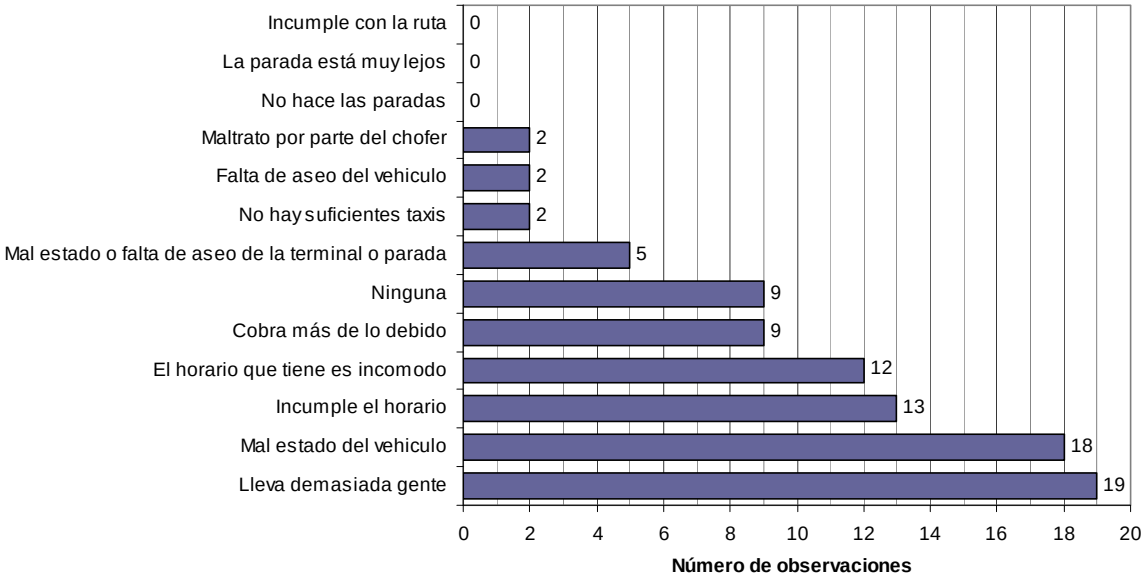


Gráfico A5. Cantidad de quejas sobre transporte público, de los encuestados en Ciudad Neily.
Fuente: Encuesta realizada del 27 al 28 de mayo de 2009.

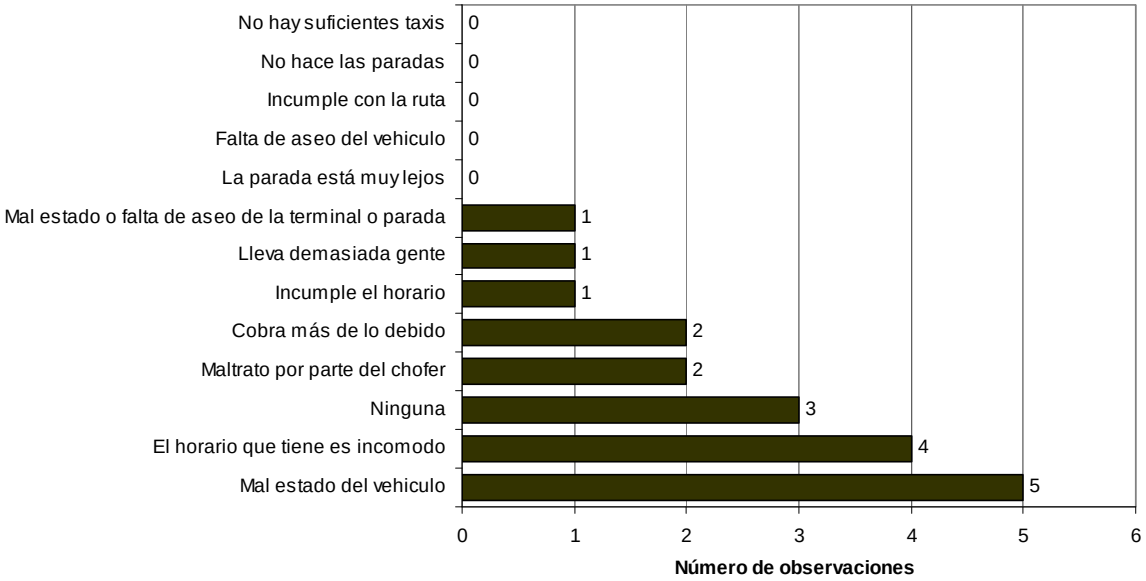


Gráfico A6. Cantidad de quejas sobre transporte público, de los encuestados en Paso Canoas.
Fuente: Encuesta realizada del 28 al 29 de mayo de 2009.

TEMÁTICA	*Peatonalización y ciclovías*	6- 4

1. Descripción

Objetivo:

- Analizar el estado del sistema de aceras y las necesidades de infraestructura de peatones y ciclistas, en el cantón de Corredores. Señalando las deficiencias y los requerimientos de la comunidad en este tema. A partir de esto se plantean reglamentos y propuestas físicas de mejora, para generar recorridos seguros para peatones y ciclistas que transiten en puntos clave principalmente entre Ciudad Neily, Paso Canoas, Laurel y la Cuesta.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

La peatonalización y las ciclovías son formas de recreación, ejercicio y transporte amigable con el ambiente, por lo cual las personas deben contar con la infraestructura adecuada para transitar a pie o en bicicleta. El Plan Regulador se encuentran dentro de los planteamientos de vialidad para la comunidad, en el proceso se dan varias etapas, entre ellas:

- Se analizan las realidades comunales de peatonalización y ciclovías.
- Se proponen regulaciones particulares en función al contexto de su comunidad.
- Se plantean propuestas de mejora a implementar por la municipalidad.

Los puntos a trabajar: Flujos principales de tránsito de personas y bicicletas, y los factores que influyen dentro de esta población: inseguridad, infraestructura, señalización, entre otras.

b. Inventario de los datos e información recopilada

- Entrevistas a peatones y ciclistas de la zona.
- Video filmación de ciclistas como herramienta de conteo.
- Registro Fotográfico de la zona.
- Recopilación de material bibliográfico.

b. Metodología aplicada

- Investigación bibliográfica de temas relacionados a peatonalización, dimensiones de aceras y ciclorutas.
- Análisis de datos cualitativos y cuantitativos por medio de herramientas de fichas y entrevistas a las personas que habitan en la zona, por medio de trabajo de campo.
- Definir los principales flujos de tránsito de peatones y ciclistas en los principales núcleos urbanos.
- Digitalización e interpretación de la información levantada en campo.
- Síntesis del traslape de la información recopilada, planteada por medio de mapas, diagramas y documentos.

d. Fuentes de información

- Fotografías.
- Trabajo de campo realizado por el equipo de ProDUS.
- Recopilación de Material bibliográfico.

e. Observaciones

Las labores realizadas permitieron cumplir con los objetivos planteados. En primer lugar, con el apoyo bibliográfico se lograron caracterizar las aceras y las ciclovías en general. Además con el trabajo de campo realizado en el lugar se logró acotar la realidad a la que se enfrenta el Cantón de Corredores, identificando los aspectos positivos y negativos del sistema de peatonalización y la ausencia de ciclovías.

Finalmente se presentan algunas conclusiones sobre la situación de las aceras y las necesidades de los habitantes del cantón.

6-4. Peatonalización y Ciclovías

6-4.1 Introducción

A nivel mundial existe una verdadera y justificada preocupación por la manera en que se ha desarrollado el crecimiento de las ciudades. En este contexto, el planeamiento urbano es el único medio viable de acomodar las actividades humanas en un entorno cada vez más amenazado y deteriorado; por tanto, el diseño y el planeamiento deben incluir también las preocupaciones ecológicas, dentro de una estrategia global de sostenibilidad en la cual el transporte y la peatonización, como veremos, constituyen un factor de vital trascendencia.[1]

La ciudad debería ser capaz de integrar en su funcionamiento elementos que provoquen el mínimo impacto sobre su entorno, promoviendo, como consecuencia de lo primero, la integración social. Es imprescindible que se adopten una serie de medidas que tengan por objetivo el lograr que el ciudadano se identifique verdaderamente con su comunidad, que en efecto desarrolle un vínculo de pertenencia con ella, pues sólo de esa manera se podrá siquiera aspirar a ese ideal de ciudad o comunidad para los habitantes y hacerlo realidad.

Sin embargo, tendencias alternativas en pos de un equilibrio entre los sistemas urbano, social, económico y medio ambiental, han logrado que se diseñen estrategias que ayuden a mitigar; paulatinamente, las problemáticas antes señaladas. Entre estas iniciativas, una de las más importantes es la gestación de una nueva *«cultura de movilización»,* que logre: (a) promoción de medios alternativos de transporte (bicicleta y *a pie*); (b) eliminar viajes innecesarios; (c) aminorar el consumo de combustibles tradicionales e incentivar el uso de variaciones de combustible que poseen menos impactos ambientales; (d) mejoras en la red vial que reduzcan tiempos de viaje; y (e) incrementar la calidad del servicio de transporte público, de manera que se desestime el uso del vehículo automotor particular; entre otros.

Las autoridades deben orientar sus políticas a fin de que esa ciudad logre materializarse, lo que implica, en definitiva, fomentar el que todo ciudadano entre en contacto con sus semejantes y con su entorno en sentido amplio: físico y sensible, pero también social, económico, cultural. Los efectos nocivos de una movilización; bajo los estándares actuales, ha tenido su cuota de influencia en el contexto nacional. Uno de los desafíos más difíciles a la hora de proveer de un adecuado; o bien más, espacio a los peatones (en cierto modo usuarios; también, del transporte público), es la oposición de los sectores que podrían ver; parcialmente, disminuidas sus alternativas (i.e. usuarios del vehículo privado). Por ende, la divulgación de los beneficios –tanto de pequeño y gran impacto– resulta fundamental para poder crear una conciencia colectiva de las ventajas a adquirir.

En el cantón de Corredores principalmente en los núcleos consolidados de Ciudad Neily, Paso Canoas, Laurel y La Cuesta se han encontrado una serie de variantes que dificultan y en algunos casos excluyen el tránsito peatonal, de bicicletas y de personas con problemas de movilidad; la falta de aceras, el mal estado de las mismas en partes donde las hay, la

[1] González González, María Jesús. La ciudad sostenible. Planificación y teoría de sistemas. Véase: http://www.ieg.csic.es/Age/boletin/33/3306.pdf

ausencia de ciclovías y de espacios que le brinden seguridad y amenidad al peatón son características de estos poblados.

La oferta de espacios públicos debe evolucionar tanto como los modos de transporte que permitan acceder a dichos espacios. Por tal razón una "ciudad o comunidad" para los habitantes solo será tal si cuenta con un buen sistema de transporte que permita que la movilidad a través de ella se desarrolle adecuadamente.

Así, por ejemplo, la política de transportes en muchos países del mundo ha hecho del concepto de movilidad sostenible un elemento central. Con él se ha querido significar el equilibrio entre las consideraciones económicas, sociales y medioambientales a la hora de definir los objetivos de la política de transportes, siguiendo así un paralelo con el concepto más global de desarrollo sostenible.[2]

Nuestro país, sin embargo, no forma aún parte de esa tendencia, en tanto una de las serias deficiencias de las que adolece nuestro sistema es, justamente, el carecer de una verdadera política nacional de transporte que parta del concepto de desarrollo sostenible.

En la siguiente sección se desarrollarán las pautas que debe seguir una estrategia de movilización en función de los peatones, sus requerimientos y beneficios; mención de especificaciones técnicas para el diseño de aceras; alternativas para crear más espacios para peatones, entre otros temas, de una manera genérica e ilustrativa, para luego acotar las realidades; en función de los aspectos que apliquen, del estado actual de las redes peatonales en los sectores analizados de Ciudad Neily, Paso Canoas, Laurel y La Cuesta.

6-4.2 Peatonalización

6-4.2.1 Estrategia de movilización en función de peatones

Es imposible siquiera imaginar una ciudad en la que falte el elemento movilidad, el cual constituye una necesidad colectiva. Una ciudad sin personas en movimiento es una ciudad muerta; no obstante, una ciudad con miles y miles de vehículos que contaminan la atmósfera, que generan ruidos terribles y causan grandes congestiones de tráfico, termina siendo un lugar inhabitable o altamente peligroso para la salud, así como un freno para un desarrollo sostenible.

Así, la movilidad o, para ser más exactos, las redes y los medios de transporte, tienen, un lugar de vital importancia. Sin un sistema de transporte adecuado que, por tanto, se caracterice por su eficiencia, esto es, por maximizar los beneficios y minimizar los costos; no será posible alcanzar que la ciudad se desarrolle. El transporte constituye, de este modo, un presupuesto indispensable de ese modelo de ciudad, en tanto permite la sociabilización. La movilidad a partir de un sistema de transporte peatonal y no motorizado puede describirse entonces como un valor, ya que facilita el acceso a los espacios públicos, permitiendo la interrelación entre los ciudadanos y, además, entre éstos y su ambiente.

[2] Aparicio, Ángel Carlos. Desarrollo sostenible y transporte. Revista Fuentes Estadísticas. Véase: http://www.ine.es/revistas/fuentes/Numero64/paginas/20- 21.htm

Favorecer el Tránsito Peatonal subsidiario al Sistema de Transporte Público es el concepto estratégico del Sistema de Circuitos Peatonales propuesto para el Cantón de Corredores.

6-4.2.1.1 Beneficios de las redes peatonales en una estrategia de movilización

Un espacio público acondicionado correctamente para permitir el desplazamiento de todo tipo de usuarios, supone ventajas de diversa índole:

- Inclusión de los sectores sociales más sensibles al incremento de la motorización (personas con movilidad reducida y niños), ya que estos pueden *«salir a la calle»* y utilizar el espacio público, en la medida que existan aceras, y que éstas cumplan con facilidades para que se pueda transitar cómoda y seguramente (en especial para desplazarse a áreas verdes y recreativas, centros educativos y de salud).
- Con la eliminación progresiva de las barreras físicas o problemas de comunicación entre las distintas zonas de la ciudad, se produce una mayor integración de los barrios en detrimento de la exclusión social.
- En los sectores comerciales, son numerosos los antecedentes de proyectos de peatonización, que han incidido positivamente en la dinámica comercial (i.e. mayor cantidad de potenciales consumidores circulando por el frente de comercios por minuto).
- Existe una estrecha relación entre la cantidad de personas circulando por las aceras y ambiente de dinamismo social (personas conversando, sentadas en bancas, niños jugando, etc.). Se promueve la actividad física entre la población, ya que el único requisito para caminar es tener un espacio adecuado para ello.
- Un sistema apropiado de redes peatonales no implica construcción de infraestructura de alto costo y utilización de tecnología de avanzada. De esta manera, se puede destinar más dinero a recuperar espacios públicos (e.g. peatonización de calles) o construcción de elementos como puentes peatonales, cuya necesidad está directamente vinculada al factor seguridad.

6-4.2.2 Características de una óptima red peatonal

En el proceso de diseño de un sistema de aceras intervienen varios factores, que se pueden clasificar en tres categorías: (a) requerimientos mínimos –definidos en reglamentos y/o leyes–; (b) especificaciones técnicas –que aseguran el cumplimiento tanto de los requisitos básicos, así como un funcionamiento adecuado y sin exclusión–; y (c) los aspectos que intervienen en la toma de decisión de los peatones.

6-4.2.2.1 Requerimientos mínimos

En el contexto nacional, existe un marco jurídico referente a la materia de planificación urbana y ordenamiento territorial. Por un lado, se cuenta con legislación de corte general y de acatamiento obligatorio para todo el país (códigos, leyes y reglamentos) como es el caso de la Ley 7600 de igualdad de oportunidades; y por otro, está la regulación a nivel local, como los Planes Reguladores, los cuales constituyen uno de los principales instrumentos derivados de la Ley de Planificación Urbana. En ambas instancias es posible encontrar aspectos sobre aceras y espacios públicos.

6-4.2.2.2 Especificaciones técnicas

En el cantón de Corredores es de vital importancia tomar en cuenta el desarrollo y la formación de nuevos barrios y urbanizaciones en los cuales se deberían de construir nuevas redes peatonales que conlleven a un adecuado funcionamiento y sean de completo gozo y aprovechamiento de los habitantes de estas poblaciones, tomando en cuenta los requerimientos estipulados, por tal razón cabe subrayar que, la Municipalidad no necesita que el Plan Regulador entre en vigencia, para exigir a los propietarios que estén ocupando el espacio público ilegalmente; en detrimento del paso de los peatones, reviertan esta situación. Lo mismo para cuando la acera está en mal estado o no exista.

Las aceras deben ser diseñadas y construidas teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1. Continuidad y tratamiento: Las aceras deben construirse a nivel, en lo posible, es decir que no tengan una pendiente mayor al 3%; no deben generarse obstáculos con los predios colindantes; las aceras deben ser firmes, continuas sin accidentes ni obstáculos; deben terminarse con materiales duros y antideslizantes; su diseño y ejecución deben garantizar el desplazamiento de personas con discapacidad; los accesos a los predios deben respetar la continuidad de las aceras; en los accesos a predios, deben construirse rampas que permitan la circulación de vehículos en dirección transversal y peatonal, en dirección longitudinal dando siempre prioridad al peatón; las rampas deben generar un circuito, permitiendo la conectividad fluida de la circulación peatonal entre las aceras.



Fotografía 1. Acera con problemas de continuidad en la comunidad de Paso Canoas: a la izquierda acera con gradas que dificultan la movilidad, a la derecha acera interrumpida por un hueco que pone en riesgo la integridad del peatón.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

El intermedio entre las secciones continuas e interrumpidas de la red peatonal, es parte integral de la red peatonal, y sus características son; igualmente, importantes para gestar un sistema continuo y sin exclusión de aceras. Estos espacios tienen que considerar las demandas de quienes salen y entran hacia el flujo peatonal, así como los que continúan transitando.

Los cuatro aspectos básicos con los que; al menos, debe contar son (La ley 7600, y el mismo Plan Regulador pueden complementar estas especificaciones):

(i) Rampas entre acera y calle: generalmente se encuentran en las esquinas de intersecciones de calles, pero también deben existir en zonas de estacionamiento, y pueden; asimismo, disponerse en puntos intermedios de los frentes de cuadra. Su función es brindar una transición adecuada entre niveles. De acuerdo al artículo 126 de la ley de igualdad de oportunidades para personas con discapacidad en Costa Rica (7600), las rampas deben tener una pendiente máxima de 10% y un ancho mínimo de 1,20m.

(ii) Cunetas y caños: la inclinación que debe existir en el caño o cuneta no debe sobrepasar el 5% en la parte adyacente a la rampa, de manera que la transición hacia o desde el nivel de la calle sea fluida. En el caso de existir cunetas, es fundamental la rejilla; cuyo diseño cumpla con las especificaciones antes mencionadas, y que se extienda un poco más allá del ancho de la rampa.

(iii) Espacio de llegada y salida: esta zona permite a las personas con movilidad reducida (en especial sillas de ruedas) entrar o salir de la rampa, e ingresar al nivel de la calle o acera con comodidad. En caso de rampas perpendiculares al sentido de circulación, el ancho de la zona de llegada y salida debe tener al menos 1,22m, para rampas paralelas a la acera 1,5m.

(iv) Superficies adyacentes de la rampa: son superficies inclinadas adyacentes a la rampa y la acera, pero con una inclinación mayor a la mínima requerida para un descenso controlado y seguro para las sillas de ruedas. Estas se pueden sustituir por barandas o el redondeo de los lados de la rampa, en el caso que no exista un flujo peatonal importante, que necesite circular por encima de la rampa.

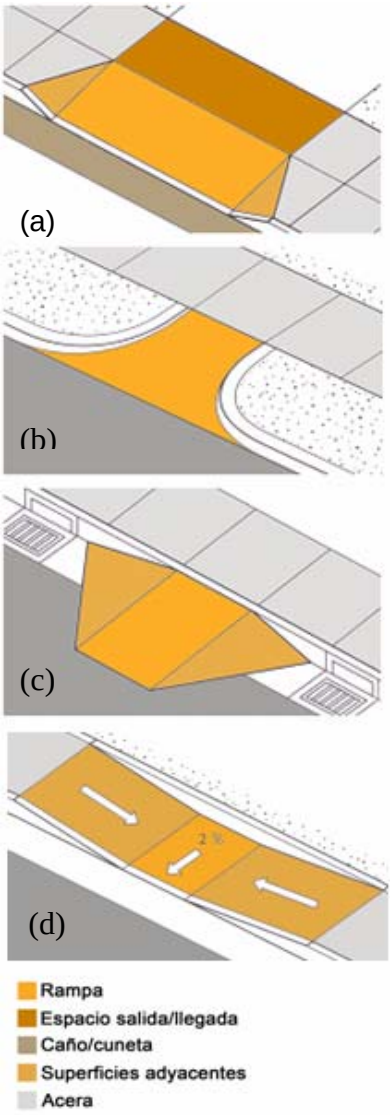


Imagen 1. Componentes básicos de las transiciones entre niveles, y diferentes esquemas: (a) rampa adherida a la acera, (b) rampa con los lados redondeados; y (c) rampa paralela a la acera.

Fuente: Planning and urban design standards/coloración ProDUS.

2. *Estacionamientos:*
   - No se debe permitir estacionamiento de vehículos sobre las aceras.

3. *Pendiente transversal:*
   - Las aceras deben tener una pendiente máxima del 3% hacia la calzada;
   - Cuando el acceso a un predio está en un nivel inferior al de la vía, debe respetarse la altura de la acera, y dirigir la pendiente hacia el predio, colocando un sistema de drenaje longitudinal, como una cuneta auxiliar;
   - Cuando se tenga una acera en medio de una zona verde, como en un parque, debe tenerse pendiente hacia ambos costados.



Fotografía 2. Obstáculos presentes en las aceras en diferentes Barrios de Ciudad Neily. Se aprecia la acometida eléctrica ubicada afuera de la propiedad, cuando debería de ubicarse dentro de la misma, disminuyendo el ancho efectivo en el espacio de tránsito; elementos de concreto ubicados en espacios de paso. A la izquierda Barrio La Colina.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

4. *Altura:*
   - La altura es la diferencia entre la superficie y el caño o pavimento adyacente;
   - Para proteger a los peatones, el diseño debe evitar que los vehículos se suban a la acera;
   - Para personas con discapacidad, la diferencia de nivel debe estar entre 0.15m y 0.18m;
   - La altura de las aceras puede variar entre 15cm y 30cm según el uso y el lugar de ubicación;

Como referencia se presenta la tabla 1, en la cual se determina la altura dependiendo del tipo de vía y el tipo de tránsito.

Tabla 1. Altura de las Aceras en Función del Tipo de Vía y Tránsito.

	Perfil y Altura (cm) del Cordón[3]		
Tipo de Vía y de Transito	***Altura Normal***	***Altura de Acceso Remontable***	***Casos Especiales como Demarcación***
Vías de servicio. Urbanizaciones, calles sin rutas de buses ni camiones; baja circulación peatonal.	15	10	5
Vías secundarias. Centros de ciudad, calles con rutas de buses, circulación de vehículos con alta velocidad y alta circulación peatonal.	25	15	10
Terminales de transporte y patios de carga en industria y comercio, con poco volumen de tráfico.	25	20	10
Terminales de Transporte y patios de carga en puertos, industrias y comercios, con gran volumen de tráfico.	30	20	10

Fuente: "Manual de Diseño y Construcción de los Componente del Espacio Público, Medellín, 2003.

[3] Altura de las aceras (cm). Fuente: ICP, UPB, LAUR, Alcaldía de Medellín, "Manual de Diseño y Construcción de los Componentes del Espacio Público", Medellín, 2003.

5. *Escaleras:*
   - Longitudinalmente, no debe tenerse ningún tipo de escaleras, a no ser que exista una pendiente mayor al 16%.
   - Los escalones deben tener una contrahuella[4] que no supere los 18cm, siendo recomendable 15cm, y una huella[5] que no sea inferior a 28cm.

6. *Franja demarcadora:*
   - Toda acera puede tener una franja demarcadora continua de color contrastante de 5cm de ancho al borde longitudinal, antes del cordón, como un aviso de prevención.

7. *Áreas de descanso:*
   - Para personas con discapacidad, se recomienda que cuando exista una "separación máxima de 100metros, se debe disponer de un ensanche de 0.50m con respecto al ancho de vía de circulación peatonal por 1.80m de longitud en la dirección de la misma, que funcione como área de descanso[6].

8. *Esquinas:*
   - El radio de giro para conformar el arco de las esquinas, debe tener como mínimo 6m.



Fotografía 3. Tratamiento de aceras en las esquinas de Ciudad Neily: A la izquierda a pesar de que existe rampa la misma se encuentra desfasada de manera el peatón saldría diagonal a la esquina, poniéndose en peligro; a la derecha adecuado tratamiento de acera en esquina, con rampa de acceso y además una baranda de apoyo que ayuda a las personas con problemas de movilidad.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

9. *Superficie:*
   - Por lo general están hechas de concreto, pero es común encontrar aceras de adoquín, piedra, ladrillo, entre otros. El material define el nivel de dificultad (p.ej. la mayoría de usuarios en una superficie de concreto no tiene mayor problema de desplazamiento, mas en casos atípicos como la madera o grava suelta, dificultades surgen para personas con movilidad reducida). Una superficie rígida, firme y

[4] Contrahuella: Distancia vertical entre la huella de un escalón o peldaño y el inmediatamente superior. http://www.parro.com.ar/definicion-de-contrahuella
[5] Huella: es la cara superior de la pieza de huella donde se asienta el pie. http://www.arqhys.com/articulos/escaleras-peldanos.html
[6] INTECO, norma INTE 03-01-09-02, Primera Edición. "Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios Urbanos y Rurales. Vías de circulación peatonales horizontales", San José, Costa Rica.

antideslizante provee de suficiente fricción y apoyo para la suela de los zapatos y las llantas de las sillas de ruedas.



Fotografía 4. Materiales utilizados para algunas superficies de aceras en Paso Canoas.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

10. Espacio de paso y giro:

- Es una sección adicional al ancho efectivo, que debe permitir el libre y cómodo paso de dos sillas de ruedas una al lado de la otra al mismo tiempo; y/o maniobrar 360° (ver imagen). Se debe incorporar cuando el ancho de acera se ve reducido en largos tramos, por obstáculos (postes, quioscos, etc.). Para anchos de acera de 1,5m o menor, se deben proveer zonas de paso y giro, de un ancho mínimo de 1,5m y área mínima de 0,50m^2 en intervalos razonables que no excedan los 60m, estos espacios deben existir principalmente en zonas de alto tráfico peatonal.

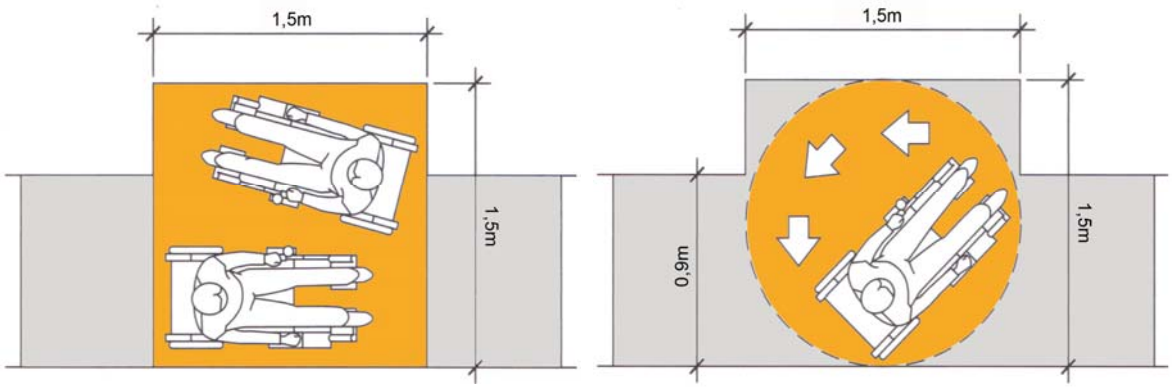


Imagen 2. Espacio de paso y giro para los usuarios de sillas de ruedas. Debe existir al menos un espacio de paso y giro por frente de cuadra, y en caso de supercuadras o trazo lineales; al menos, cada 60m. Las medidas indicadas son las mínimas.

Fuente: Planning and urban design standards/coloración ProDUS.

Como se mencionó líneas arriba, las redes peatonales incluyen, aparte de las aceras, secciones interrumpidas, conocidas como *pasos peatonales.* Estos son los puntos más críticos de la red peatonal, porque es donde se debe conciliar vehículos automotores, bicicletas, y peatones, donde la seguridad de los últimos es lo más trascendental.
La seguridad del peatón es un tema de discusión y análisis a nivel mundial, pero ha sido demostrado que con mayores repercusiones en países en vías de desarrollo. Costa Rica no ha sido excepción, y es muy evidente percibir que los peatones están en una situación muy vulnerable.



Fotografía 5. Dificultad de desplazamiento de personas en sillas de ruedas en Paso Canoas. En la imagen de la izquierda a pesar de que hay acera en buen estado la persona en silla de ruedas se desplaza por la calle que no se encuentra en buenas condiciones; en la imagen de la derecha se muestra el conflicto vial de tráficos encontrados (automóviles, bicicletas, peatones y sillas de ruedas).
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

6-4.2.2.3 Los pasos peatonales

Son los acondicionamientos específicos que facilitan el cruce de calzadas de circulación rodada por los peatones, en condiciones de seguridad.

Los Proyectos de Urbanización deberán estudiar la conveniencia de formalizar pasos de peatones, al menos, en los siguientes puntos[7]: En los puntos en que una calzada interrumpe la continuidad lineal de las aceras o itinerarios peatonales (bulevares, calles peatonales, sendas); En las proximidades de edificios generadores de tráfico peatonal intenso (escuelas, hospitales, centros administrativos, centros de empleo, grandes establecimientos comerciales, etc); Junto a intercambiadores de transporte y paradas de transporte colectivo; En puntos de elevada accidentabilidad peatonal.
Los diferentes tipos de pasos peatonales son los siguientes:

Pasos cebra: son aquellos cuyo pavimento está marcado por una serie de líneas blancas de gran anchura, paralelas al eje de la vía. Es recomendable que se utilice con tráfico vehicular bajo e intensidades peatonales bajas o medias. En Costa Rica son conocidos como “cruces peatonales”.

Pasos de peatones semaforizados: un sistema de luces establece los períodos (fases) en que tienen prioridad de paso los peatones o los vehículos por una franja de la calzada. Es recomendable utilizarlo en situaciones con tráfico de vehículos medio e intensidad peatonal media o alta.

Pasos de peatones a distinto nivel: Es una plataforma situada a un nivel distinto del de la calzada para el tránsito de los peatones. Hay dos tipos básicos: elevados o pasarelas y subterráneos. En casos excepcionales, cuando sólo exista un posible punto de acceso, se resolverán en rampa. Es ideal utilizarlos cuando la travesía es en autopistas urbanas, con intensidades peatonales medias o, incluso, bajas.

7
Véase:http://www.urbanismo.munimadrid.es/gmu/area_legislacion_urbanistica/plan_general/comision_seguimiento/dise_via_publica/fic5.5.pdf

En general, todas las variantes de cruce peatonal deben cumplir con: una adecuada visibilidad, ausencia de obstáculos, adecuado tiempo para el cruce, claridad en la información en los puntos de cruce, incorporar los requerimientos de la ley de libre accesibilidad para personas con movilidad reducida (7600).



Fotografía 6. Realidades opuestas para las personas con movilidad reducida, en el sistema de aceras de Ciudad Neily. A la izquierda se muestran las aceras a diferentes alturas de manera que no permite un tráfico peatonal fluido; a la derecha se observa como el espacio de acera fue invadido por la vegetación, además de la presencia de un hidrante en la acera, de tal manera que reduce el espacio efectivo de tránsito.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

6-4.2.3 Proceso de toma de decisión de los peatones

Para poder determinar el diseño idóneo de la redes peatonales, todas las consideraciones técnicas que hasta el momento se han desarrollado (y se han ilustrado en algunos casos encontrados en el cantón de Corredores), deben ser complementadas por un estudio y entendimiento del comportamiento de los peatones (e.g. la tendencia a caminar por el centro de la acera –ancho efectivo–).

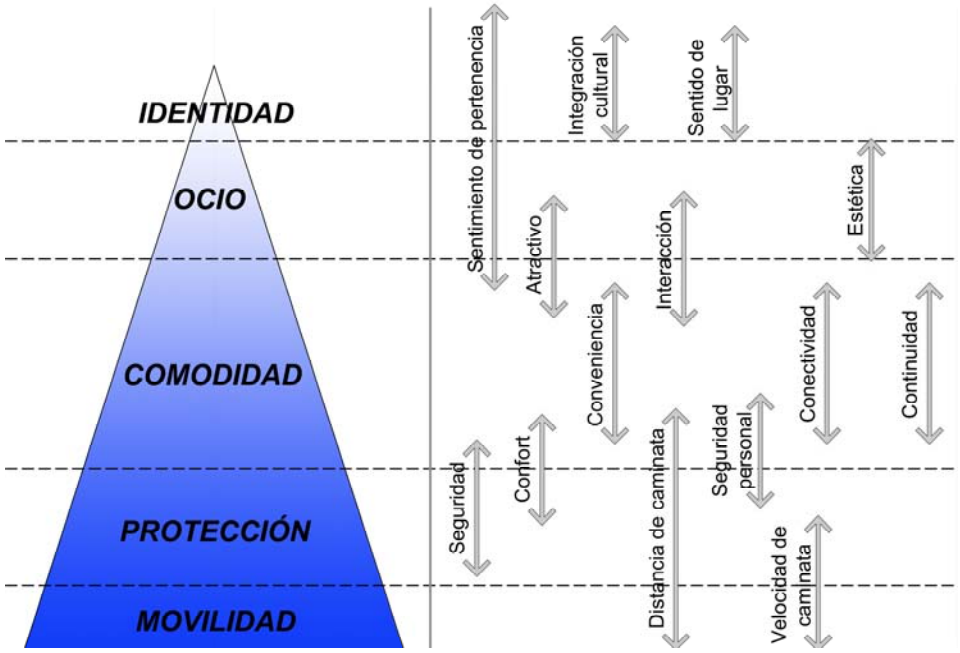


Imagen 3. Jerarquía de los peatones para la toma de decisión y factores que ayudan a satisfacer las necesidades (en algunos casos el mismo factor interviene en más de un aspecto de la toma de decisión).

Fuente: *Pedestrian Space Management as a Strategy in Achieving Sustainable Mobility. Mateo–Babiano, Iderlina. 2003.*

Las preferencias de los peatones (y en general, para la escogencia del medio de transporte), pueden ser entendidas en función del proceso de toma de decisión de los peatones y como sus demandas y necesidades son; o no, satisfechas.

Existen cinco niveles de jerarquía que los peatones aplican, para la toma de decisión de una ruta u otra en el momento del desplazamiento, la velocidad de caminado, la frecuencia de cambio de dirección, entre otros aspectos. En la imagen 3, están diagramados dichos niveles jerárquicos, y los factores que directa o indirectamente satisfacen las demandas del peatón.

Tal y como se muestra en la imagen anterior, en el nivel más básico se ubica la necesidad primaria de movilizarse de un lugar a otro, para ello aparte del requisito de la existencia de una red peatonal (aunque en el medio nacional es común que este insumo; simplemente, no se provea), intervienen aspectos como la distancia y velocidad de la caminata. Seguidamente, el peatón requiere de un ambiente que le trasmita seguridad, dicho de otro modo que las aceras cumplan con las especificaciones técnicas que no pongan en riesgo su integridad física, lo mismo que en la medida que existe un equipamiento adecuado (e.g. iluminación artificial a una altura y proporción de acuerdo a la escala humana) y se propicie un uso intenso del espacio público, la percepción de inseguridad tiende a disminuir considerablemente.

Como tercera prioridad esta la comodidad, lo cual está vinculado con la conveniencia de las rutas que ofrece la red peatonal, su conectividad y continuidad. Finalmente se ubican el ocio y la identidad, como los elementos jerárquicos que guardan una estrecha relación con los *«imaginarios»*[8] de las personas. Por un lado, la conversión de las aceras como un espacio adecuado para el ocio y la interacción social, está influenciada por la vocación del sector (residencial, comercial, institucional, etc.) y las características del sistema de acera (no es lo mismo un boulevard peatonal, a aceras de 1,2 metros sin bancas, árboles, basureros, etc.).

La identidad, está determinada por una suma de factores perceptuales, donde la red peatonal juega un rol central, ya que forma parte de los componentes que pueden ayudar a crear un sentido de lugar entre los pobladores (a través de aspectos como el ancho, color de la superficie, el mobiliario, entro otros). Asimismo, se puede ayudar a crear una integración cultural, con actividades temporales (que incluso lleguen; temporalmente, a ocupar la calzada); y lo más importante, con la participación activa de la ciudadanía en programas de mejora, mantenimiento, ensanche, etc.

6-4.2.2.4 La Interacción con la vegetación

Las franjas verdes son parte integral del derecho de vía. Las áreas verdes ubicadas al lado de la acera sirven para implementar vegetación, colocar señales de tránsito, canastas de basura, pueden facilitar el trabajo de mantenimiento y/o construcción de infraestructura pública, contribuye a la escorrentía, entre otros beneficios, sin embargo, éstas son irrespetadas. También, es común que las entradas de vehículos a garajes ocupen la franja entre el cordón de caño y la acera, en todo el frente de propiedad, y no; solamente, en la sección necesaria para que ingrese el vehículo (lo que sí es permitido por la regulación).

[8] Los imaginarios son las construcciones mentales que las personas hacen de su lugar de su residencia (e incluso sitios de concurrencia diaria) que remiten tanto a características tangibles (color, textura, dimensiones, etc.) e intangibles (olores, luz, etc.).

La posibilidad de reincluir o no, árboles, jardineras y zonas verdes, en una acera, depende, por lo general, de la dimensión (ancho) de la misma. Los árboles se deben de escoger, de acuerdo con la dimensión de la sección, para que no interfieran con la circulación del peatón y de los vehículos, con las construcciones y con la infraestructura de servicios públicos.

Tabla 2. Criterios para la selección de árboles según su localización[9].

Espacio	***Aceras***	***Ciclorutas***	***Parques***
Tipo de Crecimiento de la Raíz	Debe ser de crecimiento vertical profundo, para evitar el levantamiento del pavimento.	Debe ser de crecimiento vertical y profundo, para evitar el levantamiento del pavimento de la alameda y de la calzada.	Puede ser de crecimiento vertical profundo, para evitar el levantamiento del pavimento en las zonas de circulación. Puede tener crecimiento horizontal superficial, amarrando el suelo, con el fin de disminuir la escorrentía superficial y la erosión hídrica.
Altura	Debe ser mediana para evitar daños en el cableado eléctrico. Tomar medidas amigables si los árboles fuesen muy altos.	La vegetación debe ser relativamente baja (arbustos), evitando obstáculos visuales para los ciclistas	Depende del enfoque paisajístico que se quiera dar.
Tipo de follaje y floración	Depende del enfoque paisajístico que se le quiera dar a la acera, ya que podría existir una justificación paisajística.	No son significativos	Depende del enfoque paisajístico que se quiera dar.
Espesor del Tronco	Debe ser proporcional al ancho de la acera. Depende también del enfoque paisajístico que se quiera dar.	Debe ser grueso y leñoso, formando una barrera que proteja las vías.	Depende del enfoque paisajístico que se quiera dar.
Tipo de Copa	Puede variar en su forma, mientras le de claridad a la acera para evitar inseguridad al peatón.	Debe ser ensanchada de forma que contribuya como barrera. El follaje debe ser verde.	Depende del enfoque paisajístico que se quiera dar al parque, pero preferiblemente se busca amplia para dar sombra.
Tipo de frutos y secreciones	No deben sembrarse árboles que poseen frutos grandes que tiendan a caer, para evitar accidentes. Evitar árboles con secreciones dañinas que generen alergias.	No son significativos	Depende del enfoque paisajístico que se quiera dar.

Fuente: Libro: "Guía para el Diseño y Construcción del Espacio en Costa Rica", 2008. Adaptación: ProDUS.

[9] Basado en el libro: "Guía para el Diseño y Construcción del Espacio Público en Costa Rica", Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica; Instituto Costarricense del Cemento y del Concreto, Costa Rica 2008.

En el cantón de Corredores se propone la utilización de especies nativas o introducidas a la zona con el fin de embellecer la imagen del lugar además de generar un valor agregado a las condiciones climáticas adversas que presenta esta región, haciendo uso correcto de la localización que tendrán las mismas en el entorno. A bajo se muestra una tabla resumen de algunas especies que se pueden utilizar en el sistema de aceras y peatonización del cantón:

Tabla 3. Resumen de algunas especies arbóreas que pueden utilizarse en las áreas recreativas o en las zonas verdes del cantón de Corredores.

Características de la Planta				***Recomendada para estos Espacios***	
Nombre Común	**Nombre Científico**	**Nativa**	**Introducida**	**Ciclo ruta**	**Acera**
Almendro de Playa	Terminalia Cappata	X		X	
Cenízaro	Samanea Saman	X		X	X
Flor Blanca, Cacalojoche	Plumeria Rubra	X		X	X
Gallinazo	Schizolobium parahyba	X		X	
Guayaba de Mono	Posoqueria Latifolia	X		X	X
Ilan Ilan	Cananga adorata		X	X	X
Marañón	Anacardium occidentale		X	X	X
Nace	Byrsonima crassifolia		X	X	X
Saragundí	Senna reticulata	X		X	X
Uva de Playa	Coccoloba uvifera	X		X	X

Fuente: Libro: "Guía para el Diseño y Construcción del Espacio en Costa Rica", 2008. Adaptación: ProDUS.

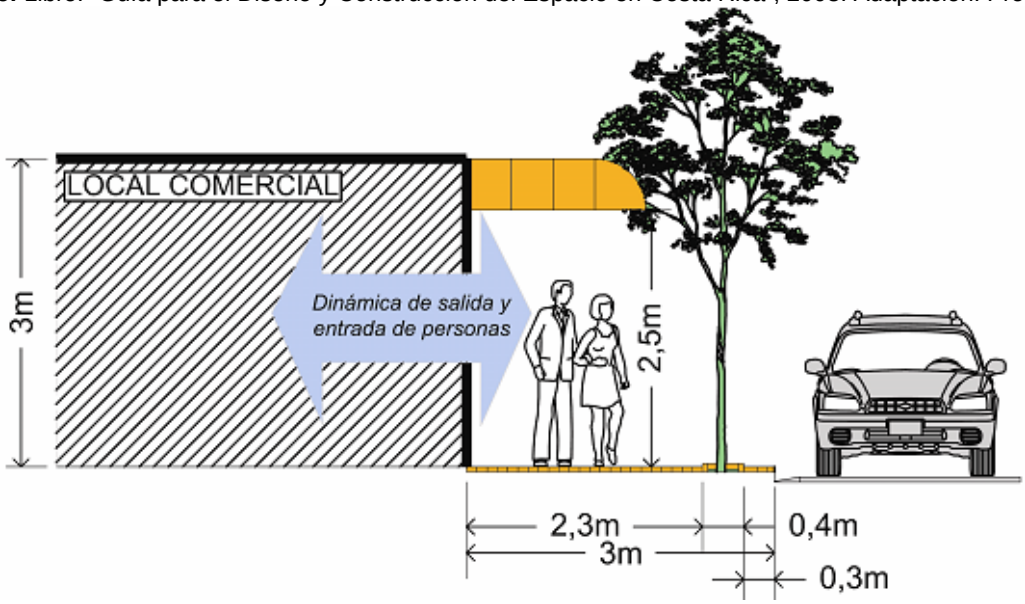


Imagen 4. Tratamiento de acera con franja verde de vegetación en zona comercial. Sección de acera de 3m de ancho con dinámica peatonal.
Fuente: ProDUS.

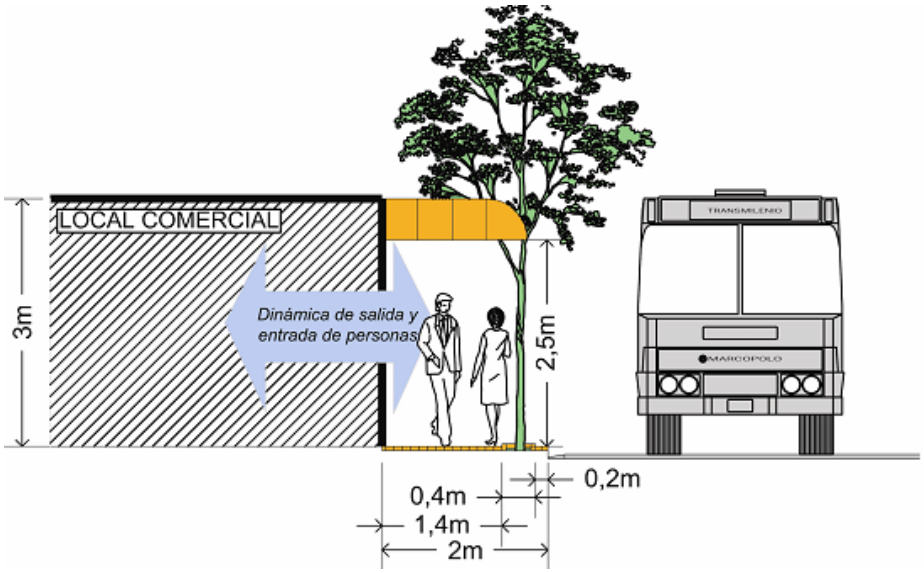


Imagen 5. Tratamiento de acera con franja verde de vegetación en zona comercial. Sección de acera de 2m de ancho con dinámica peatonal.
Fuente: ProDUS.

Las plantas representan una parte importante del ornato urbano, en las ciudades y pueblos son muchos los usos que actualmente se les da a estos seres vivos. A pesar de la gran popularidad con que cuentan como elementos decorativos, paisajísticos y ambientales, son muy pocas las ocasiones en las que se realizan estudios para determinar cuales son las especies idóneas según las condiciones climáticas de una zona, o tomando en cuenta el fin para el que se va a utilizar la planta.

6-4.2.5 Aceras en Ciudad Neily, Paso Canoas, Laurel y La Cuesta

Como parte del trabajo de campo realizado por ProDUS, se llevó a cabo un estudio; tanto cualitativo como cuantitativo, del estado de la red peatonal en el centro de Ciudad Neily, Paso Canoas, Laurel y La Cuesta. El análisis se centró en estos lugares; entre otros motivos, porque son lugares con una densidad residencial importante; y en el caso de Ciudad Neily, porque es el lugar con el flujo y demanda potencial peatonal, más alta del cantón.

Metodología

Los aspectos que se tomaron en cuenta se dividen en dos grupos:

a. Medición cuantitativa: ancho de acera y configuración de la acera; los resultados son expuestos en mapas y tablas. En el mapa general del cantón de Corredores (ver mapa 6-4.1) se muestran los sectores analizados.

b. Medición cualitativa: existencia de obstáculos, discontinuidades, aleros, rupturas, mantenimiento, voladizos de edificaciones, entre otros. Estos aspectos fueron registrados con fotografías (que ya han sido expuestas en los apartados anteriores de esta sección).

6-4.2.5.1 Anchos de acera en Ciudad Neily, Paso Canoas y centros urbanos de Laurel y La Cuesta

En los mapas 6-4.1.1, 6-4.1.2, 6-4.1.3 y 6-4.1.4, se muestran los resultados del registro de anchos de aceras en Ciudad Neily, Paso Canoas, Laurel y La Cuesta, respectivamente (anexados al final de la sección).

La red peatonal del sector analizado de Ciudad Neily tiene; como total una longitud de 43365 metros lineales (43.3km) equivalentes al 100% de la red de aceras que deberían existir en el distrito, sin embargo solamente existe un total de 13965m lineales (32%) de aceras construidas cuyo ancho varía entre los 1 y los 3metros, especialmente concentrado en el área de vocación netamente comercial (ver mapa 6-4.1.1), donde las aceras deben superar los 1,5metros, ancho ideal para sectores residenciales. Asimismo, el porcentaje de aceras cuyo ancho es inferior a 1m (4.97%); donde el tráfico de peatones está sujeto a incomodidades, es muy reducido. Visualizar tabla 4 donde se muestra la condición de las aceras en Ciudad Neily.



Fotografía 7. Acera de ancho ideal aunado al correcto tratamiento de zona verde; e inexistencia de aceras (en el caso particular de la fotografía se ilustra una situación crítica puesto que los peatones ponen en peligro su integridad física), sectores analizados en Laurel y Barrio 22 de Octubre respectivamente.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

Tabla 4. Condición de las aceras en los distritos de Corredores, evaluación realizada según ancho y longitud de la acera.

Ancho de Acera	***Ciudad Neily***		***Paso Canoas***		***Laurel***		***La Cuesta***	
	Longitud (m)	Porcentaje (%)	Longitud (m)	Porcentaje (%)	Longitud (m)	Porcentaje (%)	Longitud (m)	Porcentaje (%)
Sin Acera	29400	68%	41470	92%	10006	92%	6500	68%
0m - 1m	2155	5%	495	1%	54	0,4%	90	1%
1m - 1,5m	6185	14%	1690	3,5%	54	0,4%	1890	20%
1,5m - 2m	3215	7,5%	815	2%	86	0,7%	850	9%
2m - 3m	1630	3,5%	475	1%	636	6%	180	2%
más de 3m	780	2%	175	0,5%	60	0,5%	0	0%
Total	43365	100%	45120	100%	10896	100%	9510	100%

Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

Por contraste, los 29400m (68%) analizados que no poseen acera es el rubro donde más atención para tratar de revertir esta situación que sin dudas afecta a los peatones. Especialmente, porque la inexistencia de aceras se da en los barrios del norte y del este de Ciudad Neily; y en toda la ruta nacional 2, lugares donde la red peatonal es imprescindible,

de igual manera hay inexistencia de aceras en la carretera que va del centro de Cuidad Neily hacia el sector del Barrio 22 de Octubre.

En el caso de Paso Canoas (ver mapa 6-4.1.2) se determinó un total de 45120 metros de longitud donde deberían de existir aceras, sin embargo solamente se encontró existencia de 3650 metros lineales de acera que equivalen al 8% del total de acera que debería de existir, lo más preocupante es el gran faltante de aceras en esta localidad para un total de 41470 metros lineales sin acera (92%) que entorpecen el tránsito peatonal, haciendo de este un medio inseguro y dificultoso para las personas con problemas de movilidad. Ver tabla 4 donde se muestra la condición de las aceras en Canoas.

Siendo Canoas uno de los principales centros comerciales en la zona con gran afluencia de visitantes diariamente es de trascendental importancia el adecuado manejo y mejoramiento de la red peatonal, no solo en el sector comercial sino también en los barrios periféricos que presentan ausencia en su mayoría de un digno espacio de circulación.

El poblado de Laurel presenta una condición similar a la de Paso Canoas (ver mapa 6-4.1.3), aunque es un lugar muy pequeño se contabilizan un total de 10896 metros lineales donde debería de existir acera (100%), mas solamente en el 8% se encontró existencia de la misma, equivalente a 890 metros lineales de acera, cabe rescatar que el 6% de las aceras existentes se encuentran en un rango de 2 a 3 metros de ancho, siendo este un valor adecuado y confortable para el tránsito de peatones. Ver tabla 4 donde se muestra la condición de las aceras en Laurel.

En el caso de la red peatonal de La Cuesta (ver mapa 6-4.1.4) deberían de existir un total de 9510 metros lineales de aceras construidas (100%), sin embargo solo existen 3010 metros lineales de acera construida (32%), por lo tanto hay un déficit de 6500 metros lineales de acera sin construir (68%), aunque el porcentaje de aceras faltantes es alto esta cifra se encuentra por debajo de la ausencia de aceras que tienen Laurel y Paso Canoas. Ver tabla 4 donde se muestra la condición de las aceras en La Cuesta.

De los cuatro centros urbanos analizados (ver mapa 6-4.1), el más crítico lo representa Paso Canoas, donde el 92% de las calles no cuentan con aceras. Como dato rescatable, se puede mencionar que en la gran mayoría de los sectores donde no hay acera, la falta de espacio no es un problema para una futura construcción de la red peatonal. Por otro lado, el flujo vehicular es muy reducido en los barrios sin embargo en el área comercial hay todo un problema de confluencia de flujos (peatonal, vehicular, bicicletas, entre otros). Por lo tanto es urgente desviar vehículos hacia rutas con menos afluencia vehicular, con el fin de descongestionar los espacios con mayor problemática, además de crear mecanismos para reacomodar vehículos mal estacionados en la vía pública.



Fotografía 8. Realidades de la red peatonal en los centros urbanos de Canoas y Ciudad Neily. A la izquierda, la carretera que conecta el centro de Paso Canoas con San Jorge, con total inexistencia de aceras, aparte de existir espacio para construir la acera, se puede aprovechar para implementar alcantarillado pluvial. A la derecha acera en Ciudad Neily con falta de mantenimiento. **Fuente:** ProDUS, trabajo de campo.

La realidad en el centro de Paso Canoas dista mucho de la de Ciudad Neily, donde únicamente alrededor del locales comerciales y el colegio se da una cobertura; medianamente, aceptable de aceras. Donde es muy importante, que se construyan las aceras, es en las carreteras que ingresan al centro desde los poblados aledaños (San Jorge Este y Oeste, La Brigada, La Cuesta, entre otros), ya que es donde se da un constante flujo vehicular (en especial buses y automóviles particulares). Asimismo, se encontraron grandes tramos sin acera en la mayoría de los barrios, y en la carretera limítrofe a Panamá (a excepción del sector comercial), a demás del sector aledaño a la carretera interamericana, donde es realmente importante que existan, ya que entre otras razones estudiantes de colegio circulan constantemente por la zona.

Para el caso de Laurel y La Cuesta, se debe empezar por construir las aceras, por tanto en muchos de los tramos donde la acera no existe, se tiene espacio disponible para construirla, ésta condición también posee la ventaja que permite implementar; paralelamente, infraestructura de alcantarillado pluvial, como una manera de optimizar la inversión.

6-4.2.5.2 Comprobación cualitativa de algunos aspectos técnicos en las redes peatonales de Ciudad Neily y Paso Canoas.

Tal y como se expuso en la metodología, la medición del ancho de acera, fue complementado por la observación y valoración de otros aspectos que definen la red peatonal de los sitios incluidos en el análisis.

En muchas ocasiones se pudo comprobar que obstáculos; de diversa índole, hacían perder ancho efectivo en las aceras. Por otro lado, se dan muy pocos tratamiento adecuados del desnivel, lo que vuelve excluyente la red peatonal. En varios frentes de cuadra de carácter comercial, existen toldos, rótulos, entre otros elementos, que están dispuestos a una altura menor al mínimo requerido para un claro vertical efectivo (2,20m).

Cabe destacar que, hace falta continuar con obras que mejoren la red vial, y corregir algunos errores; como la colocación de hidrantes, postes, separadores para evitar que vehículos invadan la acera, señalización vertical, etc.[10], de manera que no resten fluidez al

[10] El artículo 129 la ley de igualdad de oportunidades para personas con discapacidad en Costa Rica (7600), indica que: “Los postes, parquímetros e hidrantes, deberán ubicarse de tal forma que sean fácilmente visibles o perceptibles por todas las personas. Para ello, se utilizarían cambios en la textura de la acera que indiquen su proximidad.”

tránsito de peatones y; en el caso particular de los hidrantes puedan ser utilizados en caso de emergencia sin mayor complicación.

En cuanto a rupturas y discontinuidades del sistema de aceras, existen casos donde el irrespeto del alineamiento impide que la acera continúe (ruptura). Las entradas de vehículos hacia cocheras, son la razón más repetitiva de discontinuidad, llegando incluso expulsar al peatón a la calzada, quedando vulnerable e inseguro ya que tiene que competir con los vehículos automotores.

La regulación; a nivel local, no ha existido y no se ha hecho mucho por aplicar la legislación nacional que posee regulaciones referentes al tema de redes peatonales. Muchas de las adversidades se pueden corregir, y sobretodo se pueden prevenir a futuro, con el diseño de una normativa específica y que se logre amoldar a las particularidades del sitio (requerimientos para aceras comerciales, residenciales, en pendiente, etc).

En término generales, el espacio público de Ciudad Neily y Paso Canoas es; relativamente, reducido. Ejemplo de ello es que solamente el parque de Ciudad Neily es peatonal y recreativo a la vez, en el caso de Paso Canoas ni siquiera existe un parque central que les brinde espacios de recreación a los habitantes. Iniciativas de crear bulevares deberían estar más asociadas a los cuadrantes de la ciudad (alternativa que debería de considerarse en Paso Canoas para darle fuerza a la actividad comercial), donde más peatones confluyen; de manera, que no sólo se les brinde de un sitio seguro por donde caminar, sino también del espacio y ambiente adecuado para que se concentren, interactúen, trabajen, estudien, compren, vendan, modifiquen; constantemente, sus imaginarios, y opten por una buena calidad de vida.

6-4.2.6 Mejoras en las redes peatonales de Ciudad Neily, Paso Canoas, Laurel y La Cuesta

A partir del análisis realizado existen algunas realidades que deberían ser intervenidas, en pos de mejorar el estado actual de las aceras; A continuación, se mencionan algunos aspectos claves que deberían ser; posteriormente, sometidos a un mayor desarrollo, con miras a una estrategia de implementación:

a. Inexistencia de aceras: este es sin lugar a dudas la adversidad más importante que enfrentan los peatones de los sitios analizados. No sólo en términos de comodidad, sino seguridad, en especial a lo largo de vías con flujos vehiculares de alta velocidad. En este apartado es determinante que los pobladores reconozcan, que las aceras son tanto su derecho, como su responsabilidad, en el entendido que la legislación obliga a los propietarios a hacerse cargo de ellas. En principio es vital que existan aceras en las cercanías de centros educativos, de salud, áreas verdes y recreativas, entre otros centros de sectores vulnerables de la población.

b. Aceras obstaculizadas, ocupadas, en mal estado e intransitables: al igual que cuando no existe red peatonal, la pérdida de eficiencia de las aceras por los motivos señalados (u otros de distinta naturaleza) tiene que ser corregida, de forma conjunta entre la autoridad (para que fiscalice) y los pobladores que estén infringiendo la ley, en detrimento de la libre circulación (quienes deben llevar a cabo las obras de remodelación).

La negligencia de las personas; que conduce a irrespetar la ley, está probablemente influenciada por el hecho que la autoridad competente (i.e. la municipalidad) no aplica la normativa a su disposición. Sin embargo, cabe señalar que la regulación es sumamente laxa en el apartado de sanciones. Por ejemplo de no acatarse lo requerido (ya sea construcción, mantenimiento, etc. de la acera) la municipalidad podrá asumir las obras, y

en caso de no cancelar el omiso el monto invertido, la máxima sanción será del costo más el 50% (Ley General de Caminos Públicos, artículo 20). Por otro lado, los montos de sanción definidos en el artículo 76 del Código Municipal, son excesivamente bajos: "Cuando se incumplan las obligaciones dispuestas (...) la municipalidad cobrará trimestralmente (...):

a) Por no limpiar la vegetación (...) que perjudique el paso de las personas o lo dificulte, trescientos colones (300) por metro lineal del frente total de la propiedad.

b) Por no construir las aceras frente a las propiedades ni darles el mantenimiento, quinientos colones (500) por metro cuadrado de la propiedad (...)"

Sin embargo, para el caso de ocupación ilegal del espacio público el artículo 24 de la Ley de construcciones faculta a la municipalidad a obligar a demolición inmediata de manera que se respete el alineamiento: "Toda alteración al trazo del frente de una construcción, hacia fuera del alineamiento oficial será considerada como invasión de la vía pública, quedando obligado el dueño de la construcción a demoler (...) dentro del plazo que al efecto señale la Municipalidad. En caso que no lo haga, la citada Municipalidad ejecutará la demolición a costa del propietario"[11]

c. Seguridad peatonal: falta de señalización, demarcación y escogencia del mejor tipo de paso peatonal, son los tres puntos a atacar en materia de seguridad de transeúntes. A nivel general, es muy importante que se promueva una educación vial, para que tantos conductores de vehículos automotores, como los peatones obtengan conciencia. La estrategia de divulgación tiene que ser clara y concisa, y dirigirse de manera particular a niños y jóvenes, e incluir aspectos de la promoción de medios alternativos de transporte y las ventajas de una movilización menos influenciada por la motorización.

d. Mejoras en el servicio de transporte público: es una parte esencial y clave para lograr una movilización más sostenible, además del hecho que muchos de sus usuarios también son peatones, por lo que el aumento de la eficiencia del transporte podría; eventualmente, reflejarse en más personas reconsiderando su medio de desplazamiento (al menos para cierto tipo de viajes).

e. Alternativa de una red de ciclovías: que brinde seguridad en el desplazamiento de los transeúntes y ciclistas de la red vial, que aminore las distancias de recorrido que brinde confort y amenidad.

Uno de los principales retos en el cantón de Corredores es implementar cambios para que algunos tramos se ajusten a la Ley 7600, pero sí debería ser intervenido como un proyecto de diseño urbano, donde se contemple posibilidades de peatonización de algunas de las calles, que den paso a terrazas con mobiliario urbano e iluminación artificial, que exploten el recurso de la vista panorámica, para crear un ambiente apto para el contacto e interacción social.

En ocasiones, algunos proyectos dirigidos a generar cambios en la estrategia de movilización, tienen efectos de distinta índole entre la población. La peatonización de calles, por un lado tendrá el aval y beneplácito de quienes de desplazan a pie, mientras que los usuarios de vehículos automotores privados, quizás no encuentren muchos beneficios en dicha iniciativa. Asimismo, los cambios de vías pueden resultar molestos para los usuarios del transporte público, en la medida que aumenten los tiempos de viaje o

[11] El subrayado es añadido al texto original.

bien las paradas se reubiquen en sectores donde no existan redes peatonales, y se de un ambiente que propicie una percepción de inseguridad.

Tiempo y dinero son de los principales limitantes de los estudios preliminares, mas no se debe permitir que la premura deje de lado los aspectos antes mencionados. Asimismo, muchos de los problemas posteriores se derivan de la consideración de solamente aspectos relacionados con el comportamiento del tráfico, y de una inequidad en la cantidad de variables de las distintas esferas que conforman los proyectos.

La regulación; a nivel local, no ha existido y no se ha hecho mucho por aplicar la legislación nacional que posee regulaciones referentes al tema de redes peatonales. Muchas de las adversidades se pueden corregir, y sobretodo se pueden prevenir a futuro, con el diseño de una normativa específica y que se logre amoldar a las particularidades del sitio (requerimientos para aceras comerciales, residenciales, en pendiente, etc.). Pero más importante aún, es resaltar el hecho que la Municipalidad no necesita esperar a que el nuevo Plan Regulador entre en vigencia, para obligar a quienes estén invadiendo o entorpeciendo el paso de peatones remuevan los obstáculos, reparen de aceras en mal estado o la construyan.

6-4.3 Ciclovías

6-4.3.1 Generalidades

Dados los desequilibrios existentes en el sistema urbano, la política de transportes debe configurarse de modo que contribuya a solucionar los problemas de congestión y, asimismo, los problemas medioambientales que se derivan de aquel. Además, esta política debe mitigar los problemas de las zonas periféricas, conectándolas no sólo con el núcleo de la comunidad sino también entre ellas, dotándolas de una mejor infraestructura y estableciendo un marco material y normativo que les garantice el suministro de unos servicios de transporte eficaz y de alta calidad que privilegien la movilidad. Por tal razón se establecerán las ventajas y los inconvenientes en el uso de la bicicleta.

6-4.3.2 Ventajas de las Bicicletas como Medio de Transporte

El uso de las bicicletas como medio de transporte es una alternativa que conlleva múltiples beneficios, tanto para la salud física y mental de los ciudadanos, como para la economía personal y social. A continuación se mencionan cinco aspectos de gran importancia con el uso de la bicicleta:

- ***Beneficios Físicos:*** produce efectos benéficos para la salud corporal y mental de quienes lo practican, pues al pedalear se trabaja en forma simétrica y complementaria buena parte de la musculatura del cuerpo, reforzando principalmente las piernas y los brazos.

- ***Beneficios Psicológicos*****:** Asimismo, el transportarse en bicicletas no provoca estrés ni agresividad; sino, muy por el contrario, favorece la sociabilidad y hace que cada desplazamiento sea un paseo del que se puede disfrutar de sensaciones agradables[12].

[12] Véase: http://www.platabicicordoba.org/310_automovil_vs_bicicleta.htm

- ***Beneficios Económicos:*** La bicicleta es el medio de transporte más económico, tanto en lo que se refiere a los costos de su adquisición como a los de su mantenimiento, pues no necesita combustible para ser puesta en funcionamiento

- ***Beneficios en cuanto a velocidad y eficiencia:*** A pesar de estos saltantes beneficios, las personas se resisten a creer que la bicicleta es uno de los medios de transporte sin motor más eficientes que hay. La eficacia, en cuanto a la velocidad real de desplazamiento de la bicicleta no está siendo lo suficientemente valorada; pues, aunque no lo parezca, este medio de transporte es más rápido que el auto, en las distancias cortas y medias, muy usuales en la ciudad o comunidad.

- ***Beneficios Ambientales: Mejor Imagen Urbana:*** Por otro lado, las bicicletas necesitan poco espacio. El lugar que ocupa una de ellas estacionada es aproximadamente un metro cuadrado; es decir, menos del ocho por ciento del espacio que se requiere para estacionar un automóvil, pues sólo en una plaza de estacionamiento de un auto, más los espacios accesorios correspondientes, caben una docena de bicicletas. Por ello, a diferencia de los automóviles, con las bicicletas no se presentarían problemas de estacionamiento.



Fotografía 9. Ciclovías en Bogotá, Colombia; mejora la imagen urbana e incentiva al deporte y la recreación.
Fuente: www.ciclovíasunidas.org

Ahora bien, desde el punto de vista del tráfico y de la seguridad vial, una disminución del número de automóviles que circulan por la ciudad o comunidad, y un consiguiente aumento del uso de la bicicleta, mejoraría notablemente la fluidez del tráfico, y se podrían solucionar muchos problemas de congestionamiento vehicular. Asimismo, las bicicletas son un medio de transporte no contaminante, pues no producen gases tóxicos, ni emisiones de ningún tipo, ni contaminación acústica. Por todo ello, no causa ningún daño al aire de las ciudades.

En cuanto al riesgo a que un ciclista sufra un accidente, dadas su masa y las bajas velocidades que suele desarrollar de forma general, se presenta como un medio de transporte escasamente peligroso. Esta ventaja del escaso peligro incide, sin lugar a dudas, tanto en el ciclista o usuario, como en la colectividad. De igual forma, hay que destacar que el uso mayoritario de las bicicletas mejora la imagen de una ciudad.

6-4.3.3 Inconvenientes en el uso de las Bicicletas como Medio de Transporte

Tras haber revisado cuáles son las ventajas de lograr la efectiva institucionalización de este medio de transporte, es necesario señalar que existen diversos elementos que constituyen obstáculos para que esa institucionalización pueda lograrse.

En estricto, podemos identificar cuatro como los principales obstáculos:

(1) Los prejuicios ideológicos de los propios ciudadanos, (2) la falta de voluntad política de las autoridades, (3) los costos de su implementación y (4) la deficiencia de la normativa vigente.



Fotografía 10. Realidad en Corredores, a la izquierda locales comerciales con parqueo para bicicletas; a la derecha niños desplazándose a la escuela en bicicleta.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

6-4.3.3.1 La Cultura de los Prejuicios Sociales

Resulta frecuente en nuestra sociedad que se vea con cierto recelo a quienes, sin ser deportistas, se transportan en bicicleta. Este problema se encuentra íntimamente ligado con la cultura de nuestro país. Es en este sentido, que quienes circulan en bicicleta como único medio de transporte, muchas veces son calificados de *pobres* o de personas que carecen de clase. Y es que, como resulta obvio, estas apreciaciones son ajenas a consideraciones más razonables como aquellas referidas al hecho de que las bicicletas son mucho más sanas como medios de circulación que los autos, tanto para la salud de las personas, como para el medio ambiente.

6-4.3.3.2 Condicionantes y dificultades

Entre las condicionantes y dificultades particulares para implementarse en las ciclovías. Algunas de las variables de consideración para el diseño son: (1) topografía; (2) anchos óptimos de acuerdo al tipo, número de carriles, y sentidos de circulación; (3) diseño de intersección; (4) señalización y demarcación (ver fotografía 11); (5) diseño de drenajes pluviales –caños y rejillas–; (6) especificaciones del pavimento; (7) diseño específico de las zonas para atender emergencias –pinchazo de llantas u otro desperfecto–, entradas a cocheras, cruces con ferrocarril, y estacionamientos; (8) integración con el sistema de aceras; (9) espacios de estacionamientos para bicicletas; (10) finalidades con que se utiliza la bicicleta –medio de transporte, recreación, deporte élite y amateur, etc.–; (11) las inclemencias del clima; (12) la presencia de sudoración a causa del cansancio; entre otros.



Fotografía 11. Ciclovía (tipo segregada) en construcción donde el ancho del carril permitirá la circulación en ambos sentidos; y señalización y demarcación de ciclovía (tipo integrada) en el municipio de Jesús María, Aguascalientes, México.

Fuente: www.munijesusmaria.gob.pe

Por otro lado, algunos de los obstáculos y desafíos; más difíciles de resolver, son:

- Pendientes pronunciadas (topografía quebrada). Una manera en la que se puede mitigar este aspecto, es trazar las ciclovías sobre las vías perpendiculares u oblicuas, al sentido de la pendiente. Esta particularidad resulta muy negativa cuando se trata de fomentar ciclismo en contextos urbanizados (desplazamientos entre 5 y 7km); pero al mismo tiempo resulta atractiva para la práctica del ciclismo de élite y deportivo aficionado. En el caso del cantón de Corredores este aspecto no es un problema ya que presenta una topografía plana que beneficia el uso de la bicicleta.
- Poca o inexistente educación vial, que concilie el tránsito de bicicletas y vehículos automotores por el mismo espacio y reduzca la percepción de inseguridad por parte de los usuarios de la bicicleta. Por medio de programas de divulgación masiva impulsados por las instituciones pertinentes, se puede empezar a crear una conciencia, pero lo más importante; en este apartado, es que en la práctica los actores involucrados (conductor y ciclista) respeten y reconozcan el derecho; que ambos poseen, de circular libre, pero responsablemente.
- Niveles muy altos de congestión vehicular existentes a priori, a la proyección de la ciclovía, que derivaría en una congestión vehicular más acentuada aún, al eliminarse parcialmente el ancho efectivo de circulación.

6-4.3.4 Tipos de Ciclovía

Se pueden encontrar diferentes acepciones para el término, según el país donde se utilice que; en general, no significa grandes cambios en la definición[13]. Más allá de interpretaciones culturales, desde un punto de vista técnico existen tres tipos de ciclovías:
Vías reservadas: son aquellas en que circulan bicicletas (y por lo general peatones). Esta ciclovía puede ser incorporada de varias maneras: (a) reduciendo el ancho de vías ya existentes para implementarla –la más usual–; (b) eliminando uno de los carriles –poco rentable y común–; (c) eliminando áreas de parqueo paralelo a la vía –medida impopular–; (d) ensanchando las vías –alternativa más práctica cuando el derecho de vía ha sido respetado, o bien se proyecta la ciclovía en una fase previa del diseño de redes viales.

Vías segregadas: son los carriles que se implementan para la circulación de las bicicletas; a lo largo de vías destinadas para vehículos automotores, pero con una señalización e; incluso, elementos o desniveles que separan la ciclovía.

Vías integradas (o compartidas): en este tipo, los usuarios de la bicicleta y vehículos motores circulan por el mismo ancho de vía y al mismo nivel, y acatando las normas de tráfico generales. En este caso, se utiliza señalización específica, para delimitar el carril por el cual las bicicletas deben circular.

[13] Algunos de los términos que se han acuñado son: *Carril bici, acera bici o vías verdes* (España, implicando el primer término que el carril para bicis forma parte del camino principal junto a la infraestructura, el segundo que está completamente separado, y el tercero que son compartidas con peatones); *Bicisenda* (Argentina), *Cicloruta* Colombia, para referirse a la red de urbana de caminos para bicicleta, separada de la red vial urbana), *pistas bici,* entre otros. (véase http://es.wikipedia.org/wiki/Ciclovía/Carril bici).



Fotografía 12. Ejemplos de ciclovías integrada y segregada, respectivamente.
Fuente: www.amigosdelciclismo.com/.../index5.asp.

6-4.3.5 Las ciclovías y el uso de la bicicleta en el cantón de Corredores

El uso y espacio; de y para, la bicicleta en el cantón de Corredores ha venido creciendo con el paso de los años. Tradicionalmente, era un insumo utilizado para desplazarse hacia el centro, desde los barrios y urbanizaciones aledaños; la cobertura radial del sistema de transporte público que confluye en el centro de Ciudad Neily, aumento del poder adquisitivo traducido; en cierta medida, en un incremento de la motorización, entre otros–, ha crecido la intensidad de uso principalmente por deporte y recreación.

Por otro lado, los usuarios de este medio alternativo de desplazamiento han sido dejados de lado y no tomados en cuenta en proyectos que promuevan el uso de la bicicleta sin peligro alguno. Asimismo, el estacionamiento para bicicletas en locales comerciales, centros educativos, centros de salud, entre otros centros atractores, debe reforzarse –ya que existen en algunos casos pero en muy reducida cantidad–. Este insumo de soporte, es clave en el incentivo de uso de la bicicleta, ya que no sólo basta con la ciclovía para permitir un desplazamiento seguro, si no que en los puntos de destino, deben existir las condiciones para dejar la bicicleta, que entre otras especificaciones, sea seguro.



Fotografía 13. Ejemplos de elementos utilizados para estacionar bicicletas. A la izquierda y en el centro un sistema de seguridad para resguardar las bicicletas; a la derecha aposento para guardar bicicletas.
Fuente: www.tribunalatina.com, www.innovar.gov.ar

Además es necesario citar el hecho de que la implementación de una ciclovía requeriría de serias intervenciones en el sistema vial, por lo cual de antemano hay que considerar que en muchos lugares al carecer del espacio adecuado para la implementación de ésta red vial, se deberán realizar evaluaciones y estudios para establecer su posible ubicación y construcción.

Según encuestas realizadas a ciudadanos de Corredores de 110 personas encuestadas solamente 7 usan bicicleta, estas personas manifestaron que las calles se encuentran en mal estado, se sienten inseguros al transitar en la noche y además no perciben el recorrido como agradable, otro aspecto importante es que 6 de estas personas lo hacen para desplazarse a sus lugares de trabajo y principalmente hacia el sector de las fincas.
Sin embargo en trabajos de campo se observó como un gran porcentaje de los niños y jóvenes que se dirigen hacia los centros educativos lo hacen por este medio de transporte.

En los procesos participativos algunas personas exteriorizaron la necesidad de ciclovías en el cantón (las personas que realizaron estas sugerencias realizan la práctica del ciclismo principalmente para recorrer distancias cortas y por recreación):

Se llegó a la conclusión de que las rutas más utilizadas en Ciudad Neily las rutas más utilizadas son: (ver mapa 6-4.2.1 anexado al final de la sección)

1. Del centro de Ciudad Neily hacia el Hospital (al oeste).
2. Del centro de Ciudad Neily hacia el Carmen de Abrojo (al oeste).
3. Del centro de Ciudad Neily hacia La Fortuna (al este).

En Paso Canoas las rutas más utilizadas por los ciclistas son: (ver mapa 6-4.2.2 anexado al final de la sección)

1. De San Jorge hacia Canoas centro, esta vía es la calle limítrofe entre Costa Rica y Panamá que aunque es plana, es de lastre (esto provoca inseguridad a los ciclistas ya que temen por alguna caída) como la mayoría de las calles en Canoas.
2. La “Calle del Chorizo”, que es una vía secundaria que conecta con la carretera principal. Esta vía es muy utilizada principalmente para no pasar por el centro de Canoas y se podría aprovechar para realizar alguna propuesta de intervención urbana;

Los habitantes de Laurel expusieron que las rutas más utilizadas por los ciclistas son: (ver mapa 6-4.2.3 anexado al final de la sección)

1. De Laurel hacia las Fincas, donde se encuentran sus lugares de trabajo, la distancia entre fincas es aproximadamente de 2 a 4 kilómetros.

En el caso de La Cuesta las rutas que más se utilizan para andar en bicicleta son: (ver mapa 6-4.2.4 anexado al final de la sección)

1. Las de Cuervito, La Palma y de Paso Canoas a La Cuesta centro se dirigen muchas personas en especial los niños a la escuela, esta es una situación que les preocupa mucho a los padres de familia principalmente por la inseguridad a la que están expuestos los niños y aunque la escuela tiene un área para estacionar bicicletas se podrían proponer alternativas para brindarle más seguridad a los ciclistas.
2. De La Cuesta centro hacia la zona de las fincas en Laurel, donde se desplazan a sus lugares de trabajo.

Por otro lado en el año 2007 se creó la Asociación de Ciclismo del Cantón de Corredores, que hasta el día de hoy mantiene con gran fuerza la práctica de dicho deporte en la zona. La Asociación de Ciclismo de Corredores, inicialmente se denominó Comité de Ciclismo de Corredores, nació como una inquietud de varios vecinos de Corredores motivados porque en otros cantones de la región sur del país observaron la organización de los eventos de

ciclismo, de tal manera que llegaron a la conclusión de que el cantón de Corredores debería organizarse por varios aspectos[14]:

1. El ciclismo se encontraba sin organización alguna.
2. La población de Corredores estaba deseosa de practicar otro tipo de deporte.
3. Sabiendo que el cantón sirve como tránsito de drogas, era necesario alejar a la población de los vicios.
4. Fomentar los buenos hábitos de salud y amistad mediante el deporte del ciclismo.
5. Dar a conocer la belleza natural del cantón y los cantones cercanos a Corredores.
6. Ofrecer a las familias actividades diferentes (fuera del hogar) integrando la familia del ciclista al deporte.
7. Promover en los jóvenes el deseo de surgir en el deporte del ciclismo iniciando con las competencias que se llevan a cabo a nivel de juegos nacionales.

Actualmente la Asociación de ciclismo organiza siete actividades anuales en las que participan alrededor de 300 a 400 personas del cantón en cada actividad, patrocinadores y ciclistas a nivel nacional.

Tabla 5. Programación Anual de Eventos 2009-2010. Asociación de Ciclismo de Corredores.

Evento	***Fecha***
II Evento Recreativo y Competitivo Feria de la Salud Coopeagropal	16 de Agosto de 2009
IV Evento Recreativo Competitivo Amistad Tico- Panameña	20 de Setiembre de 2009
III Evento Recreativo y Competitivo Hospital Ciudad Neily	22 de Noviembre de 2009
IV Evento Recreativo y Competitivo La Cuesta-Pavones	17 de enero de 2010
I Evento Competitivo Clásica Rompe Piernas	21 de marzo de 2010
III Evento Recreativo y Competitivo Chacarita-Puerto Jiménez	02 de mayo de 2010
I Evento Recreativo de Vacaciones de Medio Año	12 de julio de 2010

Fuente: Asociación de Ciclismo de Corredores.

Según una entrevista telefónica realizada al señor Ricardo Li Wong (presidente de la Asociación de ciclismo de Corredores) el 11 de agosto del 2009, manifestó:

…"los ciclistas del cantón de Corredores tienen muchas necesidades, ya que se desplazan por grandes distancias corriendo el peligro de sufrir un accidente de tránsito por la inseguridad en las carreteras, principalmente al transitar por la carretera interamericana sur (existe mucho tránsito vehicular en especial camiones provenientes de las fincas de Palma aceitera)"…

Las rutas más utilizadas y recomendadas por los ciclistas de Corredores son: (ver mapas 6-4.2.1, 6-4.2.2)

1. De Paso Canoas hacia Río Claro (en esta ruta además de ser utilizada por los ciclistas que realizan la actividad por deporte es muy utilizada por personas que se dirigen a sus trabajos).
2. De Paso Canoas hacia las Playas (este recorrido tiene alrededor de 30km pero es peligrosa porque hay mucho tránsito vehicular).
3. De Ciudad Neily a San Vito.

[14] Asociación de Ciclismo de Corredores, 11 de agosto 2009.



Fotografía 14. Actividades organizadas por la Asociación de Ciclismo de Corredores.
Fuente: Asociación de Ciclismo de Corredores.

Importancia de los Espaldones en las Carreteras Nacionales

Los espaldones son franjas ubicadas a un costado de los carriles de circulación vehicular; estos espacios responden a diferentes necesidades que tiene tanto el tránsito rodado como peatonal. De acuerdo con esto, en el contexto de la ruta nacional 2, se deben estudiar las posibilidades de incorporar y habilitar áreas que cumplan la función del espaldón; de modo que estos espacios sean aprovechados tanto para los peatones, ciclistas y conductores en problemas.

Por citar un ejemplo, en estos espacios se puede considerar la posibilidad de crear ciclovías de tipo integrado, considerando que para ello, se requeriría una señalización y demarcación específica, lo mismo que (en la medida de lo posible) una división con elementos que dejen claros cada 500-1000 metros para que los vehículos automotores puedan orillarse por alguna eventualidad (como por ejemplo en caso de un desperfecto vehicular). Lo anterior respondería a las necesidades de quienes circulan por esta vía para ir al trabajo, o en tramos que comunican centros de población cercanos como es el caso de Ciudad Neily y Paso Canoas. Además estos espacios sirven para los peatones que transitan actualmente en las orillas de las carreteras por falta de aceras, lo mismo que para los ciclistas y deportistas élite[15] (ver fotografía 14). Ver sección 6-1 Topología de la red vial e infraestructura de transportes.

6-4.3.6 Como incentivar el uso de la bicicleta en Corredores

Es de gran importancia tomar la iniciativa de crear espacios en el cantón de Corredores donde se pueda utilizar la bicicleta como medio de transporte, y de esta manera lograr que estos espacios garanticen seguridad a los ciclistas, así el usuario de la bicicleta se sentirá protegido, además de ser este un incentivo para impulsar la utilización de la bicicleta en el cantón.

[15] La vuelta ciclista a Costa Rica, es uno de los eventos que se pueden revitalizar, cuando se dan las etapas en la zona sur del país, como una manera de promocionar el uso de la bicicleta entre la población.



Fotografía 15. Utilización de la bicicleta en Canoas; a la izquierda hombre desplazándose en bicicleta del centro de Paso Canoas hacia San Jorge; a la derecha mujer practicando deporte en los alrededores del colegio de Canoas.
Fuente: ProDUS, trabajo de campo.

Factores pertinentes que se identificaron e inciden en el incremento del uso de la bicicleta en Corredores, que permitirá una mejora y ampliación de la red de ciclovías.
Estos factores son los siguientes:

1. Seguridad y seguridad percibida respecto al sistema de transporte en bicicleta en Corredores;
2. Eficiencia y conveniencia en comparación con las modalidades de transporte alternativas;
3. Condiciones del viaje en bicicleta (placer y confort).
4. Generar parqueos gratuitos para bicicletas fomentados por la localidad.
5. Apoyar las ciclovías con puntos de información de rutas.
6. Apoyar las ciclovías con puntos de apoyo mecánico gratuito.
7. Apoyar las ciclovías con puntos de suministro de líquidos (agua) y fuentes energéticas (espacios para la recreación donde puedan tomar una merienda) para reactivar al ciclista.
8. Mejorar, mantener y construir ciclovías en el cantón.
9. Acompañar las ciclovías con áreas de recreación, picnic, juegos y hasta parques comunales que brinden actividades atractivas para el ciclista.
10. Generar una visión de deporte recreativo que invite a toda la familia a realizar dicha actividad, este aspecto es de gran importancia ya que provocaría que los más pequeños de la familia crezcan con la cultura de la práctica deportiva.

6-4.3.6.1 Seguridad percibida respecto al sistema de transporte en bicicleta en Corredores

Los elementos que afectarían la seguridad del transporte en bicicleta en los núcleos consolidados son: la falta de una adecuada infraestructura para el uso exclusivo de ciclistas; diseño mínimo de cruces en la infraestructura; la condición del pavimento y otras obstrucciones que pudieran causar la caída de los ciclistas; el diseño de la infraestructura con respecto a los diferentes tipos de usuarios, por ejemplo, ciclistas, triciclos, peatones, etc; los volúmenes de tráfico en las pistas con vías que cruzan la vía; el diseño de intersección y dispositivos para el control del tráfico que permita a los usuarios en conflicto combinarse y poder pasar uno al otro; finalmente, y sin ser lo menos importante, las actitudes y conducta de los conductores de vehículos motorizados: buses, taxis, y autos privados.



Imagen 6. Montaje fotográfico de posibles ciclovías acompañadas de arborización en el cantón de Corredores.
Fuente: ProDUS.

El cantón de Corredores presenta, un gran potencial para ser parte integral de una red de ciclovías que enmarque una pauta para la realización y proyección de la actividad deportiva y recreativa en la zona sur del país, además de la posibilidad de generar actividades como el *cicloturismo* (combinación de la actividad física y el turismo), que se resume en viajar en bicicleta visitando los lugares a lo largo del recorrido (para más información de las potencialidades turísticas del cantón, véase sección 5-4 del presente diagnóstico).

6-4.4 Conclusiones

Como se analizaron anteriormente los diferentes aspectos en el tema de peatonalización y ciclovías en el cantón de Corredores, se hará un listado de los puntos de mayor relevancia:

El creciente proceso de motorización es el principal desafío a resolver, con miras a proyectar mejoras en la red peatonal existente y diseñarla; óptimamente, en los sitios donde no existe. Es fundamental comprender que la red peatonal y todo lo que ello involucra, no puede ser entendida como un tema aislado, sino como un componente de la planificación vial y de movilización de todo el cantón.

En una posterior etapa de diseño de la normativa, cabe destacar las facultades que tiene el Plan Regulador para extender y especificar aún más las especificaciones y requerimientos para la red peatonal. Asimismo, la potestad que confiere la legislación nacional a la autoridad local, para definir anchos mayores en zonas comerciales, exigir la construcción de aceras a los desarrolladores, entre otros.

Existe una relación directa entre la zona comercial y el mejor estado de las superficies, anchos mayores, facilidades para personas con movilidad reducida en algunos casos, ausencia de obstáculos, tratamiento de desniveles, entre otras características de la red peatonal. Por contraste, en los alrededores de algunos centros educativos, barrios y áreas verdes (población vulnerable) fue posible determinar que las aceras estaban en malas condiciones, o peor aún no existen.

En muchos de los casos donde no existen aceras, al menos está la disponibilidad de espacio para su construcción. Una oportunidad de la implementación de nuevas redes peatonales, es la inversión simultánea en otro tipo de infraestructura pública (e.g. alcantarillado pluvial que es una gran problemática actualmente).

El mantenimiento es fundamental para incentivar los viajes a pie por Ciudad Neily, Canoas, Laurel y La Cuesta. Aceras descuidadas y en mal estado, limitan el acceso y pueden llegar a poner en riesgo la integridad física (e.g. golpes a causa de caídas provocadas por una superficie deslizante o un tropiezo). Asimismo, aceras en malas condiciones o su

inexistencia, obligan a los peatones a circular sobre la calzada, poniéndolos en una clara situación de desventaja y peligro, al competir con vehículos automotores.

La realidad de las redes peatonales en Ciudad Neily, se diferencia radicalmente de los centros urbanos de los distritos periféricos, sobretodo en el hecho que existe un sistema de aceras, mientras que en los centros urbanos es común su inexistencia o bien una muy corta y limitada red peatonal, que no posee mayor trascendencia.

Con respecto a lo anterior, el mantenimiento y mejoras de las redes peatonales; generalmente, están a cargo de la autoridad local (Municipalidad). No obstante, toda la normativa nacional *existente y en vigencia* acerca de las redes peatonales, faculta al gobierno local para exigir la remoción de obstáculos, demolición de ocupaciones del espacio público, reparación y construcción de las aceras a los propietarios. *Cabe señalar que, no es necesario esperar a que el nuevo Plan Regulador entre en vigencia para promover estos cambios*.

La Municipalidad tiene la potestad de fiscalizar y brindar todo el soporte técnico necesario para toda obra concerniente a redes peatonales. De manera que, se satisfagan las demandas y necesidades básicas de los peatones; y al mismo tiempo se promueva; a nivel global, una movilización estratégica más sostenible.

Al igual que las ciclovías, las redes peatonales son un medio para lograr una integración y continuidad de las áreas verdes y recreativas. En principio, todas las áreas verdes deben ser; completa y absolutamente, accesibles a pie, sobretodo tomando en cuenta las demandas y necesidades de niños y personas con movilidad reducida.

Se consideraron aspectos positivos y negativos en la promoción del uso de la bicicleta. Entre los aspectos positivos se encuentra que ésta es un medio de transporte no contaminante, silencioso, no genera congestión y que trae beneficios a la salud (tanto física como psicológica); no obstante como aspectos negativos es importante mencionar que no hay garantía para la seguridad del ciclista (éste se podría ver afectado por robo o accidente), así como también se ve afectado por el clima. Por consiguiente es necesario que una ciudad interesada en promover el uso de este sistema de transporte e invertir en la infraestructura que requiere, tome en cuenta los aspectos antes mencionados e intente contrarrestarlos en la medida de lo posible.

En efecto, el uso de las bicicletas como medio de transporte no sólo constituye un importante instrumento para disminuir la contaminación atmosférica, en tanto la misma supone además una serie de beneficios adicionales. Entre dichos beneficios podemos mencionar el ahorro en gastos de transporte, la disminución de la contaminación acústica, la menor congestión vehicular, y la noción de una vida más sana, la cual acompaña a la idea misma del uso de la bicicleta.

Andar en bicicleta es una buena forma de ahorrarse el costo del transporte y hacer ejercicio al mismo tiempo, circunstancias que también han motivado a diferentes países a incentivar su uso como modalidad de transporte. Si bien no podemos negar que existen diferentes factores o elementos que constituyen serios obstáculos para la institucionalización del uso de la bicicleta como medio de transporte, entre los que destacan la cultura (prejuicios), la falta de voluntad política, los costos y la deficiencia de la normatividad vigente; lo cierto es que esos obstáculos son superables.

Además el cantón de Corredores presenta una topografía apta para el desarrollo de una red de ciclovías, ya que el mayor porcentaje de los suelos son planos, de esta manera se logra promover más fácilmente el uso de la bicicleta, permitiendo así el desplazamiento sin el mayor esfuerzo y por el contrario hacer que el recorrido sea disfrutado por el ciclista.

Resulta de importancia capital el hecho de que el Estado promueva un cambio cultural que permita lograr la aceptación del transporte no motorizado para la ciudadanía, lo que implica esfuerzos tanto en el sector educación como en el de seguridad vial, entre otros. Este mensaje a los ciudadanos puede canalizarse por diversos medios, como la prensa, campañas publicitarias, entre otros; en tal sentido, resulta claro que el tema de los prejuicios que se enmarcan en torno al uso de las bicicletas, es un obstáculo totalmente superable, resta sólo canalizar el mensaje positivo a la población.

Los prejuicios ideológicos que suelen acompañar a este medio de transporte y que lo encasillan como un instrumento de recreación o como un simple medio para ejercitarse, pueden vencerse, como de hecho se han vencido y se siguen venciendo en muchos países.

Las motivaciones para promover el uso de las bicicletas son muchas y variadas; entremezclándose todas, desde las puramente individuales (como los beneficios a la salud, economía, autonomía y rapidez de los usuarios), hasta las de conciencia social (como la protección al medio ambiente, y la contribución a una mejor imagen urbana).

Anexos 6-4

Estrategia de movilización en función de peatones

Este concepto estratégico sustenta medidas orientadas a disminuir el conflicto entre el vehículo privado y el peatón; agrupadas en los tres bloques siguientes:

Primer Bloque: Recomendaciones generales para la concepción de la red vial de los nuevos desarrollos urbanos.

Dimensionar aceras o caminos con el criterio de dar cabida a las diferentes actividades que tienen lugar en las mismas: de tránsito; de estar (lugar de encuentro, descanso, espera, tertulia, etc.); mobiliario urbano, etc., diferenciando las necesidades que al respecto generan los distintos usos. Minimizar el impacto de la circulación del automóvil mediante criterios de dimensionamiento de calzadas que no permitan alcanzar elevadas velocidades; especialmente en algunas zonas urbanas de alta concentración y/o congestión de peatones.

Segundo Bloque: Creación de itinerarios o circuitos para peatones en relación con la localización de Equipamiento Terciario[1] o Comercial, en barrios donde el tráfico peatonal tiene especial importancia, con la finalidad de conectarlos a la Red de Corredores de Transporte Público.

Superar la noción de zona peatonal e ir a otra más integradora y dinámica como la de circuito ó itinerario peatonal, entendido como un conjunto de senderos, pasajes peatonales o aceras e intersecciones que se articulan con vistas a facilitar la marcha a pie; bien ensanchando sendas o aceras, o rediseñando intersecciones.

Tercer Bloque: Implementación de Áreas de Coexistencia de Tráficos.

Su principal objetivo es la mejora de la calidad de vida de los habitantes, normalmente en barrios esencialmente residenciales, donde se produce la convivencia de diferentes medios de transporte, y en las que no es el automóvil ni su velocidad de circulación el elemento que condiciona el diseño de la calle, sino más bien el peatón y la marcha a pie.

Ahora bien, la movilidad en función de peatones se sustenta en estas premisas fundamentales e inseparables:

- La racionalización y restricción del uso del vehículo privado.
- La promoción de medios de transporte que causen un menor impacto negativo en el ambiente y permitan, adicionalmente, descongestionar la ciudad (ya sea el uso de la bicicleta o a pie).
- La convivencia armónica de las diferentes modalidades de transporte, de manera que se logre un sistema integrado.
- Una planificación territorial adecuada.

[1] Pequeños módulos de ventas ubicados en diferentes sitios del recorrido, esto con el fin de reubicar a los vendedores informales que se encuentran en las calles, y en la mayoría de los casos entorpecen el tránsito peatonal.

El transporte ideal atiende al equilibrio entre las consideraciones económicas, sociales y medioambientales para definir los objetivos de la política de transportes.

Clasificación Conceptual de las Redes Peatonales

El criterio de clasificación es según la naturaleza del servicio y/o función que prestarían, distinguiendo cuatro grupos:

1. Circuitos peatonales que prestan un servicio de interconexión vial, que por su importancia estratégica pueden considerarse como subsidiarios y/o complementarios del Sistema Vial Principal (Red de Corredores Viales de Transporte Público). Resuelven viajes intermedios que se efectúan generalmente de la casa a la parada del bus y/o punto de transferencia, cumpliendo una función alimentadora de éste.

2. Circuitos Peatonales en otros Centros y SubCentros Urbanos, y en zonas urbanas, especializadas por la función económica que realizan donde se observa intensa circulación peatonal y alta concentración de establecimientos comerciales de servicios terciarios en general, servicios públicos, religiosos, culturales, turísticos y altamente especializados generalmente con equipamientos de escala en cuanto al nivel y volumen de los servicios que prestan facilitándoles el acceso pedestre a la Red de Corredores de Transporte Público (como es el caso de Ciudad Neily y Paso Canoas).

3. Circuitos peatonales que se desarrollan sobre redes viales (para automotores) de baja velocidad (combinación y convivencia de aceras para peatones, con vías de tráfico lento, compartiendo este espacio público vial con canales de circulación de tránsito lento de vehículos motorizados livianos y vehículos no motorizados (bicicletas) entre lugar de origen y el destino de viaje generalmente hasta la parada de buses.

4. Circuitos Peatonales Locales que funcionan o prestan servicio pedestre a residentes que se desplazan desde sus domicilios hasta su lugar de trabajo, centro comercial y de servicios terciarios, la escuela primaria y secundaria al interior del barrio o sector urbano, o a lo sumo dentro del territorio de un determinado distrito urbano.

Criterios de Diseño para el desarrollo de una óptima red peatonal

A continuación se presenta algunos criterios de Ingeniería y Seguridad Vial para Circuitos de Vías Peatonales y de Tráfico Lento que se han estimado útiles para efectos de lograr un mejor diseño de los proyectos.

- Revisar que la capacidad física de la acera sea adecuada en relación a la demanda peatonal.
- Revisar que los cruces peatonales estén demarcados de acuerdo a las normas vigentes establecidas y que en aquellos cruces de gran concentración de peatones se incluya además semáforos peatonales.
- Dentro de un Área o Zona de Circulación Peatonal y Tráfico lento; dar prioridad en cuanto a diseño de la superficie de circulación a las vías peatonales (aceras, cruces, etc.) especialmente en los cruces con vías de circulación vehicular.
- Asegurar visibilidad óptima de los dispositivos de control del tránsito por los peatones.

- En aquellas vías peatonales en las que se permite el tránsito vehicular lento, dirigir el diseño geométrico de la vía de circulación vehicular a disminuir la velocidad de los vehículos protegiendo la seguridad del peatón.
- En los puntos críticos (cruces de vías principales a nivel) en el que la sección transversal de estas vías representan una longitud de cruce de tal magnitud que puede generar riesgo a la seguridad del peatón; incluir en el diseño una isla central de refugio para éste, en el caso de no estar considerado un paso a desnivel.

Especificaciones técnicas

Según las características el diseño adecuado de las aceras está compuesto básicamente por cuatro franjas:

- *Franja de circulación:* espacio destinado a la circulación peatonal y de personas con discapacidad.
- *Franja Táctil:* espacio destinado a la colocación de elementos táctiles como guía y prevención para personas con discapacidad. Dependiendo de la localización de las aceras y los estudios de circulación de personas con discapacidad, se determina la necesidad o no, de la instalación de dicha franja, la cual queda a criterio del diseñador[2].
- *Franja de Amoblamiento:* espacio en el cual se localiza la vegetación y el mobiliario urbano. Esta franja se ubica entre el área de circulación y la calzada.
- *Franja para ciclo ruta:* espacio destinado a la circulación de bicicletas. Esta franja se localiza entre el área de circulación y el de amoblamiento, o adosada a la acera, por fuera del amoblamiento; entre éste y la calzada o, en algunos casos, en las islas divisorias.

Con respecto a la implementación de cambios en aceras o en el sistema de movilidad la evaluación previa es determinante ya que es cuando se definen los beneficios y perjuicios de los cambios proyectados en la estrategia de movilización. De acuerdo con Donald Appleyard (1981) los componentes de una correcta evaluación son:

i. Cambios de tráfico: se refiere a las predicciones en el volumen, velocidad, y composición del tráfico. Para ellos la confiabilidad de los datos es central.

ii. Ambiente de las calles y servicios: los impactos de proyectos como peatonización de calles, deben ser reconocidos y plantear alternativas de mitigación. Aspectos como la recolección de desechos sólidos, ingreso de servicios de emergencia, deben ser contemplados.

iii. Población y actividades vulnerables: i.e., personas con movilidad reducida y niños; y hospitales, centros educativos, etc. Su localización y distribución espacial debe ser conocida y controlada, para ello se pueden buscar las bases de datos de las autoridades de educación y herramientas como el uso del suelo a nivel micro.

iv. Impacto de los residentes: aspectos como contaminación sónica e incidencia de choques viales (en caso de plantear vías de paso de carga o alta velocidad)

[2] INTECO, norma INTE- 03-01-09-02, Primera Edición. “Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos rurales. Vías de circulación horizontales”, San José, Costa Rica, dice al respecto: “Se recomienda colocar pavimentos de prevención y orientación, tiras táctiles y de color en el pavimento, paralelas a la dirección de la circulación peatonal, con el fin de indicar recorridos de circulación a as personas con discapacidad visual.

pueden ser calculados con cierto grado de precisión, debido a la disponibilidad de datos. Mientras que, muchas de las otras predicciones no pueden ser tan exactas a falta de información. Sin embargo, se debe aplicar el ejercicio mental de suponer que sucedería en caso de implementarse los cambios (e.g. ensanche de aceras en función de estacionamiento a lo largo de las vías).

v. Predicción de perturbación: la percepción de los cambios por parte de los actores involucrados, pueden ser evaluadas en la medida que los proyectos de cambio y sus impactos son divulgados de forma clara y comprensible.

vi. Impactos de viaje: mediciones del cambio en los tiempos de viaje (sobretodo de autobuses), congestión, e inconvenientes por emergencias y otro tipo de servicios, deben ser calculados con precisión y expuestos de manera transparente, para ser discutidos conjuntamente.

vii. Efectos de largo plazo: estas variables son las más difíciles de pronosticar; sin embargo, sus impactos tienden a ser los más profundos. Modificaciones en el sistema vial, pueden llegar a tener implicaciones en el patrón de uso de suelo, valor de la tierra, entre otros.

Pasos Peatonales

En general, todas las variantes de cruce peatonal deben cumplir con:

(a) Visibilidad: la ubicación e iluminación de los cruces peatonales debe asegurar que tanto los peatones puedan ser vistos, como poder ver el tránsito circundante.

(b) Ausencia de obstáculos: el pavimento de las zonas de cruce no debe tener protuberancias, ni obstáculos, cunetas, o cualquier otra cosa que pueda complicar el tránsito.

(c) Adecuado tiempo para el cruce: los cruces deben tener un ancho adecuado promedio, para cuando no existe semáforo, y cuando exista (caso en que el ancho pueda ser mayor) el tiempo debe ser suficiente para finalizar el cruce sin peligro, para ello hay que partir de las sillas de rueda y personas de la tercera de edad.

(d) Intervalos apropiados: oferta razonable de zonas de cruce a lo largo de la vía, en función de las particularidades del lugar y demanda potencial.

(e) Claridad en la información: tanto conductores como peatones requieren de información clara y visible de los puntos de cruce, o de circulación peatonal exclusiva, sobretodo en las zonas conflictivas o no habituales.

(f) Incorporar los requerimientos de la ley de libre accesibilidad para personas con movilidad reducida (7600): p.ej. semáforos sonoros, rampas con pendientes adecuadas, cambios de textura del pavimento, entre otros.

El Transporte en Bicicleta en comparación con las Alternativas Existentes

El uso de rutas para bicicleta se ve afectado por los siguientes elementos:

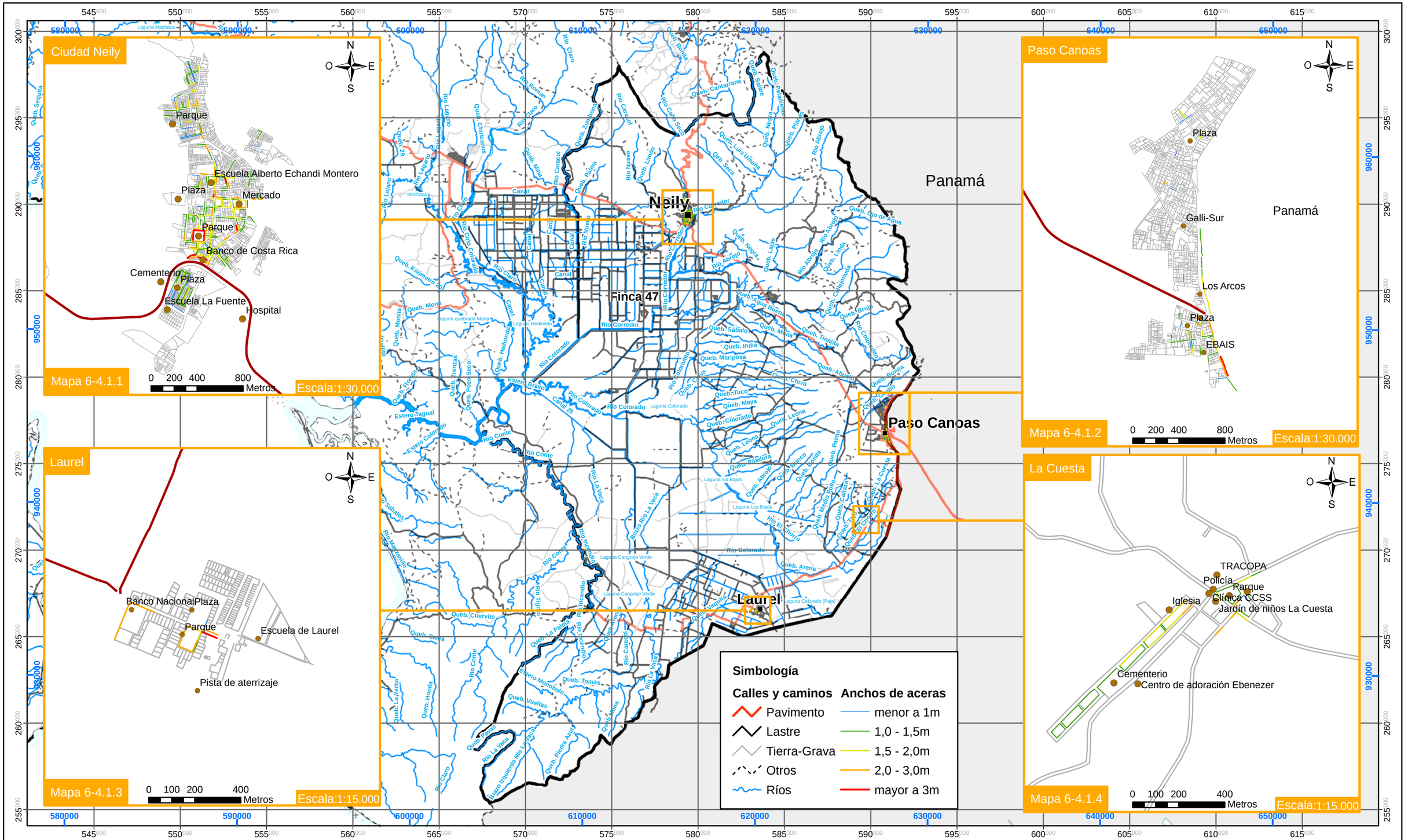
Velocidad en el Diseño: La velocidad de circulación que puede mantenerse en la ruta está directamente relacionada al tiempo de viaje en general del usuario.

Uso Combinado: Muchos usuarios más lentos (por ejemplo, peatones) que transitan por la vía harán más lento el desplazamiento haciendo menos atractivo el transporte en bicicleta, en comparación con las otras alternativas.

Demora en la intersección: La demora que se experimenta en las intersecciones incrementará el tiempo de viaje en general. Al reducir el número de paradas a lo largo de la ruta de la ciclovía dando prioridad preferencial a las pistas con una vía para ciclistas, se disminuirá la demora haciendo más rápido el transporte en bicicleta y por lo tanto más popular.

Más Rápido Versus Circuito: El desplazamiento en bicicleta será más rápido en cuanto más directa sea la ruta que conecta las zonas residenciales de los ciclistas con sus puntos de destino. El sistema de ciclovías debe ser continuo.

Las Inclemencias del Clima: Para nadie es un secreto que el cantón de Corredores tiene un clima muy húmedo y presenta un alto porcentaje de lluvias al año, factor que afectaría el uso de la bicicleta.



6-4.1. Mapa de ubicación de los sectores de estudio en Corredores

Plan Regulador Cantonal de Corredores

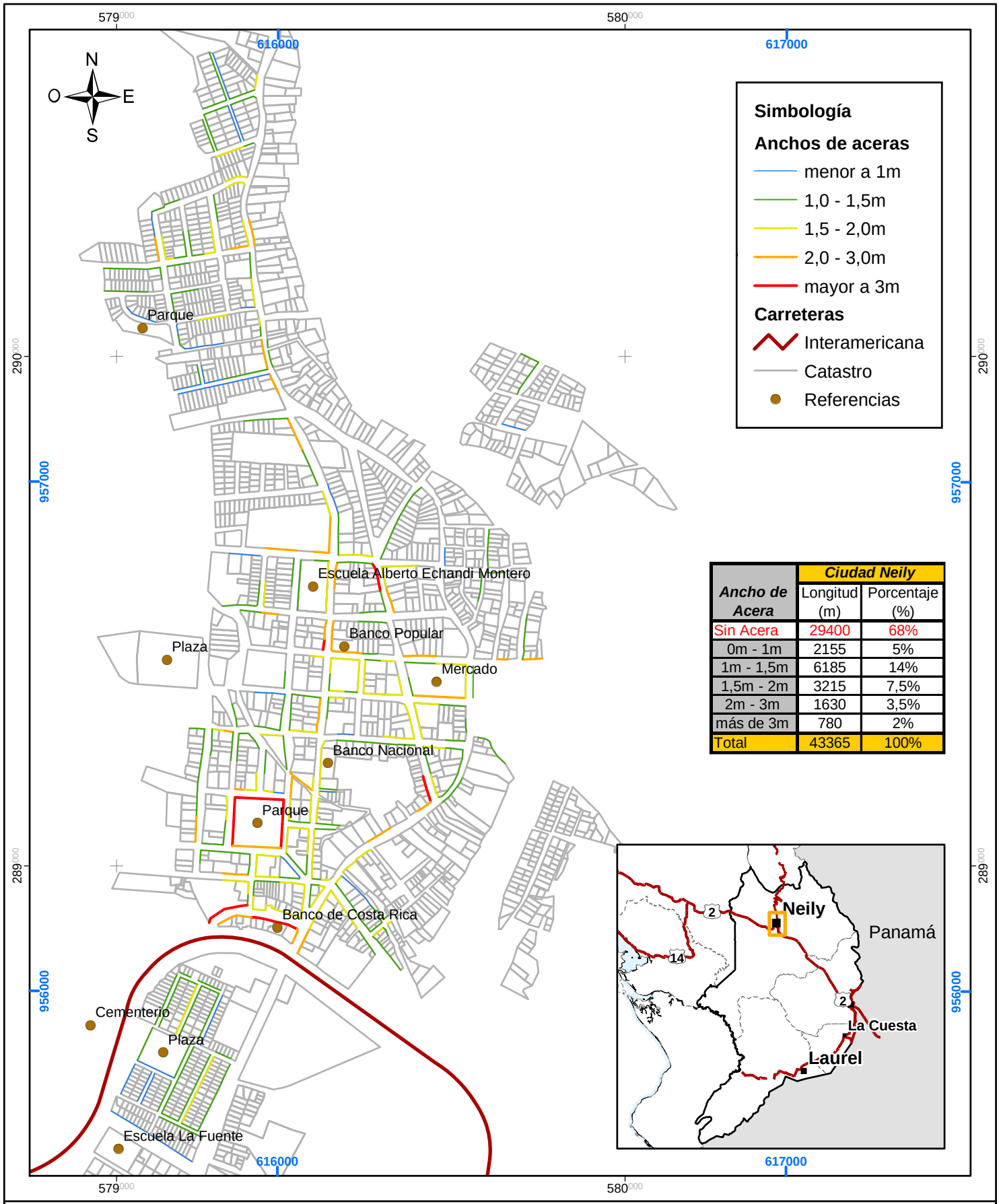
5 2,5 0 5 Kilómetros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indica en azul)

Escala:1:200.000

Fuente: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50.000,
trabajo de campo 2006, 2009

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Ancho de Acera	Ciudad Neily	
	Longitud (m)	Porcentaje (%)
Sin Acera	29400	68%
0m - 1m	2155	5%
1m - 1,5m	6185	14%
1,5m - 2m	3215	7,5%
2m - 3m	1630	3,5%
más de 3m	780	2%
Total	43365	100%

6-4.1.1. Distribución de anchos de aceras en Ciudad Neily

Plan Regulador Cantonal de Corredores

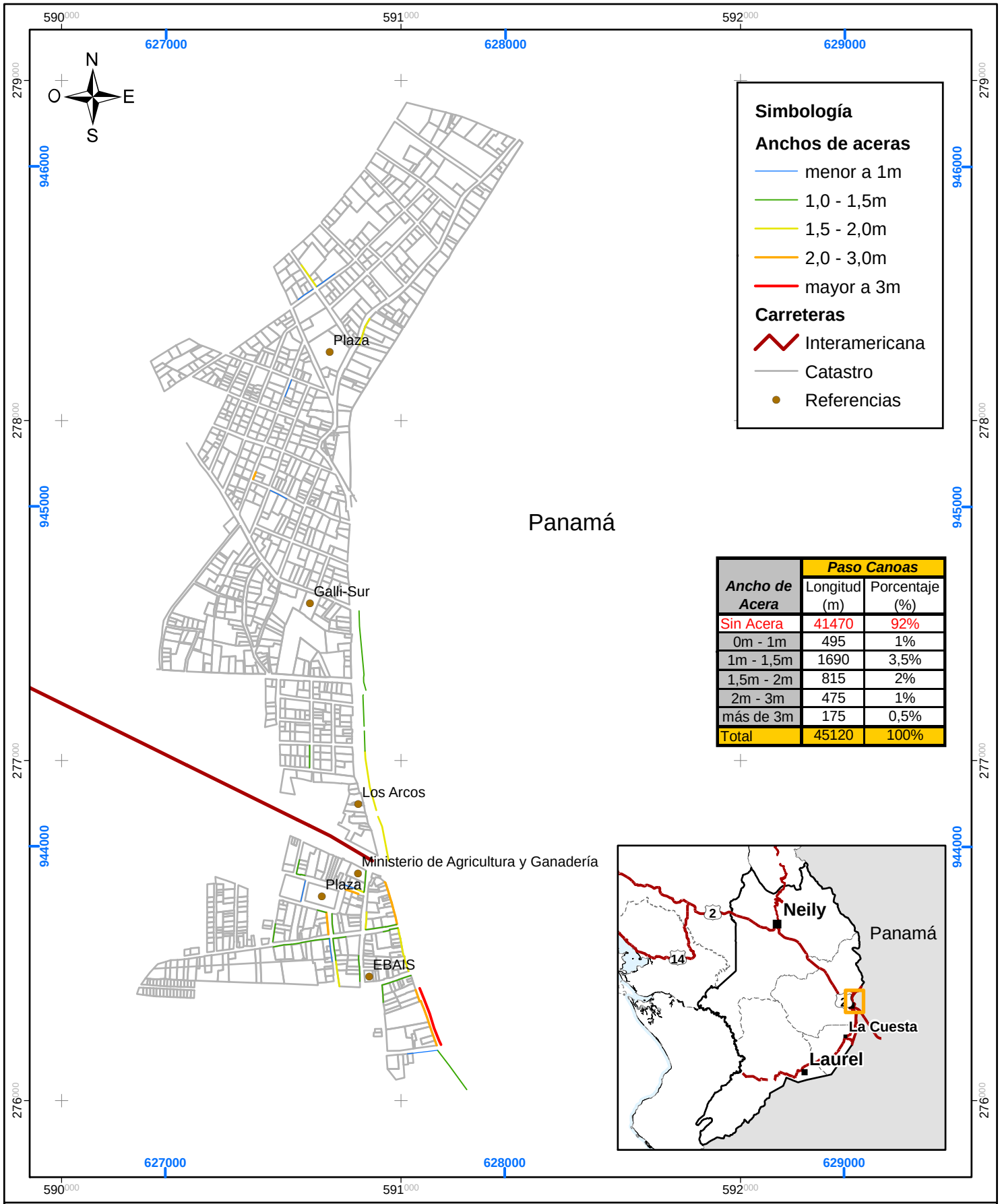
200 100 0 200 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:10.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



Ancho de Acera	Paso Canoas	
	Longitud (m)	Porcentaje (%)
Sin Acera	41470	92%
0m - 1m	495	1%
1m - 1,5m	1690	3,5%
1,5m - 2m	815	2%
2m - 3m	475	1%
más de 3m	175	0,5%
Total	45120	100%

6-4.1.2. Distribución de anchos de aceras en Paso Canoas

Plan Regulador Cantonal de Corredores

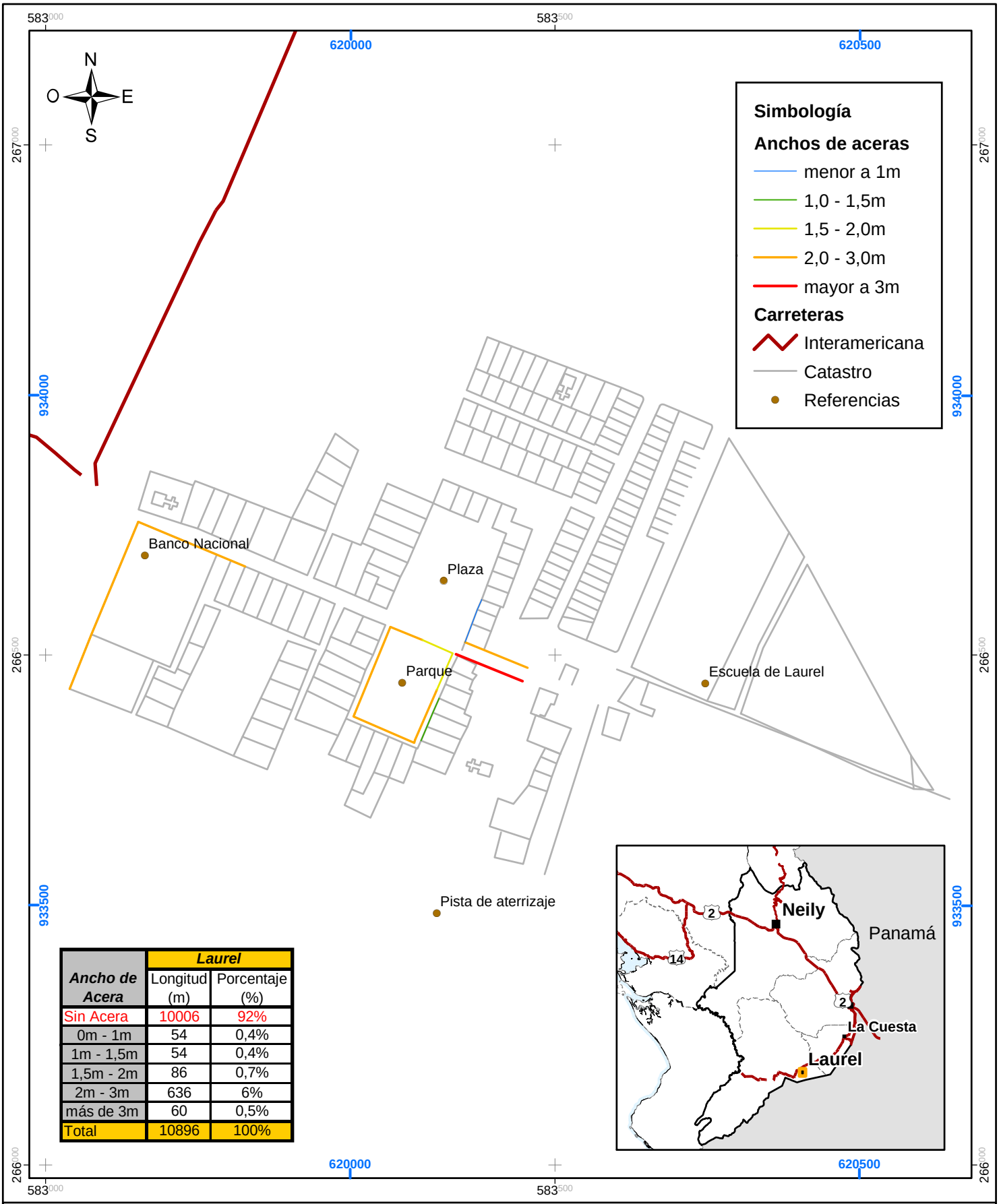
300 150 0 300 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:15.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



Ancho de Acera	Laurel	
	Longitud (m)	Porcentaje (%)
Sin Acera	10006	92%
0m - 1m	54	0,4%
1m - 1,5m	54	0,4%
1,5m - 2m	86	0,7%
2m - 3m	636	6%
más de 3m	60	0,5%
Total	10896	100%

6-4.1.3. Distribución de anchos de aceras en Laurel

Plan Regulador Cantonal de Corredores

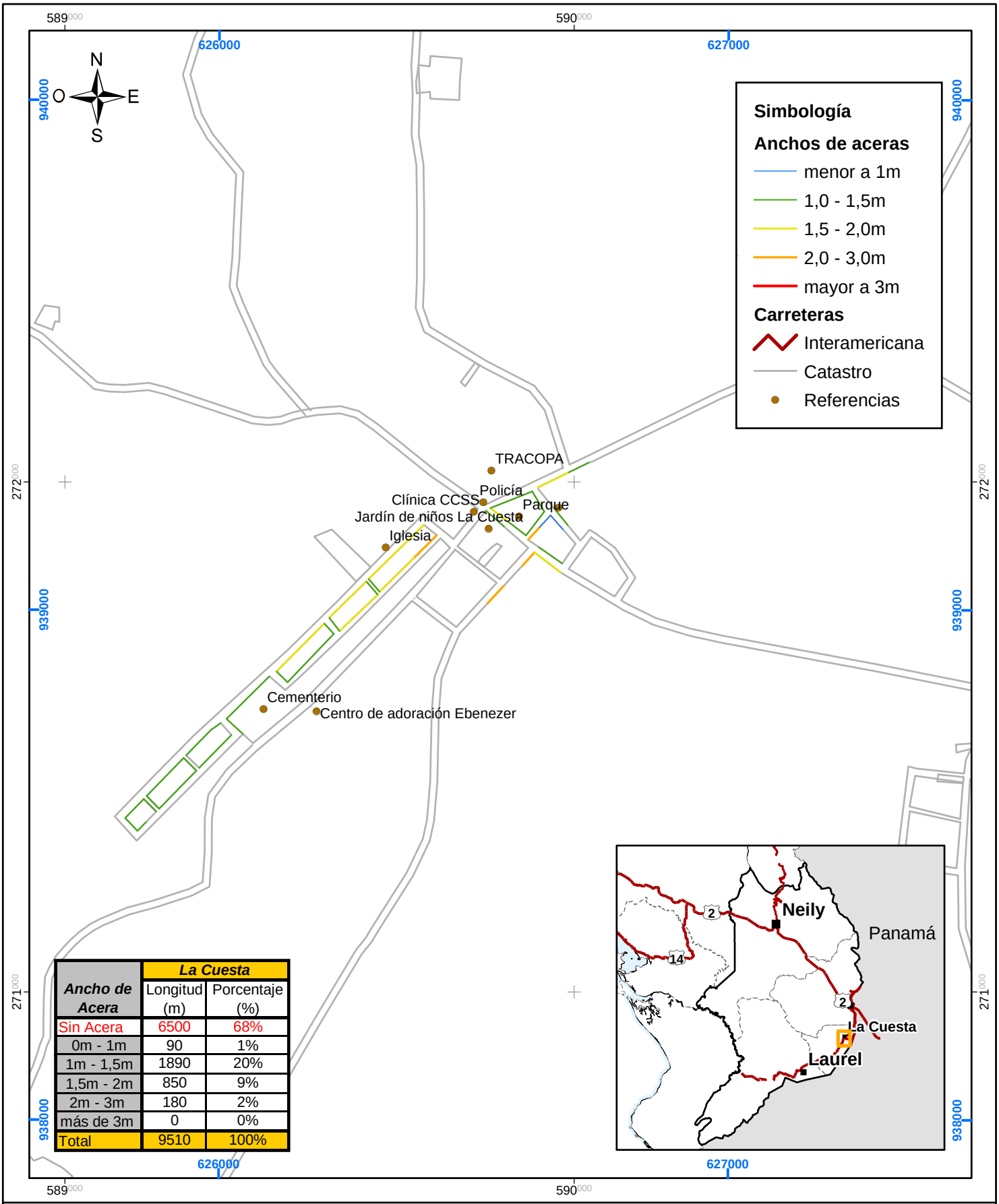
100 50 0 100 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:5.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



Ancho de Acera	La Cuesta	
	Longitud (m)	Porcentaje (%)
Sin Acera	6500	68%
0m - 1m	90	1%
1m - 1,5m	1890	20%
1,5m - 2m	850	9%
2m - 3m	180	2%
más de 3m	0	0%
Total	9510	100%

6-4.1.4. Distribución de anchos de aceras en La Cuesta

Plan Regulador Cantonal de Corredores

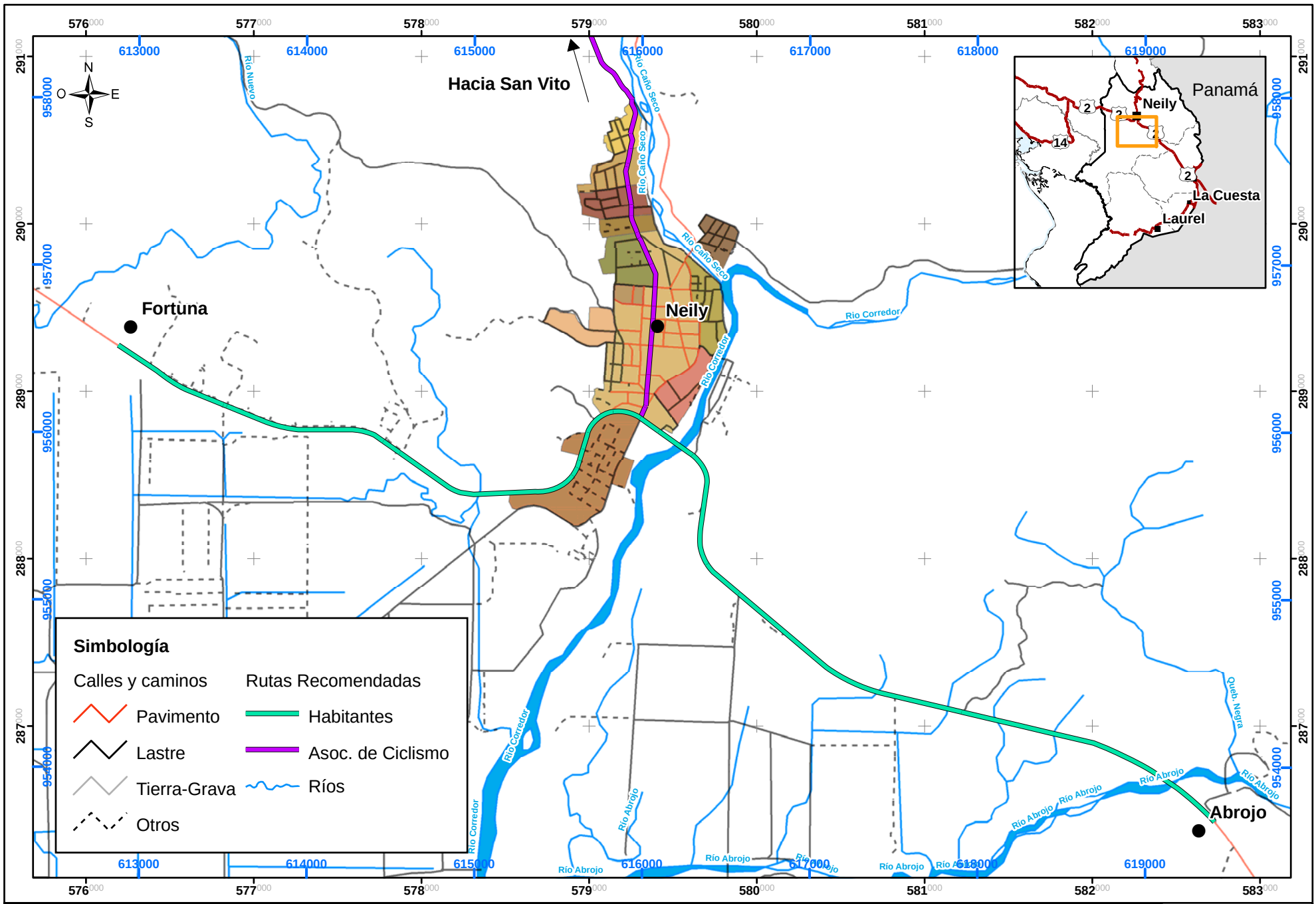
200 100 0 200 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:10.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



6-4.2.1. Rutas Recomendadas para Ciclovias en Ciudad Neily

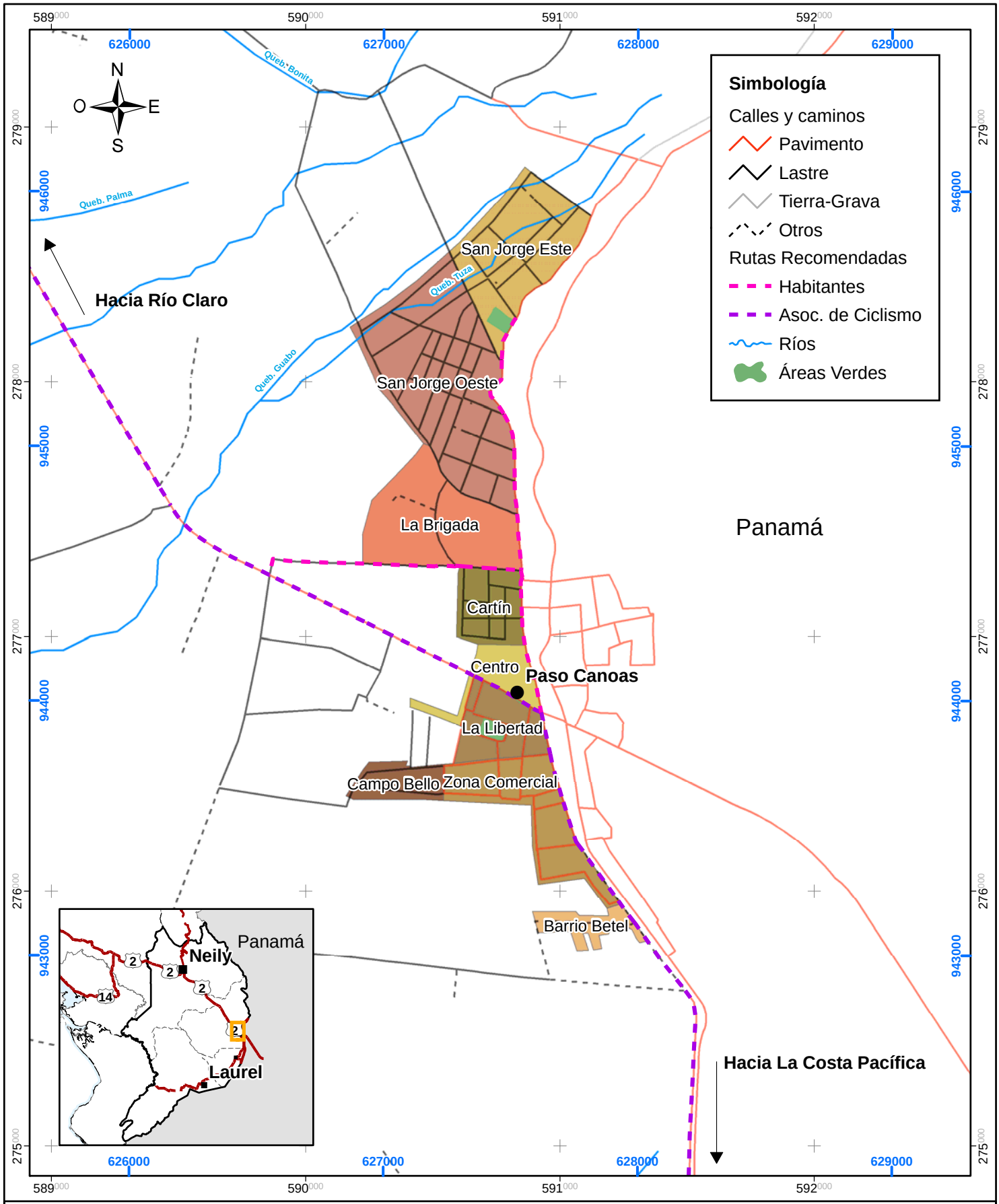
Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 250 500 1.000 Metros

Escala: 1:30.000

Fuente: IGN, Cartografía 1:50 000
Trabajo de campo 2006, 2009.

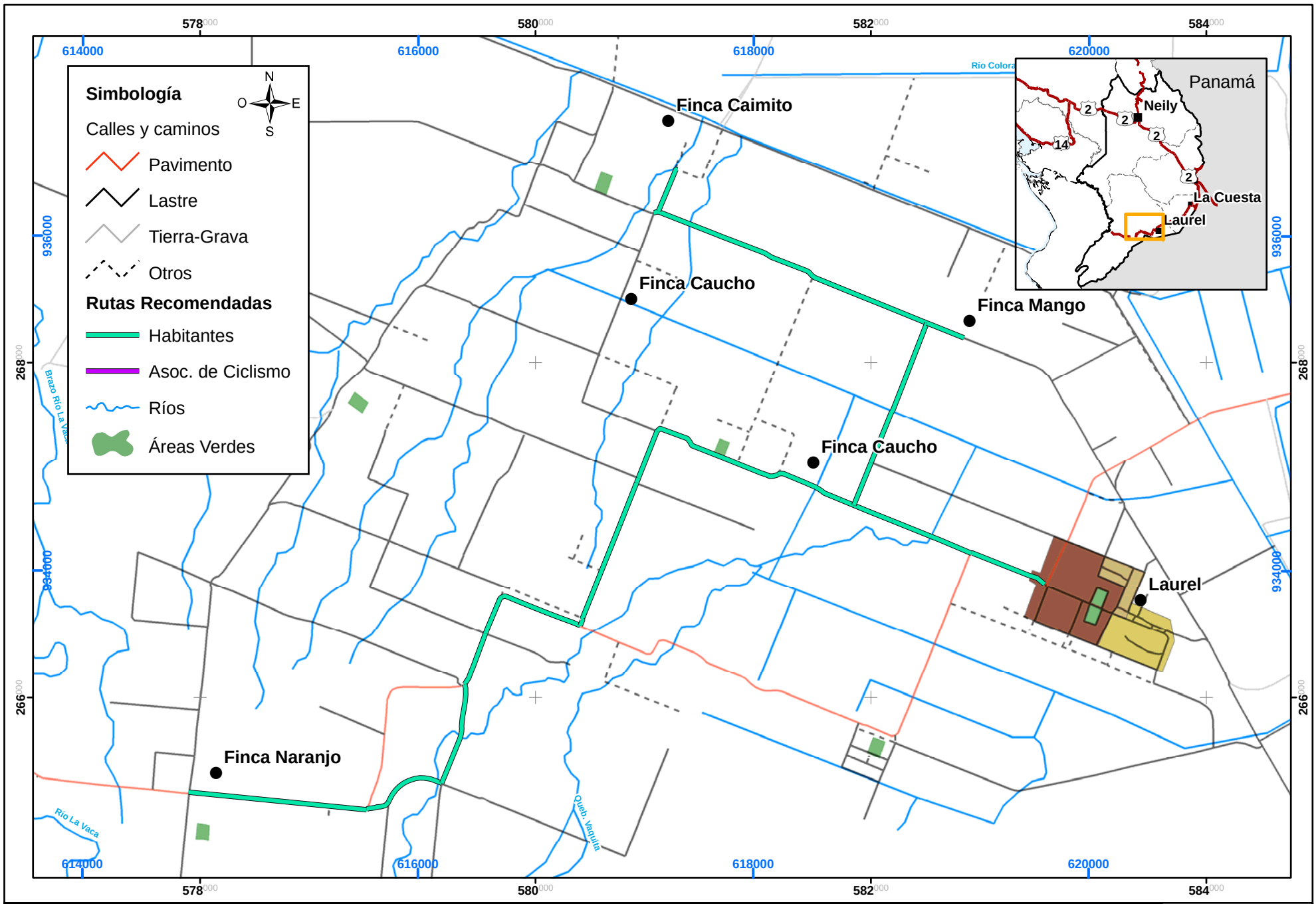
ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



6-4.2.2. Rutas Recomendadas para Ciclovias en Paso Canoas

Plan Regulador Cantonal de Corredores	400 200 0 400 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul) Escala: 1:20.000	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000; Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



6-4.2.3. Rutas Recomendadas para Ciclovias en Laurel

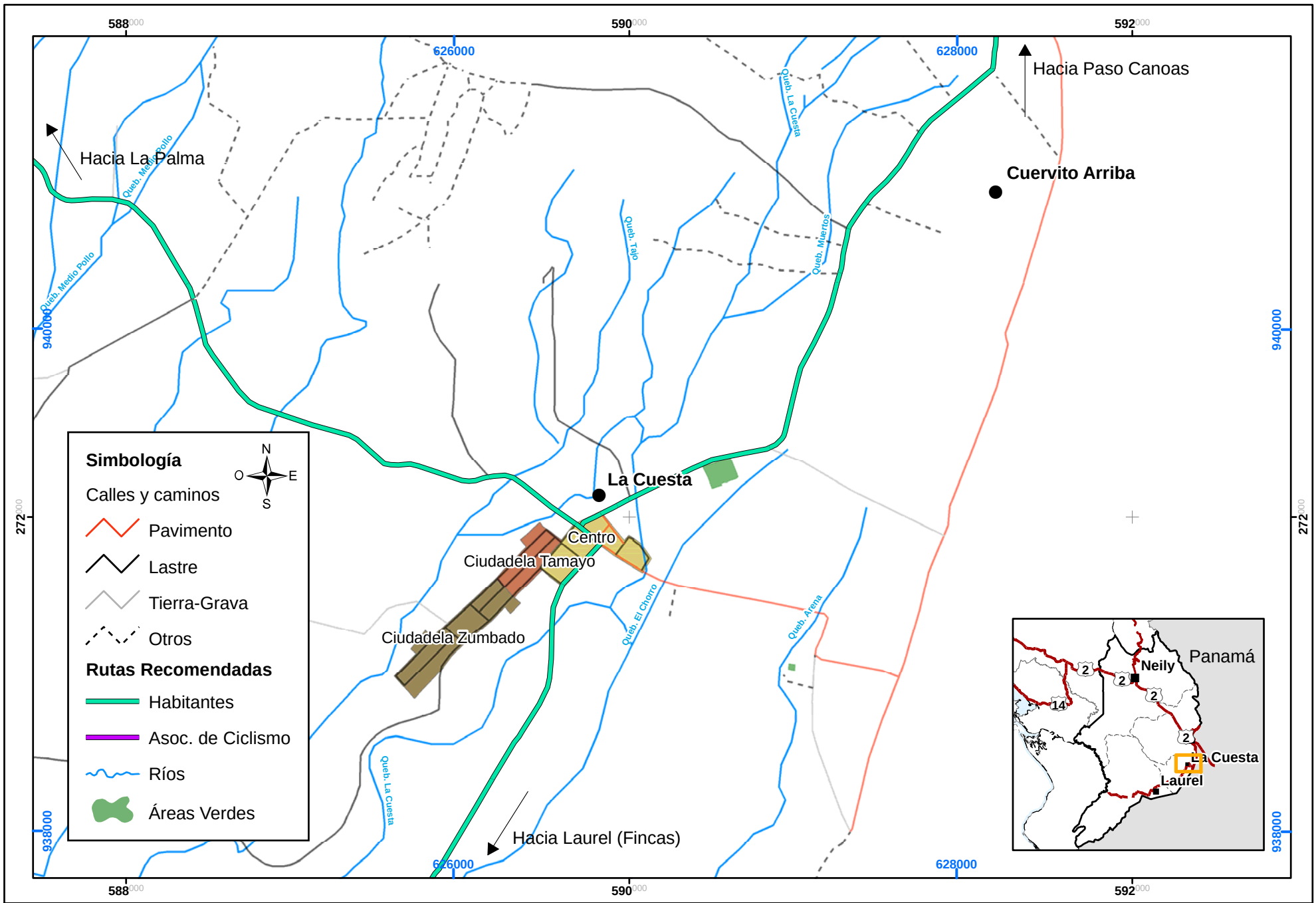
Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 250 500 1.000 Metros

Escala: 1:30.000

Fuente: IGN, Cartografía 1:50 000
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



6-4.2.4. Rutas Recomendadas para Ciclovias en La Cuesta

Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 150 300 600 Metros

Escala: 1:20.000

Fuente: IGN, Cartografía 1:50 000
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

TEMÁTICA	*Infraestructura y operaciones aeroportuarias*	6-5

1. Descripción

Objetivo: Analizar las condiciones actuales de la infraestructura aeroportuaria y de la cantidad de operaciones realizadas en los aeródromos de Corredores.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

En el cantón de Corredores, se esperan dos tipos de vuelos predominantes: fumigación de plantaciones desde el aire y, en menor medida, llegada de pasajeros en aeronaves.

Las operaciones aeronáuticas deben cumplir con un estándar de seguridad mínimo que evite o disminuya la posibilidad de la ocurrencia de sucesos como accidentes o incidentes aéreos. Para cumplir con el objetivo anterior se debe tener una infraestructura física apta.

Sobre el entorno, la operación de aeronaves puede representar limitaciones al tamaño de infraestructura. Además, el ruido generado por las aeronaves puede ser una fuente considerable de contaminación sónica. La medida en que ambas restricciones impacten sobre el territorio y las actividades que en esta se desarrollan, dependen del funcionamiento del campo de aterrizaje y las características de las aeronaves que lo utilizan.

b. Inventario de los datos e información recopilada

Información básica de los aeródromos de Costa Rica, obtenida a partir del Aeronautical Information Publication (AIP) generada periódicamente por la DGAC.

Fotografías de las aproximaciones, pistas, calles de rodaje e infraestructura en general de los aeródromos de la zona.

Itinerarios de los operadores de aviación comercial regular interna y taxis aéreos que operan regularmente en los aeródromos del sur del país.

c. Metodología aplicada

Compilación de los datos de las operaciones aeronáuticas dadas por la DGAC y los operadores regulares.

Utilización de la información de fuentes varias para poder generar una visión general de los tipos de operadores, condiciones físico-espaciales y servicios brindados en los aeródromos.

Se elaborará una síntesis de la información con el fin de incluir estos análisis en la elaboración del Plan Regulador del Cantón de Corredores.

d. Fuentes de información

Dirección General de Aviación Civil

Páginas electrónicas de líneas aéreas de aviación comercial interna y taxis aéreos

Páginas electrónicas de base de datos fotográfica de aeropuertos nacionales

Bases de datos del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS-UCR)

6-5 Infraestructura y Operaciones Aeroportuarias

Esta sección incluye el análisis de los dos aeródromos existentes en el cantón de Corredores, así como un esbozo del funcionamiento general del sistema aeroportuario de la Región Brunca.

En general, como puede verse en el mapa 6-5.1, existen numerosos aeródromos en la región. Sin embargo, esta diversidad esconde la realidad operacional de que solo unos pocos de ellos funcionan como puntos de enlace para pasajeros y casi ninguno para carga. En su mayoría, son utilizados para evacuaciones de emergencia y para fumigaciones aéreas. Esto es particularmente cierto de los aeródromos de Corredores. Originalmente, funcionaron tres en el cantón: Paso Canoas (fuera de operación desde hace varios años), Coto 47 y Laurel. Actualmente, solo permanece Laurel en funcionamiento, como parte de una política de inversiones para mantener menos aeródromos pero con mejores condiciones de infraestructura y seguridad. Sin embargo, al estar Laurel más lejos de Ciudad Neily, la conexión aérea fue suspendida (cuando Coto 47 funcionaba, SANSA tenía un vuelo entre Ciudad Neily y San José; actualmente, las operaciones de SANSA se cocentran en Golfito y Puerto Jiménez).

6-5.1 Operaciones aéreas y operadores regulares

La Dirección General de Aviación Civil tenía, en 2007, tres compañías registradas como empresas locales. Dos de ellas (SANSA y Nature Air) cuentan con permisos para realizar operaciones regulares en tanto que la tercera (Heliservicios Aerobel) está inscrita para realizar servicios de transporte público pero no regulares. Otras doce empresas están registradas para realizar servicios privados en Costa Rica (MEIC, 2007).

La tabla 6-5.1 (anexa) muestra los vuelos regulares de SANSA y Nature Air hacia la Región Brunca, de acuerdo con los horarios de viaje listados en las páginas de Internet de ambas compañías (http://www.flysansa.com para SANSA y http://www.natureair.com/ de Nature Air). Como puede verse, ninguna de ellas realiza vuelos regulares a los aeródromos de Corredores, aunque SANSA tuvo en su momento un vuelo regular diario al aeródromo de Coto 47. Los aeródromos centrales al funcionamiento del sistema son Puerto Jiménez y Golfito, con una notable mejora en la conectividad durante la temporada alta producto de la forma en que opera Nature Air.

No existen estadísticas en la DGAC sobre vuelos entre aeropuertos locales, solo entre los aeropuertos internacionales (Juan Santamaría, Liberia y Tobías Bolaños) y otros destinos. Esto se debe a la forma de registrar los vuelos, específicamente a la existencia de personal permanente en los aeródromos. Sin embargo, es muy poco probable que muchos vuelos entre los aeródromos de Corredores y otros aeródromos locales hayan ocurrido, tomando en cuenta que ni SANSA ni Nature Air ofrecen este tipo de vuelos regularmente.

El cierre de Coto 47 modificó la accesibilidad aérea a Ciudad Neily, el mayor centro atractor del cantón. El mapa anexo muestra que la distancia del par Ciudad Neily-aeródromo de Laurel es de 30 Km. aproximadamente, en tanto que la distancia entre el aeródromo de Golfito y Ciudad Neily es de 40 Km. Sin embargo, el camino del aeródromo de Laurel a Ciudad Neily está pavimentado con lastre, en tanto que la Carretera Interamericana (de alta capacidad y, por lo tanto, capaz de permitir mayores velocidades de circulación) une Golfito y Ciudad Neily. Esto significa que, pese a la mayor distancia, el tiempo de viaje Ciudad

Neily-Golfito es menor que el tiempo de viaje entre Ciudad Neily y Laurel. Adicionalmente, como se señaló, es evidente que el aeródromo de Golfito tiene mayor diversidad de opciones para viajar a otras zonas del país (en particular, a los aeropuertos principales en San José y Liberia).

En síntesis, los aeródromos de Corredores claramente de tercer nivel dentro de la organización de operaciones en Costa Rica. No existen vuelos regulares de pasajeros y, en el caso de Coto 47, el aeródromo ni siquiera está en operación. La mayoría de operaciones está muy posible-mente centrada en vuelos de fumigación, aunque no existen estadísticas para demostrarlo.

6-5.2 Aeródromo Laurel (MRLE)

El aeródromo Laurel se encuentra a 30 Km. de Ciudad Neily a través de carreteras nacionales, contiguo a la frontera Costa Rica-Panamá. La accesibilidad al aeródromo por vías terrestres es relativamente buena. Se encuentra a 70 Km. de Golfito, donde está el aeródromo primario más cercano, a través de las carreteras nacionales (608, 2 y 14) o 50 Km. a través de la Ruta Nacional 238 (pero esta segunda ruta implica cruzar el río Colorado en ferry). Debe hacerse notar que Golfito está a aproximadamente 45 Km. de distancia de Ciudad Neily por carreteras pavimentadas, vs. 30 Km. entre Ciudad Neily y el aeródromo de Laurel por carretera lastreada. Es muy posible que el aeródromo de Golfito, por su carácter primario y cantidad de operadores regulares así como poca diferencia en términos de tiempo de viaje entre ambos aeródromos y Ciudad Neily, tenga ventajas en términos de atraer demanda de pasajeros sobre Laurel.

Dada su localización y características de infraestructura, así como la cercanía de otros campos de aterrizaje más utilizados, es de esperar que sea utilizado fundamentalmente para fumigación de plantaciones cercanas de palma, arroz, plátano, etc. Sin embargo, el reciente cierre de operaciones regulares en el aeropuerto de Coto 47 podría modificar esta realidad, aunque como se indicó, estos podrían en parte utilizar el aeródromo de Golfito.

Tabla 6-5.1. Características físicas del aeródromo Laurel

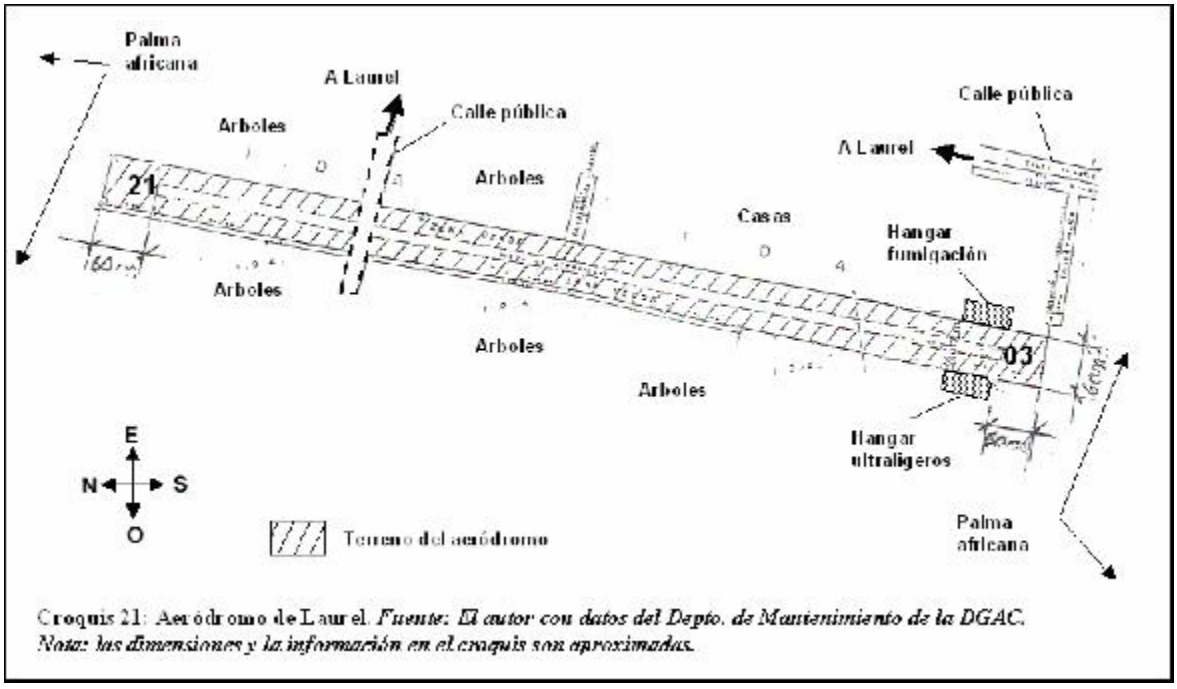
Característica	***Descripción***
Nombre del Aeródromo	Laurel
Código de la OACI	MRLE
Ciudad	Laurel
Latitud	8º26’ N
Longitud	82º54’ W
Orientación Magnética	11/29
Longitud de la pista	948 m
Ancho de la pista	15 m
Elevación	20 msnm
Tipo de Superficie	Asfalto
Hora de Operación	Diurna
Responsables de uso	DGAC/privados
Servicio de combustible	No
Otras Facilidades	No hay

Nota: La orientación de las pistas de los aeródromos se explican en el Apéndice A
Fuente: AIP de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, consultado en línea: http://www.dgac.go.cr/ais/aip/ingles/AD%20EV%20web.pdf, en mayo de 2009

El 17 de septiembre de 2008, mediante circular C30-33/08 (suplemento al AIP), la DGAC aumentó la longitud de pista para Laurel de 765 a 948 metros y su superficie de rodamiento pasó a ser asfalto (anteriormente era grava). Dado el cierre del aeródromo Coto 47 a operaciones regulares y el mejoramiento de este aeródromo, es posible que parte de las operaciones regulares sean trasladadas a Laurel.



Fotografía 1. Aeródromo Laurel MRCE
Fuente: www.dgac.go.cr



Croquis 21: Aeródromo de Laurel. *Fuente: El autor con datos del Depto. de Mantenimiento de la DGAC. Nota: las dimensiones y la información en el croquis son aproximadas.*

Figura 1. Esquema de aeródromo Laurel MRCE
Fuente: www.dgac.go.cr
NOTA: La orientación magnética de la pista de MRCE era 31/13 (y no 21/03 como se indica en la carta); fue actualizada mediante suplemento al AIP a 29/11

6-5.3 Aeródromo Coto 47 (MRCC)

El aeródromo de Coto 47 es el más cercano a Ciudad Neily (se encuentra a 7 Km. de la ciudad) y hasta recientemente, era el centro de operaciones regulares con vuelos de SANSA desde el aeródromo de Golfito llegando a él. Sin embargo, las políticas de mejoramiento de infraestructura de la DGAC resultaron en el mejoramiento del aeródromo de Laurel (MRLE) y consecuentemente, con el cierre de operaciones en el aeródromo de Coto 47:

"Con efecto a partir del 19 de noviembre 2008 y permanente, aeródromo Coto 47 MRCC, operable únicamente para vuelos de emergencias médicas debidamente coordinado por el Hospital de Ciudad Neily [sic]." Suplemento C02-03/09 al AIP, 20 de enero de 2009

Tabla 6-5.2. Características físicas del aeródromo Coto 47

Característica	***Descripción***
Nombre del Aeródromo	Laurel
Código de la OACI	MRLE
Ciudad	Laurel
Latitud	8º36' N
Longitud	82º58' W
Orientación Magnética	18/36
Longitud de la pista	1000 m
Ancho de la pista	20 m
Elevación	8 msnm
Tipo de Superficie	Asfalto
Hora de Operación	Diurna
Responsables de uso	Particular de servicio público (fumigación y comercial)
Servicio de combustible	No
Otras Facilidades	No hay

Nota: La orientación de las pistas de los aeródromos se explican en el Apéndice A
Fuente: AIP de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, consultado en línea: http://www.dgac.go.cr/ais/aip/ingles/AD%20EV%20web.pdf, en mayo de 2009



Fotografía 2. Aeródromo Coto 47 MRCC
Fuente: www.nacion.com

La ausencia de cercas en torno a la pista ha sido causa de graves accidentes en el pasado. Por ejemplo, la fotografía 3 muestra una avioneta recién colisionada con un rebaño de búfalos que había invadido la pista en junio de 2006.

6-5.4 Taxi aéreo y costos de viaje a Corredores

Adicionalmente a las aerolíneas que operan vuelos regulares, existen en Costa Rica once empresas que realizan servicios de vuelos privados (DGAC, 2009). Realizando una analogía con el transporte público terrestre, las empresas de vuelos regulares son equivalentes a compañías de autobús (con horarios regulares, tarifas fijas y generalmente, unidades de mayor capacidad) y las empresas de vuelos especiales cumplen la misma función que un taxi, proveyendo mayor flexibilidad pero a un costo mayor.

La tabla 6-5.3 muestra las tarifas entre San José los aeródromos de Golfito y Laurel para dos empresas de servicios especiales. Debe resaltarse que las tarifas de este tipo de servicio son por hora (la tabla muestra el costo para viajes con tiempo estimado por la misma compañía) y existen tarifas para vuelo, espera y pernoctación, de modo que los clientes podrían crear viajes específicos entre cualesquiera dos aeródromos en operación, públicos o privados, bajo las condiciones específicas que desearan. Estos serían necesariamente más caros que un servicio regular de pasajeros o carga.

Tabla 6-5.3. Tarifas desde San José hacia Laurel y Golfito de las compañías Taxi Aéreo Centroamericano y Aviones Taxi Aéreo

		Temporada Verde*		***Temporada Verano****	
Avión	***Pasajeros***	*Laurel*	*Golfito*	*Laurel*	*Golfito*
Cessna 206	5	$871	$774	$960	$854
Piper Seneca	5	$1078	$943	-	-
Piper Azteca	5	$1078	$943	$1172	$1026
Piper Navajo	7	$1674	$1465	$1650	$1443
Twin Otter	18	$3186	$2788	$3226	$2823

* Hasta 31 de octubre

** A partir del 1º de noviembre

NOTA: Taxi Aéreo Centroamericano viaja desde el Aeropuerto Tobías Bolaños y Aviones Taxi Aéreo, desde el Aeropuerto Juan Santamaría

Fuente: http://airchartercentralamerica.com/espanol/tarifas.html, consulta: 27 de agosto de 2009

Dos realidades sobre costos de viaje entre San José y Corredores: utilizar el servicio regular entre San José y Golfito a través de SACSA cuesta $95 por persona; si los aviones están llenos, el costo de ese mismo viaje a través de Taxi Aéreo Centroamericano (TACSA) es de $155 a $210 por pasajero. El viaje a Laurel por pasajero, bajo la misma suposición y a través de TACSA, cuesta entre $175 y $240 por pasajero (pero no existe un servicio regular a través de SACSA o Nature Air).

Esto significa que viajar a través del servicio regular es considerablemente más barato que utilizar un taxi aéreo pero también que viajar a Laurel es inherentemente más caro que viajar hacia Golfito. No solo debe pagarse el costo adicional del taxi aéreo, que puede ser el doble que la tarifa regular pero justificado por la mucha mayor flexibilidad de este tipo de servicio en términos de horarios e itinerarios, sino también el costo adicional de viajar a Laurel vs. viajar a Golfito (en general, el viaje a Laurel es un 14% más caro que a Golfito). Y a esto, debe sumarse el mayor tiempo de viaje entre el aeródromo de Laurel a

Corredores, cuando comparado con Golfito. Desde el punto de vista de transporte de pasajeros, entonces, el aeródromo de Laurel no es muy competitivo.

Tabla 6-5.4. Vuelos de operadores regulares locales hacia la Región Brunca

Origen	***Destino***	***Frecuencia***			
		Temporada alta		*Temporada baja*	
		Nature Air	*SANSA*	*Nature Air*	*SANSA*
Arenal	Golfito	1 vuelo diario			
Arenal	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			
Drake	Arenal	1 vuelo diario			
Drake	Bocas del Toro - Panamá	1 vuelo: L,M,V,S,D			
Drake	Golfito	1 vuelo diario			
Drake	Jiménez	1 vuelo diario			
Drake	Liberia	1 vuelo diario	2 vuelos diarios	2 vuelos diarios	
Drake	Nosara	1 vuelo diario	1 vuelo diario		
Drake	Quepos	1 vuelo diario	1 vuelo diario		
Drake	San Jose	2 vuelos diarios	2 vuelos diarios		1 vuelo diario + 1 vuelo: K,M,V,D
Drake	Tamarindo	1 vuelo diario	2 vuelos diarios		
Drake	Tambor	1 vuelo diario	1 vuelo diario		
Golfito	Bocas del Toro - Panamá	1 vuelo: L,M,V,S,D			
Golfito	Drake	1 vuelo diario			
Golfito	Liberia	1 vuelo diario		2 vuelos diarios	
Golfito	Nosara	1 vuelo diario			
Golfito	Palmar Sur	1 vuelo diario			
Golfito	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			
Golfito	Punta Islita	1 vuelo diario			
Golfito	Quepos	1 vuelo diario			
Golfito	San José	2 vuelos diarios	4 vuelos diarios	1 vuelo diario	4 vuelos diarios
Golfito	Tamarindo	1 vuelo diario			
Golfito	Tambor	1 vuelo diario			
Liberia	Drake	1 vuelo diario		2 vuelos diarios	
Liberia	Golfito	1 vuelo diario		2 vuelos diarios	
Liberia	Palmar Sur	1 vuelo diario		1 vuelo diario	

Origen	***Destino***	***Frecuencia***			
		Temporada alta		*Temporada baja*	
		Nature Air	*SANSA*	*Nature Air*	*SANSA*
Liberia	Puerto Jiménez	1 vuelo diario		4 vuelos diarios	
Nosara	Golfito	1 vuelo diario			
Nosara	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			
Palmar Sur	Arenal	1 vuelo diario			
Palmar Sur	Bocas del Toro - Panamá	1 vuelo: L,M,V,S,D			
Palmar Sur	Drake Bay	1 vuelo diario			
Palmar Sur	Liberia	1 vuelo diario		1 vuelo diario	
Palmar Sur	Nosara	1 vuelo diario			
Palmar Sur	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			
Palmar Sur	Quepos	1 vuelo diario			1 vuelo: V,S,D
Palmar Sur	San Jose	1 vuelo diario	3 vuelos diarios	1 vuelo diario	2 vuelos diarios + 1 vuelo: V,S,D
Palmar Sur	Tamarindo	1 vuelo diario			
Palmar Sur	Tambor	1 vuelo diario			
Puerto Jiménez	Arenal	1 vuelo diario			
Puerto Jiménez	Bocas del Toro - Panamá	1 vuelo: L,M,V,S,D			
Puerto Jiménez	Drake Bay	3 vuelos diarios	2 vuelos diarios		
Puerto Jiménez	Golfito	2 vuelos diarios			
Puerto Jiménez	Liberia	2 vuelos diarios		4 vuelos diarios	
Puerto Jiménez	Nosara	2 vuelos diarios			
Puerto Jiménez	Palmar Sur	1 vuelo diario			
Puerto Jiménez	Punta Islita	2 vuelos diarios			
Puerto Jiménez	Punta Islita	2 vuelos diarios			
Puerto Jiménez	Quepos	2 vuelos diarios			
Puerto Jiménez	San José	5 vuelos diarios	6 vuelos diarios		4 vuelos diarios + 1 vuelo: K,M,V,S,D
Puerto Jiménez	San José	5 vuelos diarios		3 vuelos diarios y 1 vuelo: V,S,D	

Origen	***Destino***	***Frecuencia***			
		Temporada alta		*Temporada baja*	
		Nature Air	*SANSA*	*Nature Air*	*SANSA*
Puerto Jiménez	Tamarindo	2 vuelos diarios			
Puerto Jiménez	Tambor	1 vuelo diario			
Punta Islita	Golfito	1 vuelo diario			
Punta Islita	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			
Quepos	Drake	2 vuelos diarios			
Quepos	Golfito	1 vuelo diario			
Quepos	Palmar Sur	1 vuelo diario	1 vuelo diario		1 vuelo: V,S,D
Quepos	Puerto Jiménez	2 vuelos diarios			
San José	Drake	2 vuelos diarios	2 vuelos diarios	2 vuelos diarios	1 vuelo diario + 1 vuelo: K,M,V,D
San José	Golfito	2 vuelos diarios	4 vuelos diarios	1 vuelo diario	4 vuelos diarios
San José	Palmar Sur	1 vuelo diario	3 vuelos diarios	1 vuelo diario	2 vuelos diarios + 1 vuelo: V,S,D
San José	Puerto Jiménez	5 vuelos diarios	6 vuelos diarios	3 vuelos diarios + 1 vuelo: V,S,D	4 vuelos diarios + 1 vuelo: K,M,V,S,D
San José	Palmar Sur	1 vuelo diario			
Tamarindo	Drake Bay	1 vuelo diario			
Tamarindo	Golfito	1 vuelo diario			
Tamarindo	Palmar Sur	1 vuelo diario			
Tamarindo	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			
Tambor	Drake Bay	1 vuelo diario			
Tambor	Golfito	1 vuelo diario			
Tambor	Palmar Sur	1 vuelo diario			
Tambor	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			
Tortuguero	Drake Bay	1 vuelo diario			
Tortuguero	Golfito	1 vuelo diario			
Tortuguero	Palmar Sur	1 vuelo diario			
Tortuguero	Puerto Jiménez	1 vuelo diario			

L: lunes, K: martes, M: miércoles, J: jueves, V: viernes, S: sábado, D: domingo

Fuente: www.flysansa.com, www.natureair.com

Apéndice A

Orientación de las pistas de aterrizaje
La orientación de las pistas de aterrizaje de los aeródromos se escogen de acuerdo a la dirección predominante del viento en la ubicación geográfica del mismo.

Por ejemplo, si en una zona específica el viento proviene del rumbo 50° (con respecto al norte magnético), la pista debe tener un rumbo de 050°-230° (el cual establece una línea con su recíproco) la cual está alineada con el viento (Figura A-1).

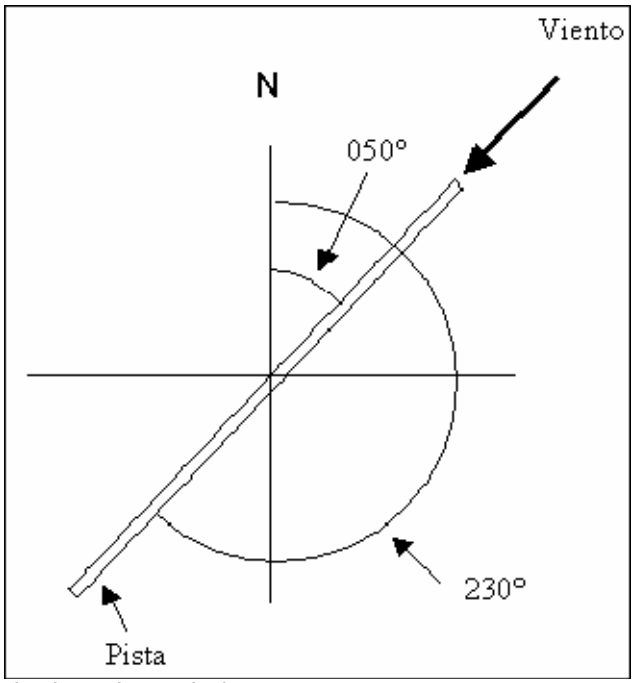


Figura A-1. Orientación de pistas de aterrizaje

A partir de la orientación magnética de la pista se le asigna el número de las pistas a las cabeceras. De la figura 1, la cabecera de la pista con ubicación noreste tiene la orientación de 050° a 230°, éste último valor se utiliza (en decenas de grados) para asignar el nombre de la cabecera, que en este caso particular se nombraría pista 23.
De igual manera, la cabecera ubicada al suroeste tiene la orientación de 230° a 050°, éste último valor se utiliza (en decenas de grados) para asignar el nombre de la cabecera, que en este caso particular se nombraría pista 05.

A partir de los datos anteriores, en la figura A-2 se puede observar la nomenclatura utilizada en la asignación de los nombres de las cabeceras de las pistas de los aeródromos.

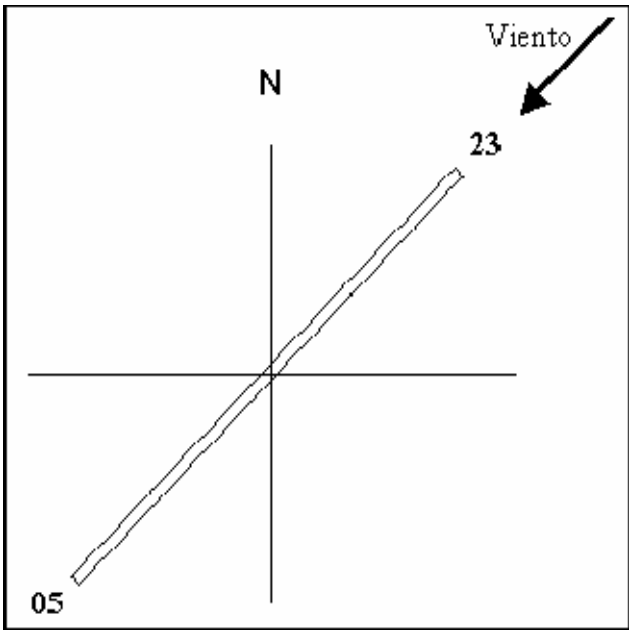
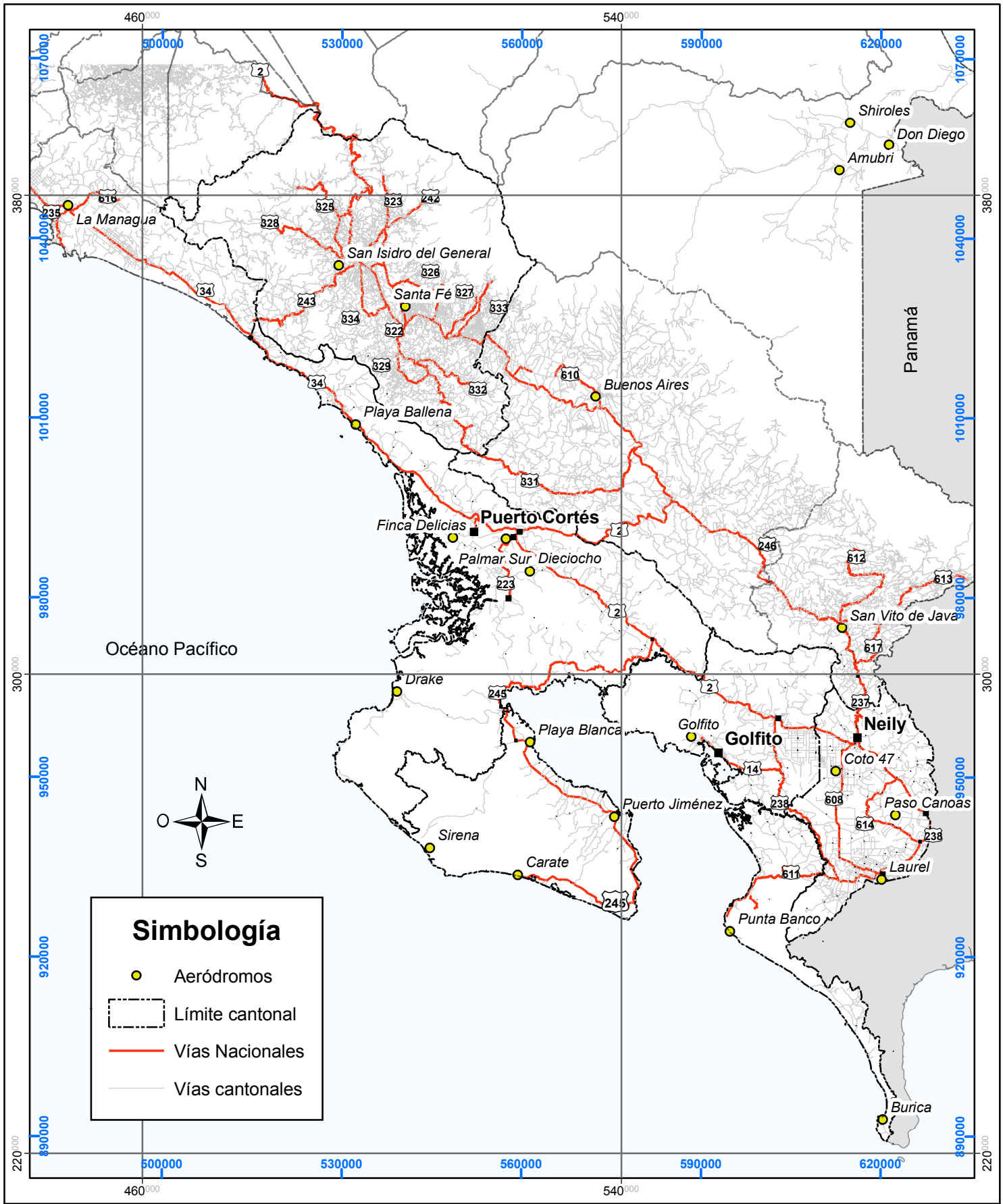


Figura A-2. Asignación de las cabeceras de pistas



Mapa 6-5.1. Aeródromos en la Región Brunca

Plan Regulador Cantonal de Corredores

14 7 0 14 Kilómetros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Dirección General de Aviación Civil, 2008

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

Bibliografía

Libros

Molinero Molinero, A.R., Sánchez Arellano, L.I. (2005). "Trasporte público: Planeación, Diseño, Operación y Administración". México. Universidad Autónoma de México.

Banco Mundial (2002). "Ciudades en movimiento: Revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial". Washington D.C, Estados Unidos de América.

Jacobs, Jane (1961). "The Death and Life of Great American Cities". Random House. Nueva York.

Klein, William R. (AICP), y Lewis, Megan S. (AICP), Editores (2006). "Planning and urban design standards". Editorial John Wiley & Sons, Inc. Hoboken, New Jersey, Estados Unidos.

INTECO, norma INTE- 03-01-09-02. "Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos rurales. Vías de circulación horizontales". Primera Edición. San José, Costa Rica.

Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (2008). "Guía para el Diseño y Construcción del Espacio Público en Costa Rica". Editorial Gozaka. Primera Edición. San José, Costa Rica.

Alcaldía de Medellín, Departamento Administrativo de Planeación (2003). "Manual de Diseño de los Componentes del Espacio Público". LAUR Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia.

Tesis

Figueroa Arias, Daniel (2009). "Tiempos de Viaje en el Sistema de Transporte Público en el Área Metropolitana de San José". Trabajo final de Graduación para Licenciatura en Ingeniería Civil, Montes de Oca, Universidad de Costa Rica.

Sitios de Internet

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2009). Estadísticas de población: Defunciones. Obtenido de: http://www.inec.go.cr

Río de Janeiro, La Ciudad, Brasil, caminando sin rumbo (2009).
Obtenido de: www.caminandosinrumbo.com/brasil/rio/copacabana/copacabana4.jpg.

Bn Villade Alama.es (2009)
Obtenido de: www.totana.net.

La Ciudad Sostenible. Planificación y Teoría de Sistemas (2009).
Obtenido de: http://www.ieg.csic.es/Age/boletin/33/3306.pdf

Política de la Unión Europea en Materia de Desarrollo Urbano (2009).
Obtenido de: http://habitat.aq.upm.es/hpuue/a003.html

Ciclovías urbanas, Todo a Pulmón, por Fernando Ritacco (2009).
Obtenido de: http://www.fcen.uba.ar/publicac/revexact/exacta6/panorama.htm

Plataforma Carril Bici de Córdoba. Automóvil vrs Bicicleta.
Obtenido de: http://www.platabicicordoba.org/310_automovil_vs_bicicleta.htm

Arriba´e la chancha, Ciclistas Urbanos, Tu Ciudad en Bici (2009).
Obtenido de: http://arribaelachancha.cl

Municipalidad Jesús María (2009).
Obtenido de: http://munijesusmaria.gob.pe

Intersecciones y Pasos de Peatones (2009).
Obtenido de:
http://www.abenor.org/abenor/biblioteca/LIBROS/manualdevadosypasospeatonales.pdf

IFAM, Dirección de Gestión Municipal Sección de Investigación y Desarrollo (2009).
Obtenido de: http://aconvivir.org/documentos/aceras,peatonesyespaciospublicos.pdf

Conocimiento, Actitudes y Prácticas (CAP) sobre la bicicleta, Lima (2009).
Obtenido de: http://www.fonamperu.org/general/transp/documentos/apoyofocus.pdf

Diccionario de Arquitectura y Construcción (2009).
Obtenido de: http://www.parro.com.ar/definicion-de-contrahuella

Arquitectura y Construcción (2009).
Obtenido de: http://www.arqhys.com/articulos/escaleras-peldanos.html

Air Charter Service. 2009. Tarifas [Taxi Aéreo Centroamericano y Aviones Taxi Aéreo].
Obtenido de: http://airchartercentralamerica.com/espanol/tarifas.html

Dirección General de Aviación Civil. Empresas con certificados de explotación (2008). Cuadro resumen de empresas concesionarias.
Obtenido de:
http://www.dgac.go.cr/ transporte_aereo/operadores/Companias%20Aereas.pdf

Ministerio de Economía, Industria y Comrecio, Comisión para Promover la Competencia. Mercado de transporte aéreo interno de personas. (2007)
Obtenido de: http://reventazon.meic.go.cr/cpc/ 2007/C-009-07-art9.pdf

Nature Air. Costa Rica Airlines - Nature Air. Airline Flights within Costa Rica. (2009)
Obtenido de: http://www.natureair.com/

SANSA. SANSA Regional. (2009)
Obtenido de: http://www.flysansa.com/#

Mateo–Babiano, Iderlina. Pedestrian Space Management as a Strategy in Achieving Sustainable Mobility. Ensayo de investigación (2003).
Obtenido de: www.oikos-foundation.unisg.ch/academy2003/papier_babiano.pdf.

Entrevistas

Li Wong, R. (2009) Entrevista telefónica. Asociación de Ciclismo Corredores. San José, Costa Rica [10 de agosto de 2009].

Bases de datos

Ministerio de Transporte Público (2009). "Registro de TPD y porcentaje de vehículos de estaciones de recuento".

Publicaciones

Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible. (2008). "Diagnóstico Plan Regulador Pérez Zeledón". Tomo III Infraestructura y desarrollo. Costa Rica.

Alfaro, Dionisio (compilador). (2003) "El Código Urbano". Editorial Porvenir. San José, Costa Rica.

Ley 7600. (29 de mayo de 1996) Igualdad De Oportunidades Para Las Personas Con Discapacidad y sus reformas.

Reglamento de espacios públicos, viabilidad y transporte y sus reformas. 27 de enero de 1997.

Ley 7331. Ley de tránsito por vías públicas terrestres y sus reformas. 13 de abril de 1993.

Investigaciones

LCR Logística. (2007). "Estudio de Oferta y Demanda de Transportes de la GAM – Resumen Ejecutivo". San José, Costa Rica.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2001). "XI Censo Nacional de Población y V de Vivienda, Resultados Generales 2000". San José, Costa Rica: INEC, 2001.

Centros de Población

Temática	*Centros de Población y crecimiento urbano futuro*	**7-1**

1. Descripción

Objetivos:

- Clasificar los diversos centros de población para determinar su potencial de crecimiento urbano.
- Identificar núcleos consolidados y a consolidar de población.
- Determinar las zonas con restricciones diversas para la actividad humana.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

La actividad humana requiere centros de población en los que se concentren comercios y servicios (públicos y privados) que satisfagan las diversas necesidades e intereses de los habitantes de una región determinada.

La dispersión de las actividades y los impactos que este proceso de crecimiento conlleva, no son prácticas sostenibles y son de las principales razones por las que el ordenamiento territorial y planificación urbana son determinantes para mejorar la calidad de vida de los habitantes de una región.

La forma en que debe crecer Ciudad Neily, hasta donde debe expandirse el centro urbano de Paso Canoas, los límites de crecimiento en Laurel o la Cuesta, que servicios deberían en los asentamientos de población, son aspectos determinantes para poder planificar el uso del territorio en Corredores.

De esta forma, el tema de los centros de población y crecimiento a futuro es de trascendental relevancia para el Plan Regulador Cantonal de Corredores.

b. Inventario de los datos e información recopilada

- En los centros de población principales: Neily, Paso Canoas, La Cuesta y Laurel se hizo levantamiento de la ubicación de cada una de las edificaciones y su actividad relacionada.
- Se hicieron mediciones de derecho de vía y clasificación de las vías en los centros urbanos.
- Se realizaron además evaluaciones de los principales barrios y urbanizaciones de los centros de Población (para más detalles ver sección Evaluación de vivienda, barrios y urbanizaciones 7-5).
- Catastro municipal parcial para el distrito de Corredor y el de Canoas.
- Mapas geomorfológicos y geológicos escala 1:200 000.
- Mapas de capacidad de uso 1:50 000 de Fundación Geotrópica
- Mapas de capacidad de uso del Ministerio de Agricultura y Ganadería (Escala 1: 200000)
- Curvas de nivel cada 10 y 20 metros en la zona.
- Red vial
- Hidrografía de la zona
- Imágenes multiespectrales y fotografías aéreas del 2005 (hasta escala 1:6000)
- Zonas de Riesgo declaradas por la Comisión Nacional de Prevención y Atención de Emergencias

c. Metodología aplicada

Para lograr los objetivos se propone la siguiente metodología:

1. Evaluación de los principales centros de población.

Para esta evaluación se utilizan criterios de categorización que se ponderan para poder establecer los niveles de consolidación que tienen cada uno de los poblados:

Actividades existentes: Se levanta en campo una a una cada una de las actividades (residenciales, comerciales, servicios públicos y privados, instituciones públicas, turísticos, etc.) en los siguientes poblados principales: Nelly, Paso Canoas, La Cuesta y Laurel.

Servicios Públicos: La disponibilidad de servicios públicos de educación, salud y otros

Accesibilidad: Acceso del centro de población desde comunidades vecinas. Para esta sección el análisis es resultado de la sección de análisis de infraestructura vial y accesibilidad (ver sección de Infraestructura vial y de transporte).

Calidad de Infraestructura: Se analiza el tipo de infraestructura que tiene el centro de población y su estado.

Resultados de los procesos participativos: De los resultados de las sesiones participativas, se determina la percepción que se tiene de los centros de población y el rol en las poblaciones vecinas.

Al final se determina por medio de un análisis integrador de estas y otras posibles variables que surjan durante el desarrollo del trabajo, para determinar el potencial de crecimiento que tiene el núcleo urbano.

2. Restricciones a las actividades humanas y crecimiento urbano.

Este análisis es un análisis que se hace a nivel más general que los centros de población y determinará las zonas del cantón en las que deben existir restricciones a la actividad humana y en inicio (pues pueden surgir otras más) se analizarían las siguientes capas de información como restricciones a la actividad humana:

Topografía y pendientes. Se analizan a partir de cartografía digital del Instituto Geográfico Nacional (IGN) escala 1:50 000 y del Centro Nacional de Investigación Geoambiental (CENIGA), escala 1:25 000.

Hidrografía y áreas de protección. A partir de la cartografía del IGN y del CENIGA se determinarán cuencas y zonas de protección de los ríos de acuerdo a la ley.

Áreas silvestres protegidas. Zonas bajo administración del Ministerio del Ambiente y Energía (MINAE) y que son susceptibles a restricciones en el manejo y desarrollo de actividades humanas.

Geomorfología y geología. Zonas cuya geomorfología o geología es inadecuada para el desarrollo de actividades humanas.

Capacidad de uso de la tierra. A partir de los mapas elaborados por la Fundación Neotrópica (escala 1:50 000) se determinan aquellas zonas que no son aptas para actividades humanas.

Zonas boscosas: Remanentes de bosque cuyas características son de conservación o de manejo regulado.

Amenazas naturales. Así determinadas por la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE) que restringen la actividad humana en aquellas zonas vulnerables a desastres naturales.

Uso de suelo dominante. (ver sección de Uso del Suelo 1-5 de este Diagnóstico)

Con estas capas de información y con apoyo de sistemas de información geográfica, se determina si existen restricciones al crecimiento y su ubicación.

d. Fuentes de información

- Instituto Geográfico Nacional, Cartografía 1:50 000
- Centro Nacional de Investigación Geoambiental (CENIGA), Cartografía 1:25 000
- Levantamientos de campo.
- Municipalidad de Corredores
- Centro Nacional de Tecnología (CENAT) Imágenes Multiespectrales (CARTA)
- Ministerio de Educación Pública.
- Ministerio de Agricultura y ganadería, Mapas de Capacidad de uso del Suelo.
- Fundación Neotrópica, Mapas de Capacidad de Usos de la Tierra 1:50 000
- Mapa geomorfológico y geológico 1: 200 000
- Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), Mapas de Amenazas de Corredores.
- Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), Límites de Áreas Silvestres Protegidas.
- Caja Costarricense de Seguro Social, Informes de Áreas de Salud.

e. Observaciones

Utilizando una metodología de análisis sistemática y sintetizadora se logran cumplir los objetivos de la sección, más allá de las expectativas iniciales, teniendo muy presente que los resultados de esta sección son insumos iniciales para la fase de propuestas siguiente.

7-1. Centros de población y crecimiento urbano futuro del cantón de Corredores

El fenómeno de aparición y consolidación de poblados se puede dar por sinnúmero de razones, todas relacionadas con su quehacer productivo e incluso de variables socioculturales e históricas que han determinado su emplazamiento y su afianzamiento.

Cuando se crean asentamientos humanos, se crean además una serie de necesidades asociadas que usualmente son suministradas en el mismo poblado: comercios y servicios, instituciones estatales, infraestructura urbana y otros aspectos que determinan el grado de consolidación que posee un pueblo y hasta de la calidad de vida de sus habitantes –directa o indirectamente-.

Los procesos de expansión de los asentamientos humanos responden a una serie de circunstancias y variables que los determinan: topografía, hidrografía, tenencia de la tierra, actividades productivas o incluso infraestructura pública disponible. En la Región Brunca, la combinación de las esas características ha provocado la aparición de poblados a lo largo de vías de transporte (“crecimiento lineal”) o de pequeños asentamientos esparcidos en toda el área del cantón, determinados en una gran medida por la producción agrícola que dividió el territorio y ubicó poblados en función de las áreas productoras.

La dispersión de las actividades y los impactos que este proceso de crecimiento conlleva, no son prácticas sostenibles y son de las principales razones por las que el ordenamiento territorial y planificación urbana son determinantes para corregir el mal uso del territorio y sus recursos y asegurar la calidad de vida a los habitantes en el largo plazo.

El siguiente capítulo es una síntesis de la información que se recopila en el resto del diagnóstico, circunscrita a los cuatro centros de población principales de Corredores: Ciudad Neily, Paso Canoas, La Cuesta y Laurel, incluyendo en el análisis los asentamientos del Instituto de Desarrollo Agrario (IDA), que si bien es cierto no se determinan en algunos casos como poblados en sí mismos, son concentraciones de población que determinan la configuración de la distribución de la actividad humana en el territorio.

Para analizar los poblados y su zona de influencia se emplean los segmentos censales utilizados y delimitados por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) para el censo del año 2000, debido a que es la mínima unidad espacial de análisis utilizada. Se emplean los segmentos censales que contienen lo que se reconoce como centro de población y su vecindad. Éstos se muestran en el mapa 7-1.1.

Para la selección de los segmentos de la lista de influencia, se determinaron los siguientes aspectos para agregarlos (variables de inclusión): cantidad de viviendas en el segmento, diversidad de actividades y su ubicación e infraestructura vial que conecta los segmentos y como variables de exclusión se tiene: barreras físico-geográficas importantes (pendientes e hidrografía) y la delimitación del poblado realizada en campo. En el Anexo 7-1.1 se muestra la lista de segmentos que incluyen cada poblado y sus alrededores.

7-1.1. Evaluación de consolidación de los principales centros de población

Desde que un asentamiento humano surge, se pueden simplificar las etapas de su desarrollo:

▪

En esta sección se pretende analizar los cuatro poblados principales: Ciudad Neily, Paso Canoas, La Cuesta y Laurel, con el fin de determinar en que nivel de consolidación o afianzamiento regional se encuentra. Para lo anterior se utilizan varios criterios:

- Población y número de hogares: por medio de los datos del censo del año 2000 se determina el tamaño del poblado relativo a la cantidad de la población. (Ver secciones 4-1 y 4-3 de este diagnóstico)
- Actividades existentes: Se levanta en campo una a una cada una de las actividades (residenciales, comerciales, servicios públicos y privados, instituciones públicas, turísticos, etc.)
- Servicios Públicos: La disponibilidad de servicios públicos de educación, salud y otros.(ver secciones 8-3 a la 8-7)
- Accesibilidad: Acceso del centro de población desde comunidades vecinas. Para esta sección el análisis es resultado de la sección de análisis de infraestructura vial y accesibilidad. (Ver Sección 6-1)
- Calidad de Infraestructura: Se analiza el tipo de infraestructura que tiene el centro de población y su estado. (Sección 7-5)
- Tipo de barrios y urbanizaciones: Se hace evaluación del tipo de barrios y urbanizaciones: tamaños de lotes (áreas y frentes), calidad de infraestructura, dotación de servicios, etc. (Sección 7-5)

<u>Tablas resumen para el análisis</u>

Antes de estudiar cada centro de población, se procede a hacer una síntesis de la información general que será el insumo para el análisis local.

Para analizar los poblados con la información del censo, se seleccionaron –con ayuda de fotografías aéreas- los segmentos censales que circunscribían las zonas delimitadas como poblados, como se muestra en el Mapa 7-1.1.

La selección de los poblados de segundo nivel se basó en su población y área. Aquellos con densidades similares a las de áreas urbanas, pero fuera de éstas se incluyeron (generalmente menos de 7 Has). Son: La Fortuna y Finca (Coto) 47 en el distrito de Corredor y Triunfo y Santa Marta en Canoas.

Para realizar el análisis de los asentamientos agrarios y el análisis de la zona fronteriza –ambos administrados por el Instituto de Desarrollo Agrario (IDA)-, se escogieron los segmentos censales que contenían las propiedades catastrales de IDA.[1] (Se ubican en el Mapa 7-1.2)

[1] Cuando el área del segmento intersecara más de la mitad del área analizada, se incluía como parte del área de selección.

Tabla 7-1.1. Cantidad de habitantes de los poblados y asentamientos analizados

Distrito	Población	Cantidad de Habitantes																Resto del distrito	
		Ciudad Neily		Paso Canoas		La Cuesta		Laurel		Poblados 2do Nivel[2]		Asentamientos del IDA		Zona Fronteriza		Subtotal			
Corredor	16718	6517	39%	-	-	-	-	-	-	2666	16%	1194	7%	641	4%	11018	66%	5700	34%
La Cuesta	3623	-	-	-	-	1389	38%	-	-	-	-	-	-	1625	45%	3014	83%	609	17%
Canoas	8464	-	-	3753	44%	-	-	-	-	182	2%	106	1%	2511	30%	6552	77%	1912	23%
Laurel	8469	-	-	-	-	-	-	782	9%	-	-	4625	55%	3062	36%	8469	100%	0	0%
Total general	**37274**	**6517**	**17%**	**3753**	**10%**	**1389**	**4%**	**782**	**2%**	**2848**	**8%**	**5925**	**16%**	**7839**	**21%**	**29053**	**78%**	**8221**	**22%**

Fuente: Censo de Población del año 2000, Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

Tabla 7-1.2. Densidad de habitantes en los poblados y asentamientos analizados

Distrito	Densidad por distrito (Hab/HA)	Densidad (Hab/HA)							
		Ciudad Neily	Paso canoas	La Cuesta	Laurel	Poblados 2do nivel[2]	Asentamientos del IDA	Zona fronteriza	Subtotal
Corredor	0,6	28,9	-	-	-	67,6	0,2	0,2	1,1
La Cuesta	1,0	-	-	26,7	-	-	-	0,9	1,6
Canoas	0,7	-	26,8	-	-	27,4	0,1	0,7	1,4
Laurel	0,4	-	-	-	23,8	-	0,4	0,4	0,4
Total general	**0,6**	**28,9**	**26,8**	**26,7**	**23,8**	**61,8**	**0,3**	**0,5**	**0,8**

Fuente: Censo de Población del año 2000, Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

Tabla 7-1.3. Cantidad de viviendas de los poblados y asentamientos analizados

Distrito	Viviendas	Ciudad Neily	Paso canoas	La Cuesta	Laurel	Poblados 2do nivel[2]	Asentamientos del IDA	Zona fronteriza	Subtotal
Corredor	4292	1800	-	-	-	700	294	151	2945
La Cuesta	943	-	-	369	-	-	-	428	797
Canoas	2114	-	986	-	-	44	29	592	1651
Laurel	2020	-	-	-	196	-	1109	715	2020
Total general	**9369**	**1800**	**986**	**369**	**196**	**744**	**1432**	**1886**	**7413**

Fuente: Censo de Población del año 2000, Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

[2] Los poblados de segundo nivel son asentamientos densamente poblados, que se circunscriben fuera de zonas urbanas más consolidadas: La Fortuna, Santa Marta, Coto (Finca) 47 y Triunfo.

Tabla 7-1.4. Necesidades Básicas Insatisfechas[3] en las viviendas de los poblados y asentamientos analizados

	Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)												***Totales***
Poblado o Asentamiento	***Sin NBI***		***Con 1 NBI***		***Con 2 NBI***		***Con 3 NBI***		***Con 4 NBI***		***Sin datos***		
Ciudad Neily	1291	72%	387	22%	93	5%	22	1%	6	0,3%	1	0%	1800
Paso canoas	587	60%	270	27%	95	10%	30	3%	3	0,3%	1	0%	986
La Cuesta	224	61%	101	27%	32	9%	10	3%	1	0,3%	1	0%	369
Laurel	134	68%	47	24%	11	6%	4	2%	0	0%	0	0%	196
Poblados 2do nivel[4]	414	56%	219	29%	86	12%	23	3%	2	0,3%	0	0%	744
Asentamientos del IDA	555	39%	486	34%	285	20%	93	6%	13	1%	0	0%	1432
Zona fronteriza	716	38%	547	29%	385	20%	200	11%	37	2%	1	0%	1886
Total general	**3921**	**53%**	**2057**	**28%**	**987**	**13%**	**382**	**5%**	**62**	**1%**	**4**	**0%**	**7413**

Fuente: Censo de Población del año 2000, Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

Tabla 7-1.5. Necesidades Básicas Insatisfechas de Albergue en los poblados y asentamientos analizados

Poblado o Asentamiento	***Viviendas***	***Viviendas con NBI Albergue***	
Ciudad Neily	1800	173	10%
Paso canoas	986	158	16%
La Cuesta	369	36	10%
Laurel	196	21	11%
Poblados 2do nivel[4]	744	142	19%
Asentamientos del IDA	1432	326	23%
Zona fronteriza	1886	619	33%
Total general	**7413**	**1475**	**20%**

Fuente: Censo de Población del año 2000, Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

[3] La definición de necesidades básicas insatisfechas se detalla en la sección 4-3 de este diagnóstico.
[4] Los poblados de segundo nivel son asentamientos densamente poblados, que se circunscriben fuera de zonas urbanas más consolidadas: La Fortuna, Santa Marta, Coto (Finca) 47 y Triunfo.

Tabla 7-1.6. Actividades localizadas en los poblados de Corredores

Categoría	***Ciudad Neily***		***Paso Canoas***		***La Cuesta***		***Laurel***		***Total general***	
Comercial	217	51%	207	63%	24	48%	28	48%	476	56%
Servicios	144	34%	89	27%	14	28%	13	22%	260	30%
Industria	5	1%	1	0,3%					6	1%
Instituciones gubernamentales	29	7%	9	3%	3	6%	7	12%	48	6%
Centros Educativos	7	2%	4	1%	2	4%	1	2%	14	2%
Centros Religiosos	12	3%	12	4%	2	4%	4	7%	30	4%
Centros de Salud					2	4%	1	2%	3	0,4%
Otros	2	0%			1	2%	1	2%	4	0,5%
Áreas Recreativas	7	2%	3	1%	1	2%	2	3%	13	2%
Salones o Asociaciones Comunales			1	0%	1	2%			2	0,2%
Actividad Agropecuaria							1	2%	1	0,1%
Total general	**423**		**326**		**50**		**58**		**857**	

Fuente: Levantamiento de campo, Julio-Diciembre 2008

Tabla 7-1.7. Actividades localizadas en los poblados de Corredores

Categoría	***Ciudad Neily***		***Paso Canoas***		***La Cuesta***		***Laurel***		***Total general***	
Vivienda	1378	67%	939	67%	281	77%	217	69%	2815	68%
Actividades varias	423	21%	326	23%	50	14%	58	19%	857	21%
Edificios vacíos / Lotes baldíos	259	13%	147	10%	34	9%	38	12%	478	12%
Total general	**2060**		**1412**		**365**		**313**		**4150**	

Fuente: Levantamiento de campo, Julio-Diciembre 2008

- Actividades varias. Cualquier uso del suelo diferente a uso habitacional, con excepción de lotes baldíos o edificios vacíos.
  - Comercios: en aquellos lugares donde se vendan bienes.
  - Servicios: donde se paga por un trabajo o servicio y no hay entrega de bienes materiales.
  - Industria: manufactura de bienes para distribución y venta.
  - Instituciones: oficina gubernamentales.
  - Centros educativos: escuelas, colegios y universidades.
  - Centros religiosos: templos en los que se realizan oficios religiosos de cualquier denominación.
  - Centros Religioso: templos de cualquier denominación religiosa en el que se rinda culto a un ser supremo.
  - Áreas recreativas: se incluyeron, parques, canchas deportivas, gimnasios y espacios públicos para el esparcimiento.
  - Actividad agropecuaria. Establos, cultivos, potreros o similares.
  - Otros: cualquiera no listado antes
- Vivienda: uso primordial para habitación.
- Edificios vacíos / Lotes baldíos: propiedades sin uso o edificios sin utilización en el momento del levantamiento de la información.

La ubicación de cada una de las actividades resumidas en la Tabla 7-1.6, se muestran en los mapas que van del 7-1.3 al 7-1.6.

Tabla 7-1.8. Proporción de Comercios y Servicio por poblado en el Cantón de Corredores

	Comercial		***Servicios***		***Industria***		***Total general***
Ciudad Neily	217	59%	144	39%	5	1%	366
Paso Canoas	207	70%	89	30%	1	0%	297
La Cuesta	24	63%	14	37%		0%	38
Laurel	28	68%	13	32%		0%	41
Total general	**476**	64%	**260**	35%	**6**	1%	**742**

Fuente: Levantamiento de campo, Julio-Diciembre 2008

Tabla 7-1.9. Instituciones y servicios públicos varios en poblados analizados del cantón de Corredores[5]

		Núcleo			
	Institución o Servicio público	***Ciudad Neily***	***Paso Canoas***	***La Cuesta***	***Laurel***
Financieros	Banco Estatal	3	1		1
	Mutual de Ahorro	5			1
	Instituto Nacional de Seguros	1			
		9	**1**		**2**
Transporte	Aeródromo				1
	Terminal de Autobuses	1			1
		1			**2**
Salud y Seguridad	EBAIS/Centro Salud		1	2	1
	Estación de Bomberos	1			
	Fuerza Pública	3	1	1	1
	Policía de Tránsito		1		
	Cruz Roja	1			1
	Centro de Educación y Nutrición				1
		5	**3**	**3**	**4**
Servicios Comunitarios	Acohólicos Anónimos			1	
	Casa del Adulto Mayor Leandro Pérez			1	
	ADEP	1			
	ANDE	1			
	Cementerio	1		1	
		3		**3**	
Educacionales	Escuela	2	3	2	1
	Colegio	1			
	Correo	1	1		
	Universidad	4	1		
		8	**5**	**2**	**1**

[5] Se incluyen: todas las instituciones públicas o autónomas de cualquier índole.

		Núcleo			
	Institución o Servicio público	***Ciudad Neily***	***Paso Canoas***	***La Cuesta***	***Laurel***
Ministerios e Instituciones Autónomas	Ministerio de Agricultura y Ganadería		1		
	Ministerio de Educación Pública	1			
	Ministerio de Salud		1		
	Ministerio de Trabajo	1			
	Juzgado de Trabajo y Civil	1			
	Tribunal Supremo de Elecciones	1			
	Tribunales de Justicia	1			
	Juzgado Agrario	1			
	DINADECO	1			
	JUDESUR				1
	Oficinas CCSS	1			
	Patronato Nacional de la Infancia	1			
	Puesto de Aduanas		1		
		9	**3**		**1**
Servicios Públicos	ICE				
	Oficinas	1			1
	Plantel	1			1
	Bodega	1			
	Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados		1		
		3	**1**		**2**
	Total de categoría de Instituciones y servicios públicos por poblado	**38**	**13**	**8**	**12**
	Proporción con respecto al total de los 4 poblados	**54%**	**18%**	**11%**	**17%**

Ciudad Neily



Fotografía 7-1.1 Vista aérea de Ciudad Neily en el año 2005. **Fuente**: Programa de Regularización del Catastro y Registro de la Propiedad Inmueble de Costa Rica

Neily es la cabecera de cantón de Corredores, nombrada de esta manera por su fundador Ricardo Neily y cuya historia se detalla en la sección 3.1 de este diagnóstico. Su ubicación se muestra en el Mapa 7-1.1. Es declarada como ciudad desde 1973 cuando el antes distrito de Golfito, se convierte en el cantón de Corredores.

La ciudad es de los asentamientos más recientes en el cantón –comparativamente con La Cuesta o Canoas-, pero debido a su conformación y su ubicación en el borde de las fincas de la compañía bananera y el paso de la Carretera Interamericana y la Ruta a Coto Brus se favoreció su desarrollo como proveedor principal de comercios y servicios para los habitantes de la zona.

El éxito de su conformación inicial (cuadrantes, zonas públicas, áreas institucionales), diseñadas por el mismo Ricardo Neily, fueron clave del éxito, pero lamentablemente la cercanía con dos ríos, que continuamente rebasan la capacidad del cauce, ha limitado el crecimiento, favoreciendo la dispersión hacia las afueras de la misma ciudad.

- Población: De acuerdo a los datos del censo del año 2000, en los segmentos que circunscriben la ciudad, habitaban 6517 pobladores, con una densidad de 29 habitantes por hectárea (hab./ha)[6], lo que representa el 39% de la población del distrito de Corredor.

  Actividades: De acuerdo a la tabla 7-1.7, se puede determinar que la mayor parte de las edificaciones de la ciudad, son de uso residencial. La distribución de edificios vacío o lotes baldíos es muy similar entre los cuatro poblados analizados.

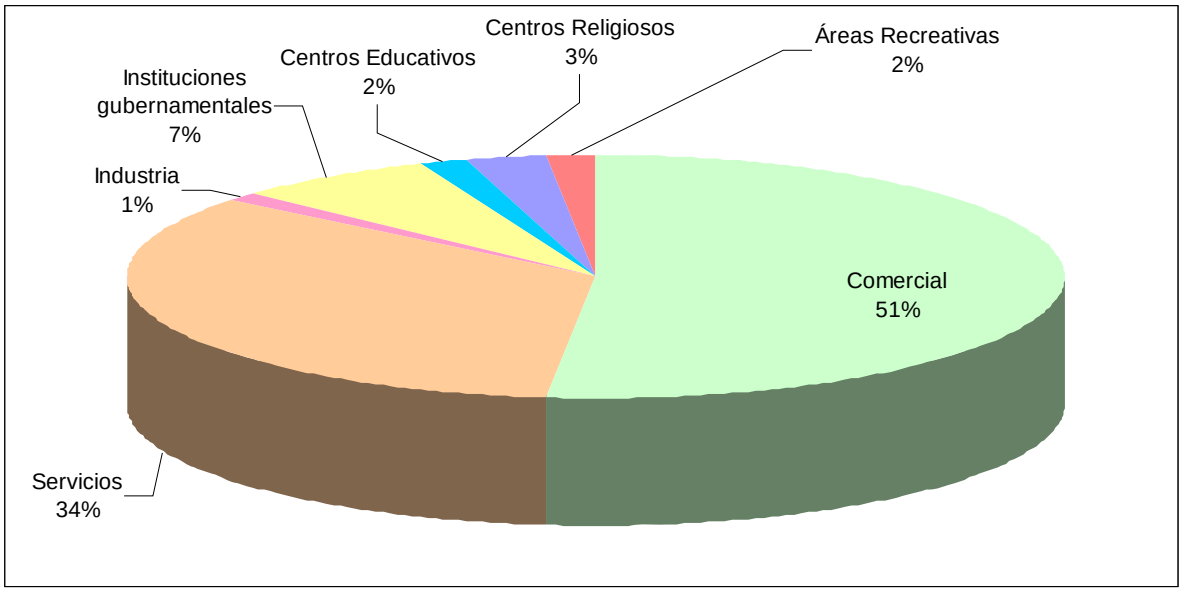


Gráfico 7-1.1. Distribución de las porcentual de las actividades en Ciudad Neily. **Fuente**: Levantamiento de campo 2008

  La actividad comercial y de servicios es determinante entre la variedad de actividades no habitacionales, con la proporción más importante –y cantidad- de actividades de servicios, pues al ser cabecera de cantón y por su localización se vuelve punto de confluencia estratégico.

- Servicios públicos: Corredores es un cantón cuya forma geográfica es más regular, comparativamente con otros cantones de la Región Brunca, por esta razón no es extraño que más de la mitad de instituciones y servicios públicos se encuentren concentrados en Ciudad Neily, a pesar que Paso Canoas por condición fronteriza cuenta con servicios que sólo en estos puesto se encuentran.

[6] Utilizando el de los segmentos censales que circunscriben la ciudad.




Fotografías 7-1.2 y 7-1.3. Vista de Ciudad Neily desde calle a Coto Brus y Terminal de Autobuses en Ciudad Neily. **Fuente:** ProDUS, levantamiento de Campo, 2009.

- Accesibilidad: Ciudad Neily cuenta con una muy buena accesibilidad, pues en su límite sur pasa la Carretera Interamericana (Ruta Nacional 2) y hay una red de vías nacionales intercantonales que la conectan con otros centros de población de la región y del cantón. (ver sección 6-1)
- Infraestructura.
  - Infraestructura vial: Los cuadrantes en la parte más antigua de la ciudad son asfaltados, aunque con problemas de mantenimiento y de ancho de vía efectiva. En los cuadrantes más externos de la ciudad las calles son de lastre y en algunos casos de muy mala calidad. Pero en general el estado de las vías –comparativamente- es el mejor de los cuatro poblados analizados. (Para más detalles de este tema ver Sección 6-1)
  - Aceras: la red de aceras en el centro se limita a las zonas con más antigüedad y coinciden principalmente con las calles asfaltadas, pero carecen de continuidad y presentan muchos obstáculos para la circulación fluida de peatones con necesidades especiales. (Más detalles en sección 6-4)
  - Agua Potable: De acuerdo a los datos del censo del año 2000, más del 98% de las viviendas de Ciudad Neily están conectadas a un sistema de abastecimiento pro Acueducto (AyA o ASADA)
  - Electricidad: De las 1800 viviendas en Ciudad Neily, solamente 8 se declararon sin electricidad en el censo del año 2000.
  - Áreas verdes: Existe una carencia actual y proyectada de áreas verdes de calidad para el núcleo de Ciudad Neily. Las existentes están en malas condiciones y son insuficientes para los pobladores del cantón. A pesar de esto se disponen con área adecuadas para la ubicación de este tipo de zonas de esparcimiento.
  - Necesidades Básicas Insatisfechas[7] el 28% de esas 1800 viviendas presenta una necesidad básica insatisfecha al menos, pero éstas son principalmente en aspectos como acceso a salud, consumo o higiene, pues en albergue solamente el 10% de éstas presenta problemas.

[7] Para más detalles sobre este tema ver sección 4-3 sobre indicadores de vivienda.



Fotografías 7-1.4 y 7-1.5. Vista Parque central de Ciudad Nelly y vista del río Corredor. **Fuente:** ProDUS, levantamiento de Campo, 2009.

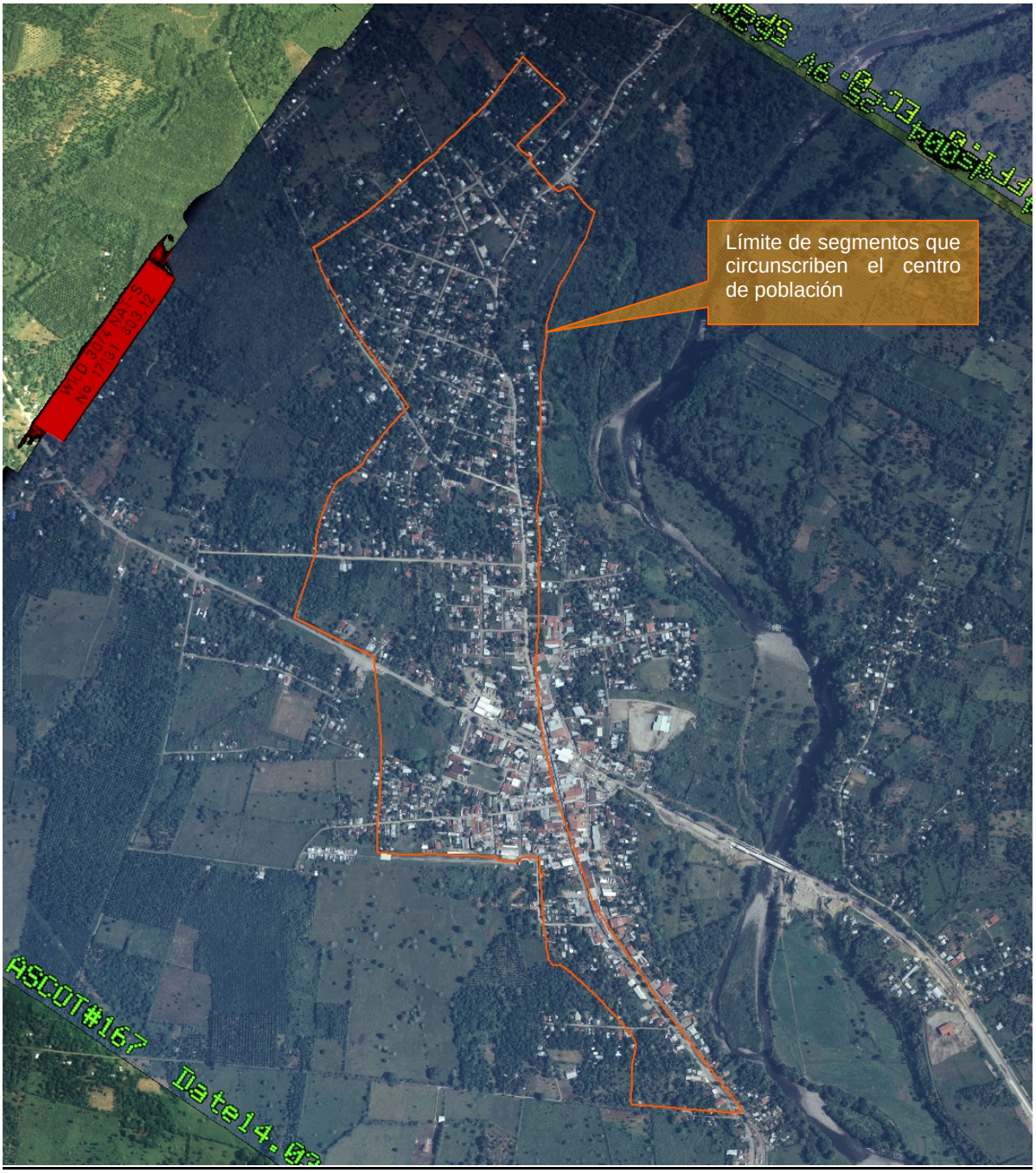
La importancia de Ciudad Nelly es regional. Esto lo demuestra su rol de nodo de transporte público –rutas de autobús que salen a Zancudo, Ciudad Cortés, Paso Canoas, Coto Brus, Golfito y muchas otras localidades extracantonales[8].

También es clara su importancia comercial y de servicios –en especial- que el centro urbano tiene en la región. Esto explica entonces el porque el área de servicios y de instituciones gubernamentales llega al 40% de las actividades de la ciudad, a pesar de encontrarse muy cerca Río Claro, otro centro regional de importancia.

A pesar de lo anterior, la constante amenaza de los ríos Caño Seco y Corredor son un factor que inhibe significativamente las posibilidades de crecimiento y expansión de la ciudad, no sólo en su territorio, sino de influencia regional, siendo este el principal obstáculo para su desarrollo.

[8] Para más detalles sobre el transporte público y rutas de autobús ver sección 6-3 de este Diagnóstico

Paso Canoas



Fotografía 7-1.6 Vista aérea de Paso Canoas en el año 2005 **Fuente**: Programa de Regularización del Catastro y Registro de la Propiedad Inmueble de Costa Rica

Paso Canoas es la cabecera del distrito de Canoas. Puesto fronterizo entre Costa Rica y Panamá que ha determinado la forma en que el poblado se ha desarrollado y el tipo de asentamiento. Es catalogado como villa por el Instituto Geográfico Nacional, ubicado en el extremo este del cantón y su localización exacta se muestra en el Mapa 7-1.1.

- Población: el poblado de Canoas concentraba para el año 2000 el 44% de la población del distrito. (3753 personas de 8464 en el distrito) habitaba en los diferentes barrios que conforman Canoas (para más detalle ver Sección 6-3)

  Como se ve en la tabla 7-1.2 de esta sección, queda claro que los poblados analizados tiene una densidad poblacional similar que comparado con valores de zonas urbanas muy densamente pobladas, resultan muy bajos.
- Actividades: Paso Canoas, desde hace muchos años se ha convertido en un poblado dedicado mayoritariamente a dos actividades principales: comercios y especialmente servicios para los viajeros que llegan de compras a la zona (conforman el 90%) de las actividades no residenciales del poblado.

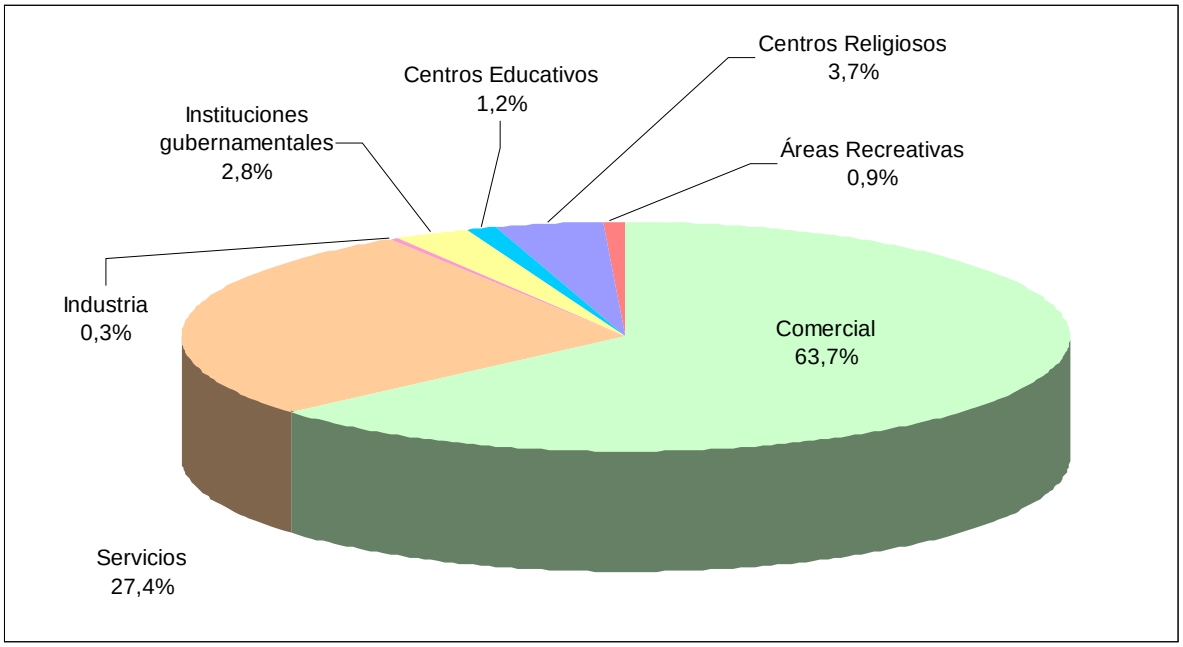


Gráfico 7-1.2. Distribución porcentual de las actividades en Paso Canoas. **Fuente**: Levantamiento de campo 2006

- Servicios e instituciones públicas: Paso Canoas concentra servicios particulares que corresponden a un Poblado Fronterizo: (Migración, Ministerio de Salud, Aduanas, etc.)
- Accesibilidad: Para llegar a Paso Canoas, debe hacerse vía terrestre, principalmente por la Carretera Interamerica Sur (Ruta 2) en su extremo final en Costa Rica y es un nodo de distribución hacia el norte y especialmente a poblados al Sur, por la ruta 238, vías asfaltada que lleva a La Cuesta y Laurel.
- Infraestructura.
  - o Infraestructura vial: hacia la parte su de la Ruta 2, la calidad es regular. De asfalto, la calles tienen problemas con derecho de vías angostos que impedirían su ampliación y con un escaso mantenimiento. Hacia el norte de la Ruta 32 las calles son de lastre y de mala calidad. Carece en general de una red de cuadras que permitan la expansión del poblado de forma ordenada.
  - o Alcantarillado Pluvial: el problema más grave del poblado es la falta de un sistema de desagüe del agua de lluvia. Sistemas insuficientes, incompletos y sin conexión entre sí, causan problemas continuos de inundación en las vías.



Fotografía 7-1.7. Vista de Zona Fronteriza en Paso Canoas. **Fuente:** ProDUS, levantamiento de Campo, 2009.

- Aceras: No existe una red de aceras efectiva, sino pequeños tramos de las mismas, con la gran dificultad adicional de estar en desnivel y que no facilita el acceso desde la calle hasta la acera.
- Agua Potable: de acuerdo a los resultados del censo 2000, el 98% de las viviendas están abastecidas por acueducto (39% por ASADA).
- Electricidad: Solamente 28 de las 958 viviendas en Paso Canoas no contaban con electricidad en la vivienda al año 2000.
- Área Verdes: Paso Canoas cuenta con algunas zonas recreativas en sus diferentes barrios, pero carecen de adecuado mantenimiento y en general para el centro del poblado, no hay acceso a un sitio de recreación diversificado. (Para más detalles ver sección 7-2)
- Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)[9]: De acuerdo con el censo del año 2000, era Paso Canoas el caso más crítico de los cuatro poblados analizados, donde el 40% de las viviendas tenía una o más NBI, situación presentada principalmente en los barrios hacia el norte (ver sección 7-5) cuyo acceso a consumo, saber, albergue y salud es limitado. Justamente, de los cuatro poblados analizados, es el caso de Paso Canoas el que en NBI de Albergue más alto hay para le cantón (16% de las viviendas).

[9] Para más detalles sobre este tema ver sección 4-3 sobre indicadores de vivienda

La Cuesta



Fotografía 7-1.8 Vista aérea de La Cuesta en el año 2005 **Fuente**: Programa de Regularización del Catastro y Registro de la Propiedad Inmueble de Costa Rica

La cabecera del distrito segundo es La Cuesta, declarada como villa por el Instituto Geográfico Nacional. Localizado en el mapa 7-1.1, el centro de población al Sur de Paso Canoas aproximadamente a 5 kilómetros al sur, siguiendo por la ruta 238, a dos kilómetros de la línea fronteriza.

Como se señala en la sección 3-1 sobre historia del cantón, queda claramente establecido que este poblado es de los más antiguos asentamientos del cantón, situación que explica su relación con la frontera y en especial con los poblados al sur y hacia las denominadas "fincas" estructuradas posteriormente con la compañía bananera.

- Población: En La Cuesta, para el año 2000, de acuerdo con el censo de población y utilizando los segmentos censales que contienen al centro de población habían 1389 personas distribuidas en 52 Has (26,7 Hab/Ha).
- Actividades: De los cuatro poblados analizados para el cantón de Corredores, la Cuesta es el que posee mayor proporción de viviendas ocupadas 77% (281 de las 365 edificaciones censadas se identifican como unidades habitacionales) y con la menor proporción de lotes baldíos o edificaciones vacías.

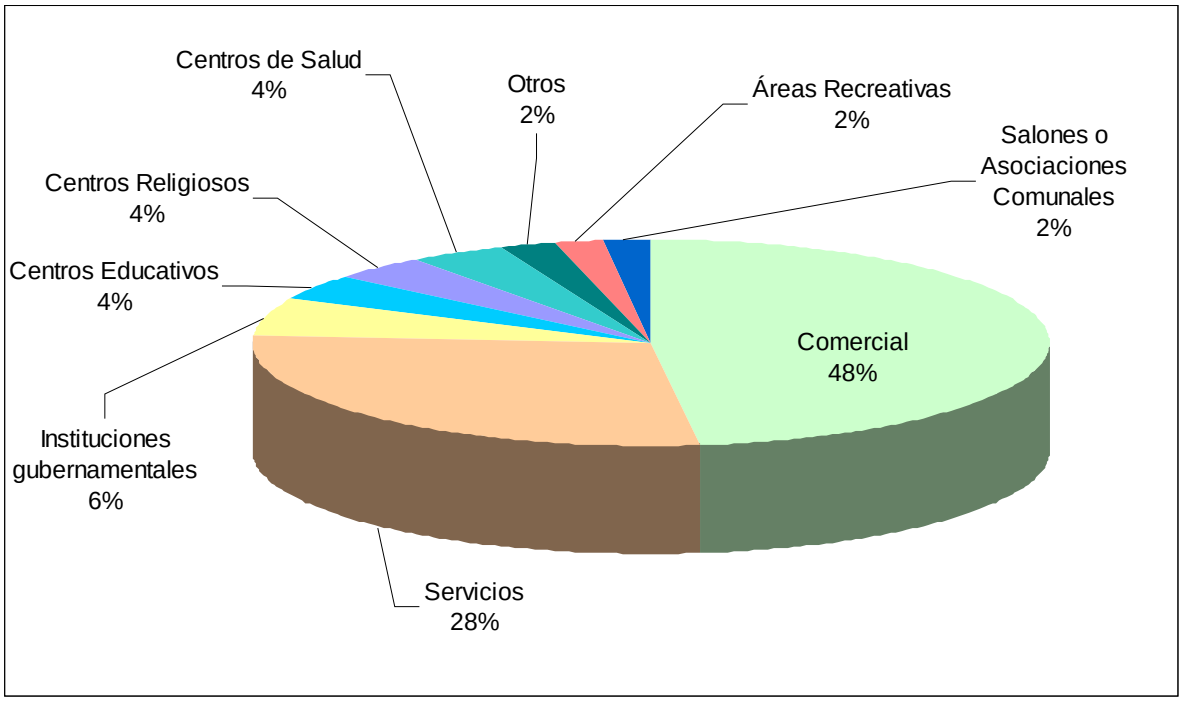


Gráfico 7-1.3. Distribución porcentual de las actividades en La Cuesta. **Fuente**: Levantamiento de campo 2008

Justamente por el aspecto anterior, la actividad diferente a la habitacional no es tan preponderante como en los otros tres poblados analizados, siendo la actividad comercial y de servicios solamente del 14% y éstos principalmente relacionados con la actividad habitacional y con una gran diversidad.

- Servicios públicos: De acuerdo a lo que se señala en la tabla 7-1.9, queda claro que La Cuesta –a pesar de su antigüedad- es una poblado que administrativamente depende de Ciudad Neily de forma directa, pues la proporción de instituciones públicas asentados en el poblado, es la menor de los 4 analizados.
- Accesibilidad: Debido a u ubicación al sur de Paso Canoas, su accesibilidad es moderada, pues no existe un verdadera red vial en buenas condiciones que permita ir al poblado por diferentes rutas. La Ruta Nacional 614 es una buena alternativa, pero por su estado y mantenimiento, es por la Ruta 238 el mejor acceso.
- Infraestructura.
  - o Infraestructura vial: descontando la ruta 238 y un tramo que va hacia el sector fronterizo, todo el poblado cuenta con calles de lastre que a pesar de tener anchos adecuados, no están en buenas condiciones. Tiene algún indicio de comienzo de conformación de poblado en cuadras, pero luego la expansión lineal a lo largo de las rutas nacionales no ha permitido la consolidación en esta forma. Para más detalles ver sección 6-1.
  - o Aceras: Tiene un serio faltante en red de infraestructura peatonal, como se señala en el apartado 6-4.
  - o Agua Potable: Un 105 de la población, señala en el censo del año 2000 que se abastece por agua de pozo, y el restante 90% por acueducto. Situación que como analiza con detalle en la sección 8-5 se va acentuando conforme más al sur del cantón se vaya.

- Electricidad: De acuerdo al censo de vivienda, para los segmentos que circunscriben al poblado de La Cuesta, el 98% de las viviendas contaba con electricidad, siendo que se declararon solamente 7 no tenían este servicio al momento del censo.



Fotografía 7-1.9. Vista del parque de La Cuesta.
Fuente: ProDUS, levantamiento de Campo, 2009.

- Áreas verdes, debido a la forma de la Cuesta, la percepción de falta de zonas recreativas no es latente. A pesar de eso y para la población que hay en la actualidad, la cantidad y extensión de las zonas recreativas es insuficiente.
- Necesidades Básicas Insatisfechas[10]: Con un 39% d viviendas con una NBI o más, el indicador señala el problema de acceso a bienes y servicios de los habitantes, y aunque el NBI de albergue sólo ubicaba problemas en el 10% de las viviendas, es claro que los problemas de tenencia de la tierra son la preocupación principal de los habitantes de La Cuesta.[11]

[10] Para más detalles sobre este tema ver sección 4-3 sobre indicadores de vivienda
[11] Para muchos más detalles y diversidad de opiniones de los pobladores, referirse a sección 4-6 del diagnóstico en que se sintetizan los resultados de los procesos participativos de diagnóstico realizados durante la primera mitad del año 2009

Laurel



Fotografía 7-1.10 Vista aérea de Laurel en el año 2005
Fuente: Programa de Regularización del Catastro y Registro de la Propiedad Inmueble de Costa Rica

Laurel es la cabecera del distrito del mimo nombre, declarado como Villa por le Instituto geográfico Nacional. Este poblado es resultado del proceso de colonización impulsado por el Instituto de Tierras y Colonización primero y posteriormente por el Instituto de Desarrollo Agrario, por lo que su propia conformación, establecimiento, localización e infraestructura es resultado de estos procesos.[12] Su ubicación y delimitación se muestran en el mapa 7-1.1.

- Población: con una densidad de 23,8 Hab/Ha, tenía apenas el 9% e la población del distrito en su poblado (782 de 8469), lo que demuestra que este distrito, por sus características es atípico con respecto a los otros tres: su población esta muy dispersa y especialmente considerando que la totalidad del área del distrito mismo (y más allá9 son tierras de asentamientos del IDA (36% en zona fronteriza y 55% en el resto del distrito)
- Actividades: Del análisis de las actividades levantadas en Laurel es de particular atención el hecho que la proporción de actividades comerciales y de servicios sea tan alta con respecto incluso la proporción de viviendas, pues a pesar de contar con tan baja densidad de viviendas (aproximadamente 6 por cada Ha) posee una diversidad de actividades diferentes a la residencial, más alta que la de La Cuesta (La proporción es de 1 actividad no residencial por cada 5 viviendas). Esto se explica al reconocer que Laurel fue un poblado planificado para ser centro de abastecimiento a los asentamientos agrícolas que el IDA (ITCO en su momento) ubicaron.

[12] Para más detalles sobre este tema referirse a la sección de historia del cantón (3-1)

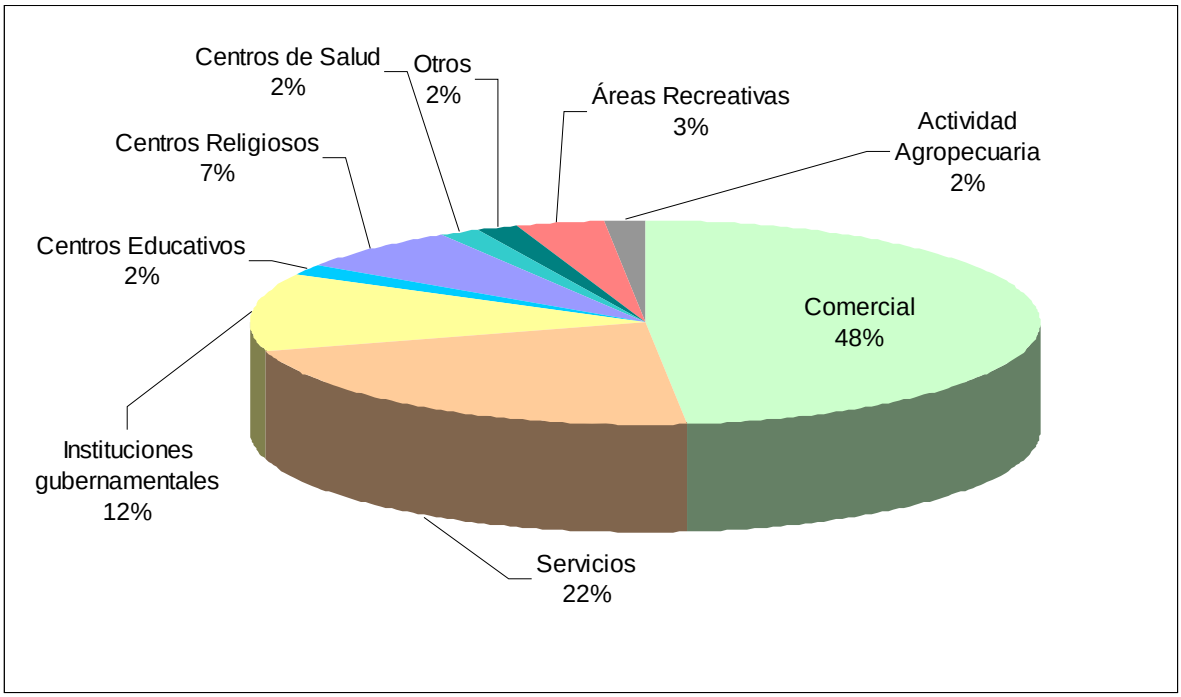


Gráfico 7-1.4. Distribución porcentual de las actividades en Laurel. **Fuente**: Levantamiento de campo 2008

- Servicios e instituciones públicas. Justo por lo anterior, es que también se ubican en Laurel más servicios e instituciones públicas (175 del total del cantón) que en La Cuesta (el 11%), sumado a que es un poblado muy alejado de Paso Canoas y de Ciudad Neily y por lo tanto requiere cierta autonomía.



Fotografía 7-1.11. Terminal de buses en Laurel. **Fuente:** ProDUS, levantamiento de Campo, 2009.

- Accesibilidad: Laurel se encuentra a 28 kilómetros de Ciudad neily por la Ruta 608 que es de lastre y a 40 kilómetros usando la vía Paso Canoas-La Cuesta-laurel por calle asfaltada. Justamente por lo anterior la accesibilidad a Laurel es comparativamente mala, especialmente por la baja frecuencia de autobuses y poca diversidad de rutas de éstos (ver sección 6-3 de transporte público)

  Contrastando con lo anterior, se tiene que es el aeródromo de laurel el único que esta en funcionamiento en la actualidad, siendo entonces el enlace por vía aérea del cantón con el resto del país.[13]

[13] Para más detalles sobre los aeródromos ver la sección 6-5 de este diagnóstico.

- Infraestructura.
  - o Infraestructura vial: La Ruta 238 es la única vía asfaltada y en tramos dentro del poblado su mantenimiento es muy pobre. Posee amplios derechos de vía que permitirían un buen manejo del espacio para el tráfico vehicular, ciclovías y peatonización.
    Existe un "principio" de creación de cuadrantes, que no son continuos y que podrían generar a corto plazo la conformación de un centro poblacional mejor consolidado y más denso.
  - o Aceras: Prácticamente no existe una red de aceras en todo Laurel.
  - o Agua Potable: El poblado se abastece de agua potable por medio de un acueducto y de acuerdo a los datos del censo de vivienda del año 2000 el 97% de las viviendas se proveía de éste y el restante 3% de agua de pozo.
  - o Electricidad: En el año 2000, solamente el1% (7) de las viviendas se declara sin electricidad.
  - o Área Verdes. Existe un déficit de variedad y de mantenimiento de las áreas verdes existentes, aunque su ubicación y tamaño son relativamente adecuados para el tamaño de la población del asentamiento.



Fotografías 7-1.12 y 7-1.13. Vistas de Laurel: casas y parque. **Fuente:** ProDUS, levantamiento de Campo, 2009.

  - o Necesidades Básicas Insatisfechas[14]:De las 196 viviendas en Laurel, el 32% tiene una o más NBI (de saber, albergue, consumo o salud), posiblemente debido a la distancia a los centros de población más cercanos, pero sin que las condiciones mismas de las viviendas sea un aspecto determinante (solamente tiene un 11% de las viviendas con NBI de Albergue, valor muy similar al de los otros centros de población).
    Esta condición refleja una particularidad con respecto a los otros poblados fronterizos: debido a un aspecto legal, a las personas que habitan Laurel (ubicado a menos de dos kilómetros de la frontera con Panamá) si se les otorgó título de propiedad y de forma particular tiene acceso a créditos y demás beneficios que un bien inmueble les puede brindar.

[14] Para más detalles sobre este tema ver sección 4-3 sobre indicadores de vivienda

Poblados de Segundo Nivel

Se seleccionaron asentamientos que por sus características de densidad poblacional, no pueden considerarse como poblaciones dispersas, pero que por su distancia a los centros de población más importantes, tampoco pueden considerarse como parte de éstos. En el Mapa 7-1.2 se muestra su ubicación[15]. Éstos son. La Fortuna, Santa Marta, Triunfo y Coto (Finca) 47.

Para el distrito de Corredor, estos centros de población (La Fortuna y Coto 47) tenían en el año 2000 el 16%, valor que resulta particularmente alto si consideramos que en Ciudad Neily se concentra el 42% de éstas y que en estos poblados habitaban para el año 2000 el 16% de los habitantes del distrito, pero un detalle muy importante: éstos 2666 habitantes viven en apenas 39, 4 has lo que los pone en las zonas más densamente pobladas del cantón (densidad 68 hab/Ha)

Esta situación para los asentamientos (Santa Marta y Triunfo) en Canoas es muy diferente. Habitan 182 personas en 6,6 Has, con una densidad muy similar a la de los cuatro principales centros de población (en 44 viviendas), por o que sólo representan el 2% de la población y de las viviendas del distrito.

Se ha expuesto que estos poblados están retirados de los centros de población principales, que cuentan con diversidad de comercio, servicios e instituciones públicas. Justamente por esta razón es que el indicador de necesidades básicas insatisfechas sea más alto en estos poblados, que en los centros de población más importantes. Mientras que en promedio sólo el 35% de las viviendas para el año 2000 tenía una o más NBI en éstos centros de población, en los poblados de segundo nivel este valor era del 44. Adicionalmente un 19% de las 744 viviendas, tenía algún problema que la incluía como parte de las que tenían NBI de Albergue.

Por su concentración es factible la dotación de servicios más efectivamente. Por esta razón el 95% de las viviendas censadas en el año 2000, señalan que se abastecen de agua potable por medio de un acueducto (rural o del AyA) y que el 99% tiene electricidad (sólo 7 viviendas se declararon sin electricidad, todas en los segmentos censales del distrito de Corredores, comportamiento igual al de los centros de población principales).

[15] Como criterio de selección se escogieron los segmentos censales de menos de 7 hectáreas.

Asentamientos del IDA y Zona Fronteriza

El proceso de colonización y de distribución de los poblados en la actualidad, esta determinado en gran medida por la planeación y el planteamiento que el Instituto de Desarrollo Agrario (o ITCO antes) determina la situación de la consolidación o dispersión de la población en Corredores.[16]

Por esta razón en esta sección se analizarán algunos indicadores que con la sección 7-4, esbozarán de mejor manera, la forma en que las políticas de desarrollo crearon patrones de asentamiento.

De acuerdo a la información suministrada por le IDA, los asentamientos y tierras distribuidas por el instituto, cubren la totalidad del distrito de Laurel y algunas partes de los distritos de Corredores, La Cuesta y Canoas.

En total, dispersas en las 35191 Has, para el censo del año 2000, habían 13759 personas y 3318 viviendas, lo que representa el 37% de la población del cantón y el 35% de las viviendas, pero en una proporción de área 70 veces más grande.

En estas zonas, los indicadores de necesidades básicas son muy similares: casi el 60% de las viviendas tiene al menos una NBI, precisamente por el grado de dispersión y de inaccesibilidad que tiene éstas. Adicionalmente son en los segmentos censales que circunscriben los Asentamientos del IDA y la Zona Fronteriza[17] donde se encuentras las viviendas que en el año 2000 tenían más problemas de necesidades básicas en albergue: 23% en los asentamientos y 33% en la zona fronteriza (este último valor tan alto puede ser por los problemas de tenencia de la tierra que existen en los habitantes de la zona)

Otro aspecto que contribuye a que los indicadores de NBI sean altos, es el abastecimiento de agua potable. Por lo disperso de las viviendas, éstas deben recurrir a soluciones individuales en mucha mayor proporción que el resto de la población. De esta manera más de la mitad de las viviendas en los asentamientos del IDA deben abastecerse de agua por medio de pozos o ríos.

Resto del cantón

El cantón de Corredores, es sus casi 62500 has, concentra su población (41%) en sus cuatro poblados principales y secundarios. El restante 59% tiene una gran proporción en los asentamientos del IDA y la Zona Fronteriza (37%) y un 22% en el resto del territorio.

A pesar de la consolidación de sus poblados y asentamientos, en general, y debido principalmente por la vocación agropecuaria del territorio, la población vive de forma dispersa en caseríos y núcleos que son de difícil delimitación –generalmente a lo largo de los caminos-

Esta dispersión “diseñada”, esta distribuida de acuerdo a la configuración que tenían las plantaciones, lo que para algunos aspectos puede ser positivo –hay relativa equidistancia entere los caseríos y hay una homogeneidad en la distribución de estos-, pero para otros temas -en especial dotación de servicios- esta dispersión no puede continuar sin que se promueva una consolidación de núcleos que concentren a los habitantes y dejen el territorio para la producción agropecuaria y hasta protección, sin actividad humana intensa.

[16] La franja de dos kilómetros de la frontera, es administradas por el IDA como se explica con mayor amplitud en la sección 10-4 de este diagnóstico.

[17] El análisis de la Zona Fronteriza excluye a paso canoas, la Cuesta y Laurel y estudia el resto de los segmentos que no circunscriben a estos centros de población.

Consolidación de centros de población y dispersión en Corredores

De acuerdo al resultado del análisis anterior, puede hacerse una síntesis para evaluar la situación de cada uno de los poblados y las condiciones actuales en términos de consolidación.

Entendemos la consolidación de un asentamiento humano desde dos perspectivas: física y funcional. Ambas están muy relacionadas, pero no son completamente dependientes. En el primer caso la cercanía de los vecinos y la posibilidad de separar la zona habitada de la deshabitada de alguna forma define una "densidad" claramente diferencia de zonas adyacentes despobladas. (un ejemplo de este tipo de consolidación -por si sola- sería una urbanización residencial de 100 viviendas en medio de 5000 Has de cultivo).

El segundo caso tiene que ver con la función del asentamiento con respecto a los mismos pobladores y el entorno: cuando la influencia de éste sobre áreas mucho mayores sea muy grande, la relación de este predominará en una región. Un ejemplo de este caso sería que en una zona de producción se construyera un procesador agroindustrial con facilidades comerciales y de servicios alrededor. Consolidaría en muy poco tiempo un poblado a su alrededor, aunque la población de este fuera mucho menor que la suma de todos los que habitan en la región circundante.

En la realidad ninguno de los fenómenos ocurre aisladamente en el tiempo: se consolida por una u otra razón y es papel de la planificación establecer estrategias que promuevan –o eviten- que esto ocurra, de acuerdo a las necesidades generales de todo un territorio.

De esta forma y usando el análisis de la primera parte se puede sintetizar, de forma comparativa a los poblados y los diferentes asentamientos del cantón.

Tabla 7-1.10. Niveles de consolidación de cada centro de población y zona analizada

Zona	***Nivel de Consolidación***	***Situación actual***
Ciudad Neily	Muy Alto: por funcionalidad y por densidad	En expansión –por limitaciones físicas fuera del mismo centro urbano-
Paso Canoas	Alto: por funcionalidad	En consolidación
La Cuesta	Moderado: por densidad	En consolidación
Laurel	Moderado: por densidad y funcionalidad	En consolidación
Asentamientos del IDA y Zona Fronteriza	Bajo: por densidad (muy baja)	Dispersión agregada en pequeños caseríos
Resto del cantón	Muy bajo	Dispersión desagregada.

7-1.2. Restricciones a las actividades humanas y crecimiento urbano

Una vez determinados los niveles de consolidación de los poblados en el cantón, como elemento para diagnosticar la situación de cada centro de población, se deben de determinar cuáles son las principales restricciones de crecimiento que estos pueden tener. En el presente diagnóstico se analizan los principales en las siguientes secciones.

- Topografía y pendientes: Sección 1-1
- Hidrografía y áreas de protección: Sección 1-2
- Capacidad de uso del suelo: Sección 1-5
- Uso del suelo: Sección 1-5
- Zonas de riesgo: Sección 9-1 y Sección 9-2



Fotografías 7-1.14 y 7-1.15. Efectos de crecidas de ríos en Corredores. **Fuente:** Sr. Guido Monge Vargas, A.D.I. Corredores.

De acuerdo a los resultados de estas secciones, se sintetizan en el siguiente cuadro, las principales restricciones que podrían tener las zonas circundantes de los centros de población, para su futura expansión o incluso su propia consolidación.
Usando la información espacial y las tablas anteriores se pueden resumir las restricciones de cada centro de población de la siguiente forma:

Tabla 7-1.11. Resumen de las restricciones de los centros de población analizados

Restricción	***Ciudad Neily***	***Paso Canoas***	***La Cuesta***	***Laurel***
Topografía y pendientes	Existen serias limitaciones en el borde norte de la ciudad.	No tiene restricciones significativas por pendientes	No tiene restricciones por pendientes	No tiene restricciones por pendientes
Zonas de riesgo según CNE	La más importante y grave restricción a la consolidación y crecimiento de la ciudad.	No tiene restricción por este aspecto	Tiene limitaciones en dos de los cauces que pasan por su centro, limitando las posibilidades de consolidación.	No tiene restricción por este aspecto
Hidrografía y áreas de protección	El Río Caño Seco y el Río Corredor son dos límites físicos determinantes de la ciudad.	Quebradas al Oeste que delimitarían el núcleo.	Hay varias quebradas y río que atraviesan el poblado que limitarían la consolidación	No tiene ninguna restricción por este aspecto.
Áreas silvestres protegidas	No existe ninguna restricción	No existe ninguna restricción	No existe ninguna restricción	No existe ninguna restricción
Capacidad de uso del suelo	Por el tipo de pendientes y suelos al norte de la ciudad existen limitaciones de expansión es esta dirección.	No existe ninguna restricción	No existe ninguna restricción	No existe ninguna restricción
Uso del suelo y su administración.	Existen grandes latifundios productores de palma[18] al sur de la ciudad que impedirían una crecimiento a corto plazo	No directamente relacionado, pero si determinado por este: la frontera con Panamá es un limite que empujaría el crecimiento del poblado al Noroeste y Oeste.	Existen problemas de tenencia de tierra y su administración de la misma que podrían causar problemas de expansión y hasta consolidación.	Podrían haber restricciones a la zona de expansión por la presencia de grandes terrenos aledaños, pero menos significativos que en los otros tres poblados.

[18] Representantes de Palmatica, señalaron en una reunión de proceso participativo que estarían dispuestos a negociar la apertura de la ciudad hacia el sur. Para más detalles referirse a la sección 4-6.

ANEXO 1. Segmentos censales que circunscriben cada poblado o zona del análisis

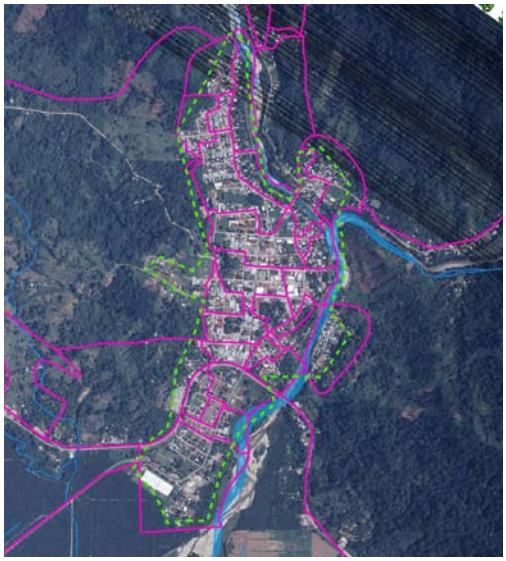
Para seleccionar los segmentos censales con los que se hace el análisis se usa el procedimiento que se explica a continuación:



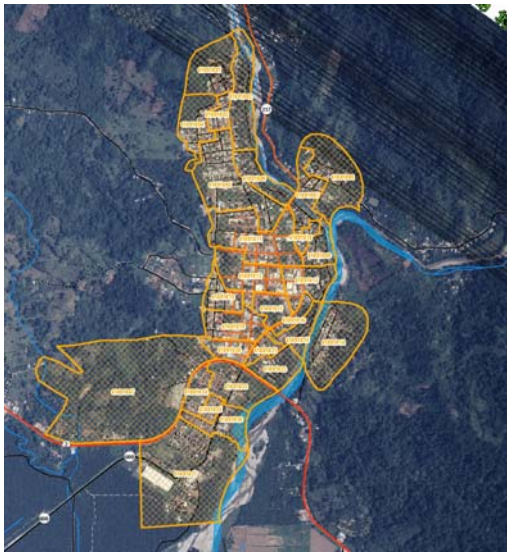
1. Se tiene la información de la fotografía aérea.



2. Se “delimita” el asentamiento de forma aproximada.



3. Se sobreponen los segmentos censales utilizados en el censo del año 2000



4. Se seleccionan los segmentos que circunscriben el poblado.

Para el IDA y la Zona Fronteriza se hace de forma similar, pero en lugar de utilizar la delimitación del poblado, se usó el catastro de propiedades del IDA y la franja fronteriza de 2000 metros.

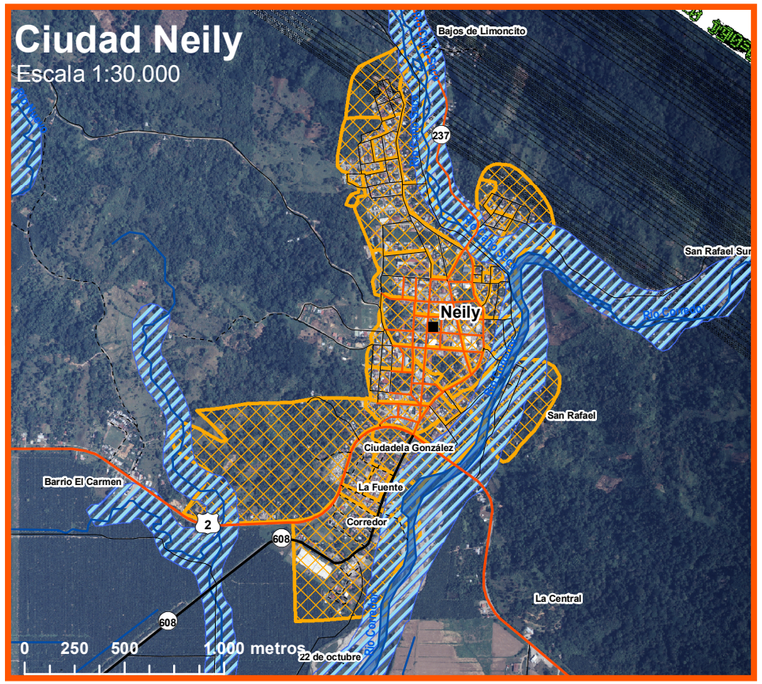
Para los poblados de segundo nivel se seleccionaron aquellos segmentos censales que tuvieran densidades similares a los poblados principales, de menos de 7 Has.

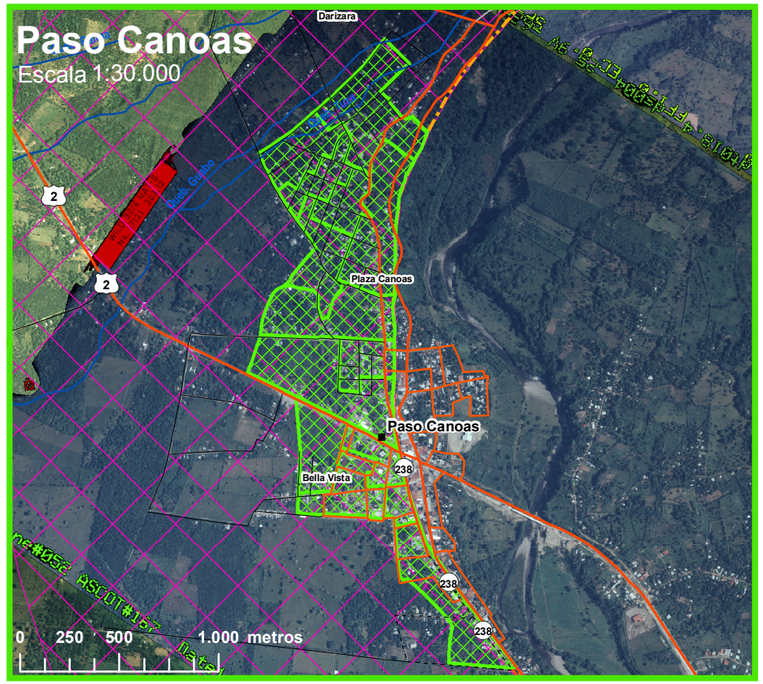
Lista de Segmentos censales que circunscriben cada poblado o zona del análisis

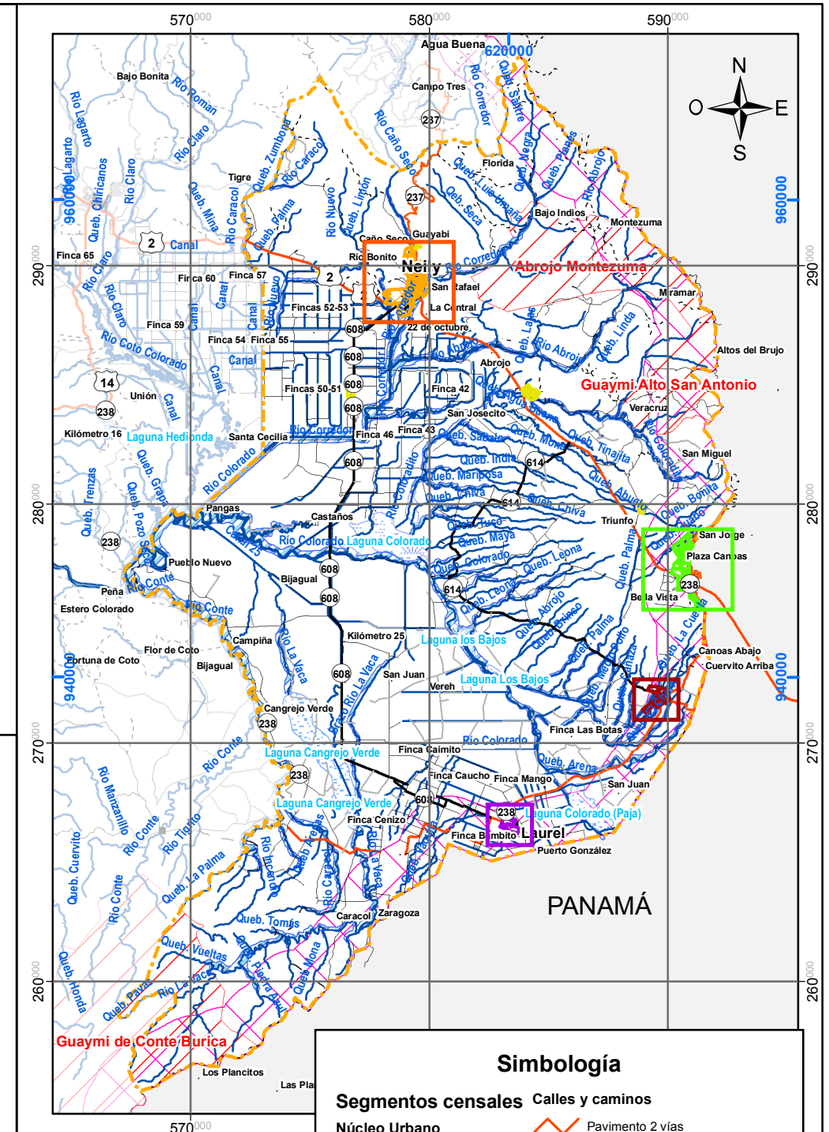
Ciudad Neily		*Paso Canoas*		*La Cuesta*		*Laurel*	
Segmento	***Área (Has)***	***Segmento***	***Área (Has)***	***Segmento***	***Área (Has)***	***Segmento***	***Área (Has)***
61001001	7,9	61003002	16,7	61002001	10,3	61004001	16,3
61001002	8,5	61003003	8,5	61002002	3,4	61004002	1,3
61001003	2,2	61003004	5,8	61002003	7,7	61004003	15,2
61001004	6,2	61003005	5,6	61002004	8,7	**Total**	**32,8**
61001005	14,0	61003006	15,0	61002005	9,5		
61001006	4,7	61003007	8,7	61002006	8,3		
61001007	5,6	61003008	14,5	61002020	4,1		
61001008	10,6	61003009	6,1	**Total**	**52,1**		
61001009	3,6	61003010	19,9				
61001010	1,4	61003011	8,7				
61001011	12,9	61003012	8,8				
61001012	7,9	61003013	5,0				
61001013	5,6	61003014	2,5				
61001014	12,7	61003015	14,3				
61001015	3,6	**Total**	**140,3**				
61001016	1,9						
61001017	3,5						
61001018	3,7						
61001019	6,0						
61001020	3,2						
61001021	2,0						
61001022	4,8						
61001023	7,5						
61001024	3,4						
61001025	1,4						
61001026	5,0						
61001027	29,0						
61001067	46,5						
Total	**225,3**						

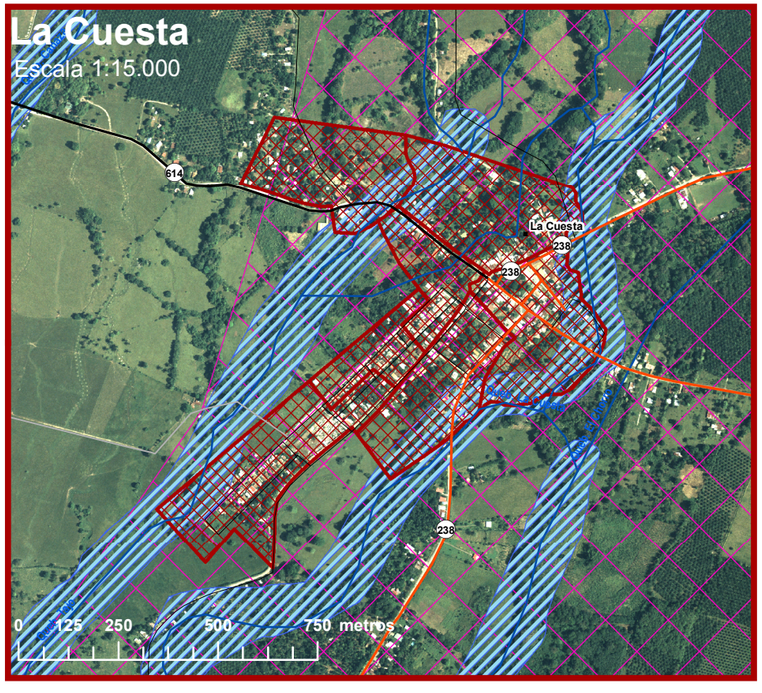
(Continúan atrás)

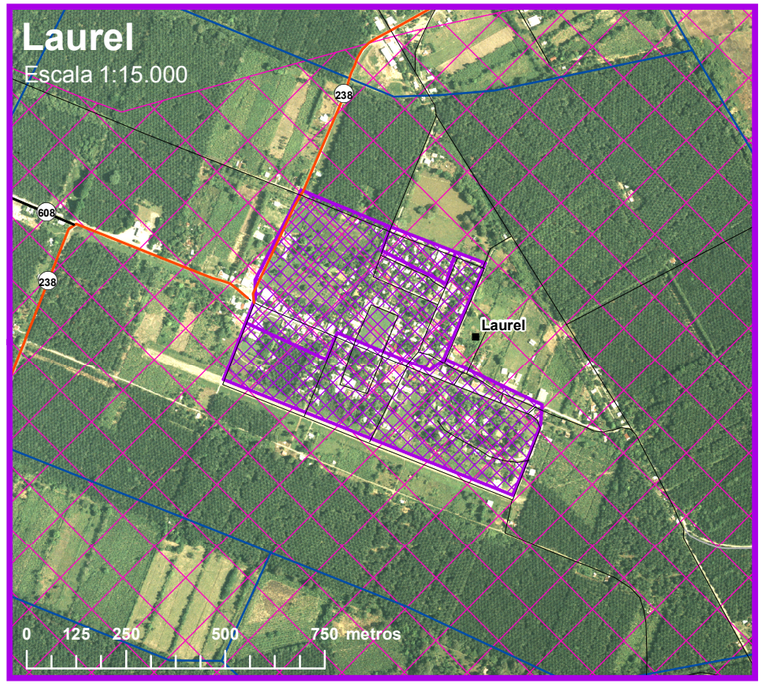
Poblados 2do Nivel		*Asentamientos del IDA*		*Zona Fronteriza*	
Segmento	***Área (Has)***	***Segmento***	***Área (Has)***	***Segmento***	***Área (Has)***
61001028	1,3	61001081	840,4	61001048	953,1
61001029	0,8	61001089	1420,5	61001049	480,0
61001030	1,4	61001090	47,7	61001050	863,4
61001031	0,9	61001091	571,4	61001051	819,8
61001032	2,6	61001092	1071,7	61002008	138,3
61001034	5,6	61001093	1190,9	61002009	62,5
61001037	2,6	61001094	685,6	61002010	35,4
61001038	1,2	61001095	179,6	61002011	77,5
61001039	4,2	61001096	134,6	61002012	78,2
61001040	4,5	61001097	573,7	61002013	246,7
61001041	2,3	61003027	1015,0	61002017	239,7
61001042	5,0	61004004	1307,7	61002018	579,9
61001043	2,5	61004005	550,9	61002019	382,5
61001044	3,1	61004006	630,6	61003001	20,4
61001060	1,4	61004007	402,8	61003016	985,3
61003022	6,7	61004010	181,9	61003017	857,0
Total	**46,1**	61004011	739,3	61003018	171,1
		61004012	76,6	61003019	164,7
		61004013	475,0	61003020	247,1
		61004014	1023,6	61003033	93,3
		61004015	583,0	61003034	198,6
		61004016	471,2	61003035	179,6
		61004017	495,7	61003036	547,1
		61004018	996,1	61003039	125,8
		61004019	178,4	61003040	49,7
		61004020	163,8	61004008	343,2
		61004021	169,8	61004009	158,6
		61004022	194,8	61004023	290,8
		61004030	45,8	61004024	25,2
		61004032	185,0	61004025	241,5
		61004033	672,9	61004026	223,6
		61004034	310,4	61004027	45,7
		61004035	129,2	61004028	140,0
		61004036	231,3	61004029	48,6
		61004037	214,6	61004031	129,0
		61004038	277,0	61004039	280,9
		61004045	505,1	61004040	109,6
		61004046	330,7	61004041	114,3
		Total	**19274,2**	61004042	26,2
				61004043	288,6
				61004044	839,4
				61004047	2227,3
				61004048	675,1
				61004049	1083,1
				Total	**15887,4**











Simbología

Segmentos censales

Núcleo Urbano

- Ciudad Neily
- Paso Canoas
- La Cuesta
- Laurel
- Poblados 2do nivel
- Límite cantonal
- Territorio Indígenas
- Franja fronteriza (2 km)

Calles y caminos

- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Lastre 1 vía
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar
- Ríos
- Zona de inundación en Corredores

Mapa 7-1.1 Ubicación de los principales centros de población

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Escalas variables se indican
Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indican en azul)

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN
BID-Catastro: Fotografías aéreas
INEC, Segementos Censales
CNE: Zonas de Inundación

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

Mapa 7-1.2 Ubicación de Poblados de 2do nivel, Asentamientos del IDA y Zona Fronteriza

Plan Regulador Cantonal de Corredores

3 1,5 0 3 Kilómetros

Escala 1:125000

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN
BID-Catastro: Fotografías aéreas
INEC, Segementos Censales
CNE: Zonas de Inundación

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

Simbología

Límite cantonal

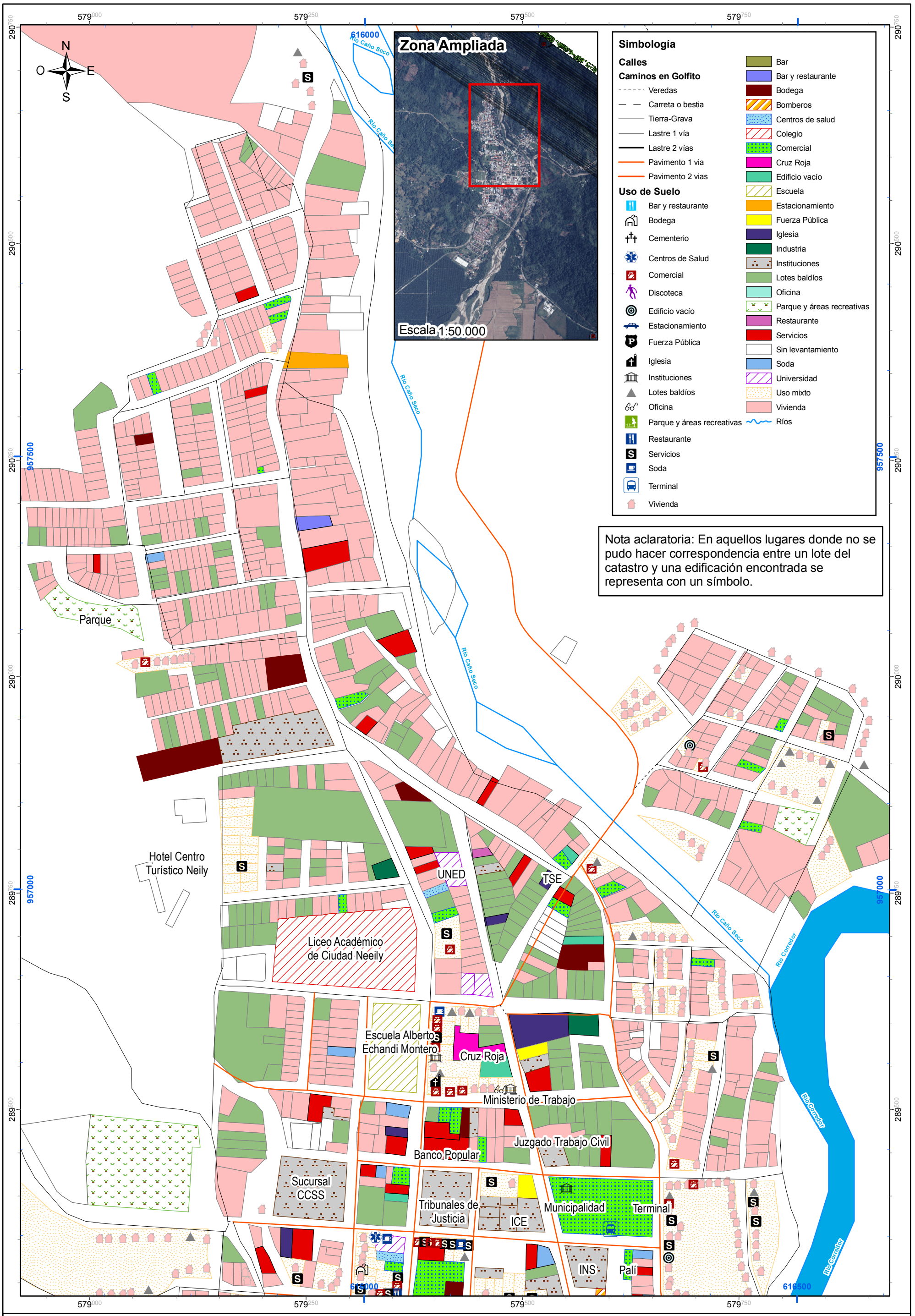
Segmentos censales

- Poblados 2do nivel
- IDA
- Zona fronteriza

Nombre Poblado 2do Nivel

Calles y caminos

- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Lastre 1 vía
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar
- Ríos
- Zona de inundación en Corredores
- Territorio Indígenas
- Franja fronteriza (2 km)



Mapa 7-1.3. Uso del Suelo específico Ciudad Neily (Norte)

Plan Regulador Cantonal de Corredores	0 100 200 400 Metros Coordenadas Lambert Sur (Se indican en azul las CRTM05) Escala 1:4.000	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000; Trabajo de campo 2008

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

Simbología

Uso de Suelo

- Bar y restaurante
- Bodega
- Cementerio
- Centros de Salud
- Comercial
- Discoteca
- Edificio vacío
- Estacionamiento
- Fuerza Pública
- Iglesia
- Instituciones
- Lotes baldíos
- Oficina
- Parque y áreas recreativas
- Restaurante
- Servicios
- Soda
- Terminal
- Vivienda

- Bar
- Bar y restaurante
- Bodega
- Bomberos
- Centros de salud
- Colegio
- Comercial
- Cruz Roja
- Edificio vacío
- Escuela
- Estacionamiento
- Fuerza Pública
- Iglesia
- Industria
- Instituciones
- Lotes baldíos
- Oficina
- Parque y áreas recreativas
- Restaurante
- Servicios
- Sin levantamiento
- Soda
- Universidad
- Uso mixto
- Vivienda
- Ríos

Calles

- Veredas
- Carreta o bestia
- Tierra-Grava
- Lastre 1 vía
- Lastre 2 vías
- Pavimento 1 via
- Pavimento 2 vias

N
O E
S

Banco Nacional
Parque
MEP
Hotel El Rancho
Banco de Costa Rica
INS
Palí
Bomberos
Río Corredor
Cementerio
Plaza
Escuela de Atención Prioritaria La Fuente
Estadio
Fuerza Pública
237
608
2

Nota aclaratoria: En aquellos lugares donde no se pudo hacer correspondencia entre un lote del catastro y una edificación encontrada se representa con un símbolo.

DINADECO
Banco Nacional
COOPEMEX
Parque
Restaurante La Moderna
MEP
Rancho
Escala 1:2.500

Zona Ampliada
Escala 1:50.000

Mapa 7-1.4. Uso del suelo específico Ciudad Neily (Sur)

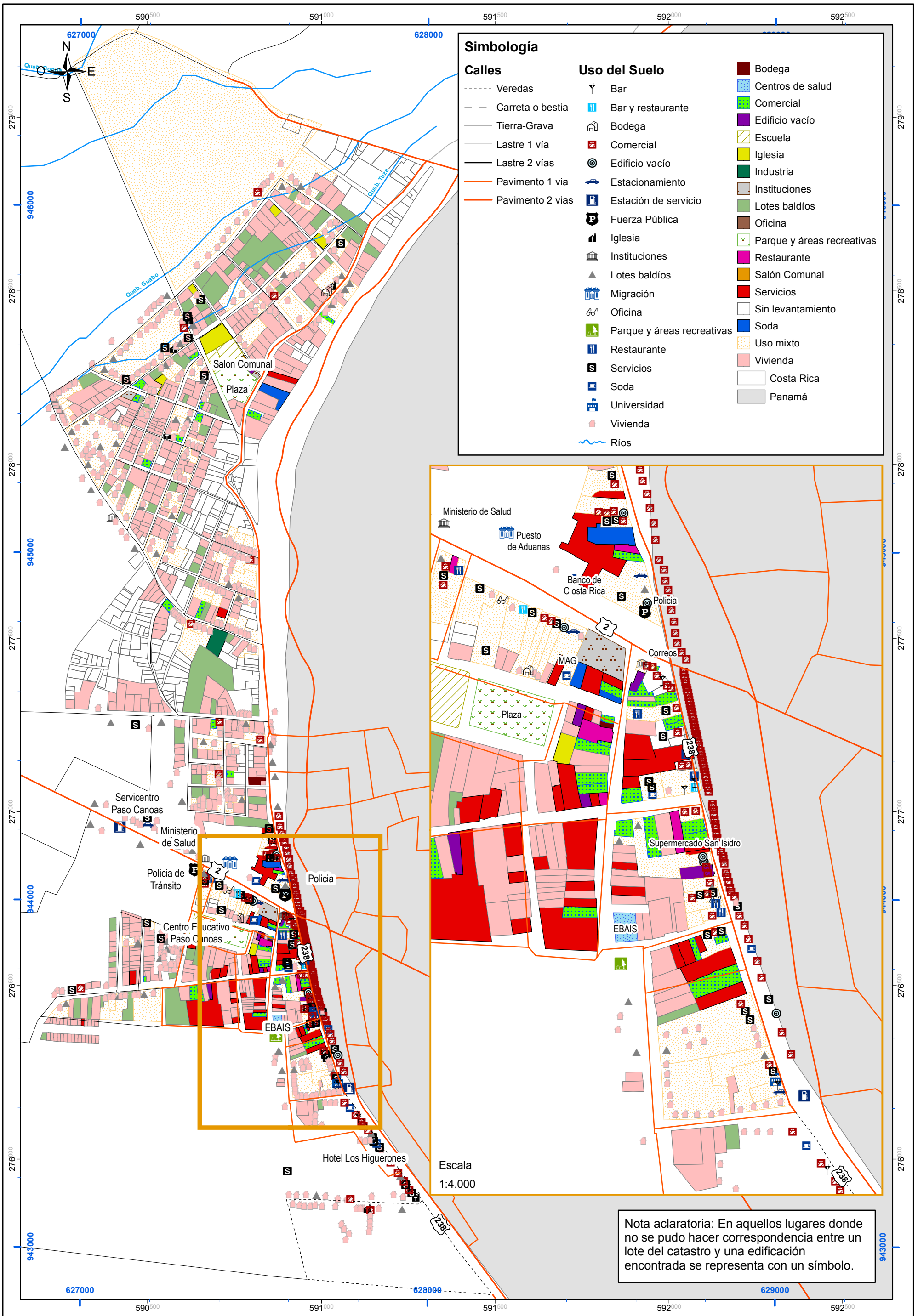
Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 100 200 400 Metros

Coordenadas Lambert Sur (se indican en azul las CRTM05) Escala 1:4.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2007

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Simbología

Calles

- Veredas
- Carreta o bestia
- Tierra-Grava
- Lastre 1 vía
- Lastre 2 vías
- Pavimento 1 via
- Pavimento 2 vias

Uso del Suelo

- Bar
- Bar y restaurante
- Bodega
- Comercial
- Edificio vacío
- Estacionamiento
- Estación de servicio
- Fuerza Pública
- Iglesia
- Instituciones
- Lotes baldíos
- Migración
- Oficina
- Parque y áreas recreativas
- Restaurante
- Servicios
- Soda
- Universidad
- Vivienda
- Ríos

- Bodega
- Centros de salud
- Comercial
- Edificio vacío
- Escuela
- Iglesia
- Industria
- Instituciones
- Lotes baldíos
- Oficina
- Parque y áreas recreativas
- Restaurante
- Salón Comunal
- Servicios
- Sin levantamiento
- Soda
- Uso mixto
- Vivienda
- Costa Rica
- Panamá

Nota aclaratoria: En aquellos lugares donde no se pudo hacer correspondencia entre un lote del catastro y una edificación encontrada se representa con un símbolo.

Mapa 7-1.5. Uso del Suelo específico en Paso Canoas

Plan Regulador Cantonal Corredores

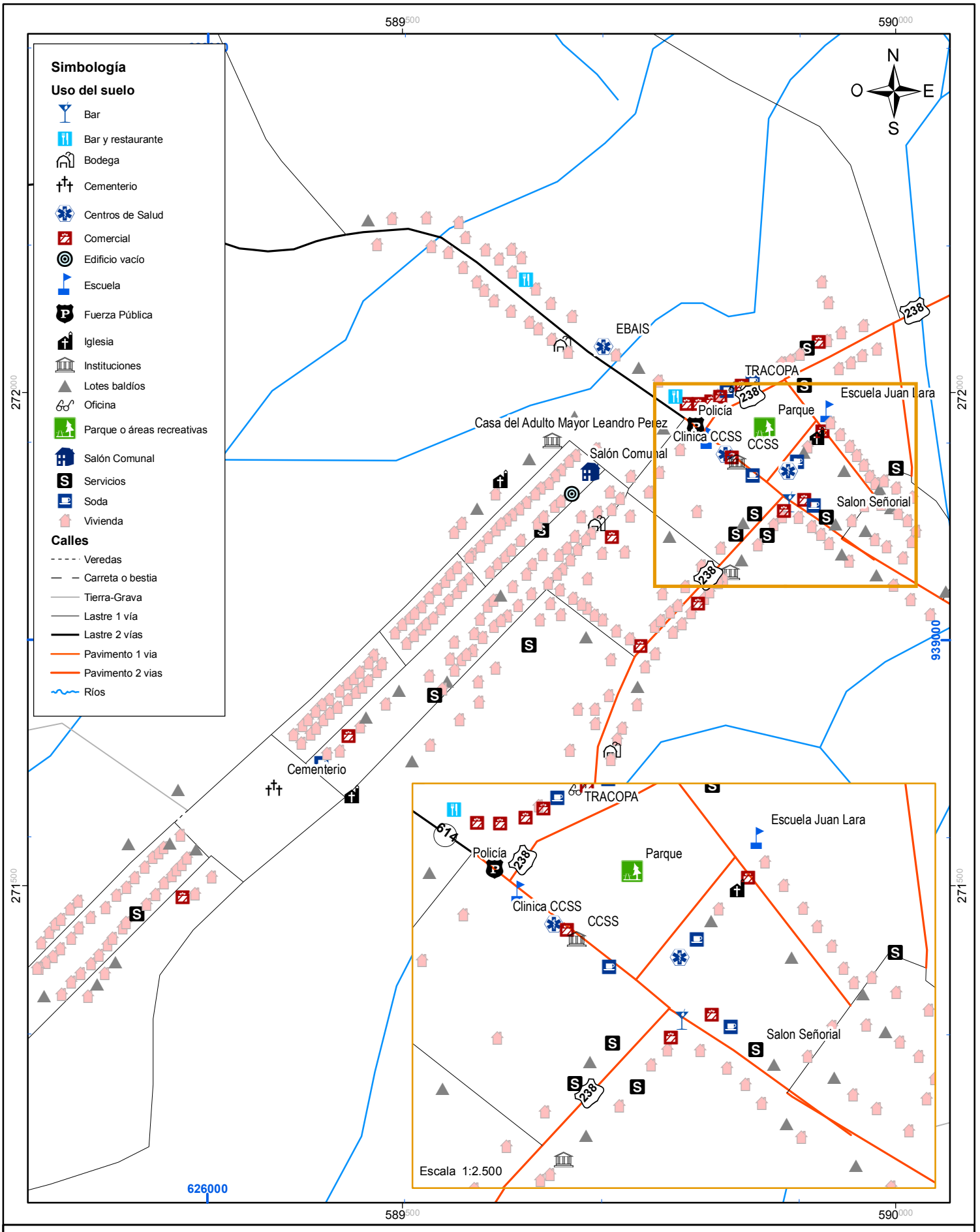
200 100 0 200 400 600 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(Se indican en azul las CRTM05)

Escala 1:10.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Mapa 7-1.6. Uso del suelo específico en La Cuesta

Plan Regulador Cantonal Corredores

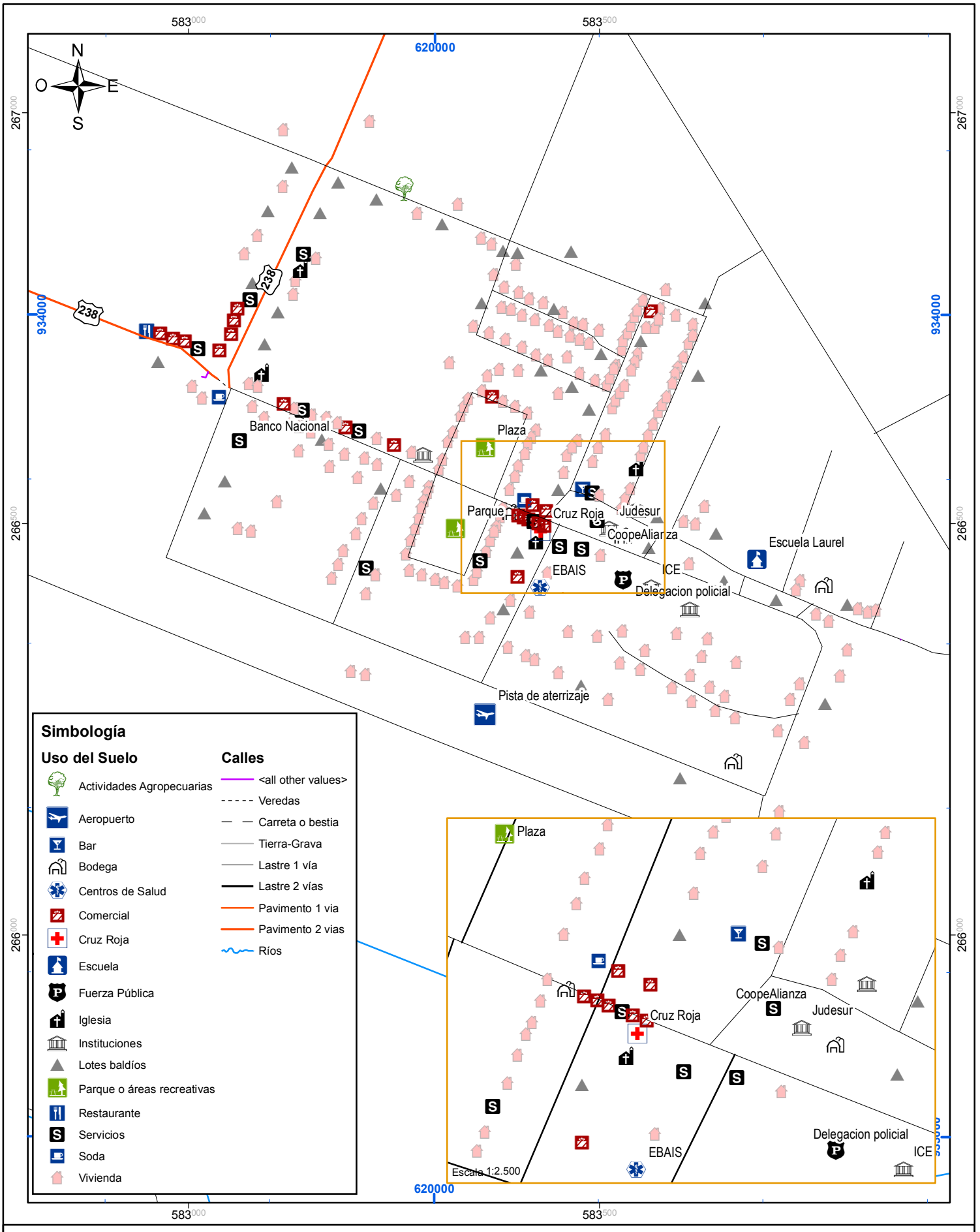
100 50 0 100 200 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(Se indican en azul las CRTM05)

Escala 1:5.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Mapa 7-1.7. Uso del suelo específico en Laurel

Plan Regulador Cantonal de Corredores

100 50 0 100 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(Se indican en azul las CRTM05)

Escala 1:6.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

TEMÁTICA	*Áreas Verdes y recreativas*	**7-2**

Objetivo:

Evaluar las áreas verdes, recreativas y espacio público del cantón de Corredores, de modo que se pueda obtener información acerca de sus condiciones, tipos de uso, características espaciales, presencia de vegetación, entre otros aspectos; esto con el propósito de determinar las posibilidades de recreación y ocio al aire libre con las que cuentan los habitantes del cantón y sus vacíos en cuanto a distribución, calidad e infraestructura. También por medio de los procesos participativos tomar en cuenta la opinión de los pobladores.

Este diagnóstico se presenta como un instrumento para formular lineamientos para futuros proyectos de espacios que suplan las necesidades prioritarias encontradas y también cómo pueden mejorarse las condiciones de las áreas existentes.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

Las áreas verdes y recreativas ubicadas en un asentamiento humano son determinantes en la calidad de vida de sus habitantes; conocer la situación de las mismas puede ser uno de los parámetros para evaluar la confortabilidad y habitabilidad del asentamiento estudiado; esto, puesto que las zonas verdes y espacio público inciden en la salud física y emocional y el desarrollo de las personas; posibilita la interacción social, permite las prácticas deportivas y produce un mejoramiento sustancial en el medio ambiente.

Con el diagnóstico de áreas verdes se facilita a la municipalidad un instrumento para reconocer las condiciones de las áreas verdes y la incorporación de muchos de los predios estudiados en el Reglamento del mapa oficial; busca conocer si son necesarias mejoras o ampliaciones en las mismas, si cumplen con las condiciones mínimas para su disfrute como accesibilidad, infraestructura, equipamiento y mantenimiento; también se evaluará si es necesaria la creación de nuevas áreas verdes, estableciendo las características que éstas deben tener.

b. Inventario de los datos e información recopilada

Localización y configuración de las áreas verdes existentes
Fotografías de las áreas verdes existentes
Información general y puntos de referencia en el cantón.
Fotos aéreas

Diagnósticos de Áreas Verdes realizados por ProDUS en documentos anteriores

c. Metodología aplicada

Planteamiento: formulación de objetivos y alcances
Inventario: recopilación de datos y de documentos afines.
Reconocimiento:

- Levantamiento con GPS de los predios utilizados como áreas verdes.
- Levantamiento fotográfico y recopilación de datos con una ficha que describe las características y la ubicación de cada área.

- Por medio de entrevistas, muestreos y procesos participativos, integrar en la evaluación las necesidades y expectativas de los habitantes en cuanto a espacios de recreo y espacio público.

Procesamiento:

- Análisis de los datos recopilados sobre las áreas verdes existente: su distribución en el territorio, el rango de influencia de cada una con respecto a los segmentos censales y sitios de interés, la accesibilidad, el estado de la infraestructura y el cumplimiento de las normativas vigentes.
- Análisis de la información recopilada en los procesos participativos.

Diagnóstico:

- Determinación de problemáticas, carencias de las áreas verdes analizadas y las oportunidades o necesidades existentes.
- Por medio del traslape de variables y la información recopilada en los procesos participativos, establecer áreas apropiadas para generar áreas verdes recreativas, corredores verdes o espacio público y sus características.

d. Fuentes de información

Trabajo de campo (Shapes de áreas verdes, fotografías y recopilación de información)
Procesos Participativos del Plan Regulador Cantonal de Corredores
Fotografías aéreas
Consulta Bibliográfica especializada
Catastro
Experiencias anteriores del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible: Plan Regulador Costero de Golfito, Plan Regulador de Pérez Zeledón, Diagnóstico y Desafíos del Ordenamiento Territorial en el Cantón de Santa Ana, Diagnóstico de la Interacción entre Transporte y el Uso del Suelo en el Cantón de Santa Ana

e. Observaciones

7-2 Áreas Verdes y Recreativas

7-2.1. Introducción



Imagen 7-2.1. Áreas Verdes en Corredores
Fuente: ProDUS, trabajo de campo

Las áreas verdes en los asentamientos humanos son determinantes en la calidad de vida de sus habitantes; de sus características depende que se estimulen o desanimen las actividades que se puedan realizar en éstas. Así mismo su apropiada cantidad y distribución en el territorio es importante para que la mayor cantidad de habitantes puedan acceder a los beneficios que estas pueden brindar.

Conocer la situación de las áreas verdes y espacio público puede ser uno de los parámetros para evaluar la confortabilidad y habitabilidad de un centro de población o poblado, puesto que en éstas se posibilita la interacción social, se pueden realizar prácticas deportivas y porque producen un mejoramiento apreciable en el medio ambiente y en la percepción del lugar. Por medio de una adecuada planificación del paisaje en el espacio público se pueden provocar o estimular condiciones confortables que agraden a los habitantes y que permitan vivir la ciudad o el poblado.

Se ha generalizado en nuestras ciudades una ruptura de los estrechos vínculos y los compromisos que las unen a la naturaleza y al medio ambiente. Las personas tienen la necesidad de relacionarse con su medio natural, es por esto que en las ciudades las áreas verdes son fundamentales; en un territorio como el cantón de Corredores, las construcciones están concentradas y predomina el paisaje cultural agropecuario, por lo que las personas tienen la posibilidad de estar en relación constante con un paisaje de aspecto relativamente natural, no obstante, aunque el cantón tenga esta característica en el paisaje, las áreas verdes y espacios públicos indispensables para proporcionar este contacto de las personas con la naturaleza.

Desde el punto de vista social estos espacios son necesarios para el desarrollo humano y la salud física y emocional de los habitantes de la zona, además fortalece la cohesión social, la cuál es una condición necesaria para que una comunidad pueda tener un buen grado de convivencia.

Otra variable importante en la percepción del asentamiento, es el manejo paisajístico que se proyecte en éste; es ésta tal vez la variable más subestimada y relegada pero una de las que permite de manera más explícita fortalecer el sentido de lugar y el sentido de pertenencia de la comunidad con el sitio donde habita.

Los sentidos de apropiación y pertenencia de las personas que viven en un sitio determinado se pueden construir o bien fortalecer mejorando la calidad urbanística y

ambiental del entorno, de este modo los espacios públicos se convierten en parte de la identidad colectiva de la comunidad. *El sentido de lugar considera una construcción social o como una subjetivación de los lugares* (Lindón, 2006), es por esto que es tan importante la imagen que tengan los espacios públicos y más importante aún la capacidad que tengan éstos de albergar actividades sociales.

El presente documento se divide básicamente en dos partes una que trata el análisis de las áreas verdes tanto en los centros de población como en los poblados y otra que cubre el tema del vacío existente en espacios que mejoren la percepción y vivencia del espacio de la ciudad.

Las propuestas que devengan del análisis deben obedecer a situaciones urbanas reales y aplicadas de forma progresiva con el fin de lograr gradualmente un nuevo contexto que supla las necesidades encontradas.

7-2.2. Metodología de trabajo para el análisis de áreas verdes

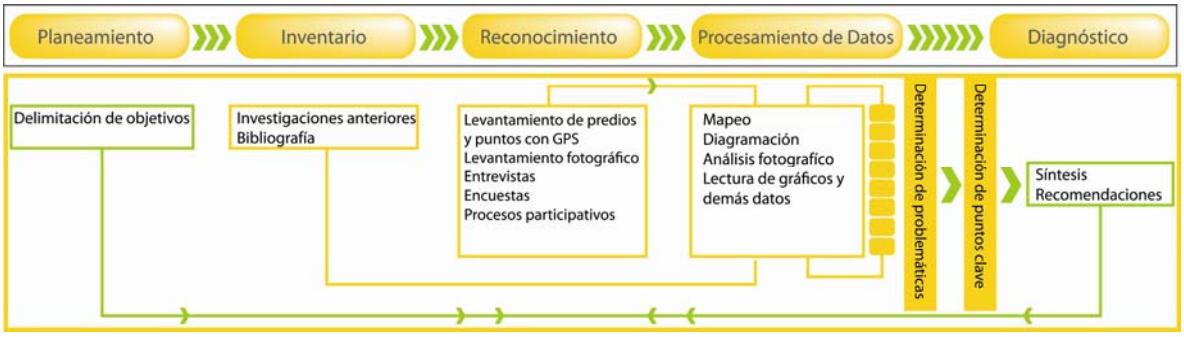


Imagen 7-2.2. Metodología de trabajo para el análisis de áreas verdes.

En el documento se evaluarán las áreas verdes recreativas existentes en el cantón Corredores, las necesidades de espacio público, la posible ubicación y características de los espacios públicos necesarios para suplir las necesidades de ocio y recreación; así mismo se analizaran posibilidades de incorporar variables paisajísticas en la imagen de los centros de población; este análisis se realizará por medio de la siguiente metodología.

Planteamiento:

Es la formulación de objetivos y alcances del análisis y la evaluación de las áreas verdes del cantón de Corredores.

Inventario:

Es la revisión bibliográfica de aspectos teóricos, otras evaluaciones realizadas anteriormente por ProDUS UCR y los requerimientos establecidos en las leyes y reglamentos para regular los parámetros mínimos con los cuales se deben diseñar las áreas verdes. Se realiza también una revisión de literatura acerca de los beneficios de las áreas verdes y la planificación paisajística.

Reconocimiento:

Por medio de visitas de campo, se realiza la siguiente recopilación de datos:

(a) Levantamiento con Sistema de Posicionamiento Global (GPS) de los predios utilizados como áreas verdes.

(b) Levantamiento fotográfico y recopilación de datos con una ficha que describe las condiciones del contexto, equipamiento y tipos de actividades y los usuarios de cada área, en este análisis estudia lo descrito a continuación:

-Las condiciones del contexto, se refiere a las características físicas que presenta cada área (tipo de espacio, recursos atractivos, aspectos negativos y positivos, accesibilidad, demarcación, limpieza y mantenimiento y cobertura).

-Equipamiento y actividades que se desarrollan: el tipo de infraestructura existente en las áreas verdes (y su estado) y las opciones de uso que brinda el lugar (deportes, juegos infantiles, sitios de estar)

-Los usuarios: los tipos de usuarios que frecuentan las áreas verdes, la frecuencia en que las visitan y el uso que les dan.

(c) En los procesos participativos se ponen en práctica diferentes técnicas por medio de las cuales se da prioridad a los puntos de vista que tienen las comunidades sobre un conjunto de temas, sean de interés particular o colectivo. Gracias a estos procesos se retoma la importancia de la experiencia vivida, como fuente valiosa de información para acercarse un poco al conocimiento integral de las comunidades involucradas, así como también de sus necesidades, problemáticas, aspiraciones, proyectos, etc.

Los procesos participativos permiten integrar en la evaluación las necesidades y expectativas de los habitantes en cuanto a espacios de recreo e interacción social en espacio público. La dinámica del trabajo en grupos consiste en contestar una serie de preguntas y simultáneamente marcar en mapas los aspectos tratados (áreas con potencial para desarrollar espacios públicos, y sitios que utilizan para recrearse en la montaña, ríos, etc.)

Procesamiento:

(a) Análisis de los datos recopilados sobre las áreas verdes existente: su distribución en el territorio, el rango de influencia de cada una con respecto a los barrios y sitios de importantes (Centros educativos, Centro de Salud), accesibilidad, el estado de la infraestructura y el cumplimiento de las normativas.

(b) Se realiza el análisis de la información recopilada en los procesos participativos.

Diagnóstico:

En esta etapa determinan las problemáticas, carencias de las áreas verdes analizadas, las oportunidades y necesidades existentes. Con el diagnóstico de la situación actual se tienen los insumos necesarios para proseguir con la etapa de propuestas del Plan Regulador, que es el próximo paso en el proceso de elaboración del plan.

7-2.3. Evaluación de las áreas verdes recreativas y espacio público en el Cantón Corredores

El paisaje predominante en este cantón es cultural agropecuario, por lo que sus habitantes se encuentran inmersos en un entorno básicamente natural (Ver Fotografía 7-2.3.), pero con una cobertura vegetal muy homogénea; este paisaje producto de los monocultivos tiene en algunos sectores una lectura monótona y carente de valores espaciales favorables para la vivencia del espacio (Ver Fotografía 7-2.4.). Entonces a pesar de que el contexto es rural y la densidad de la huella constructiva es baja, se observa la carencia de espacios públicos y paisajes que aporten integridad y sentido de lugar en los centros de población y poblados.



Fotografía 7-2.3. Paisaje Barrio El Triunfo



Fotografía 7-2.4. Paisaje Finca Coto 57

En Corredores el entorno tiene características estéticas favorables para la salud emocional de las personas como la presencia de ríos, panoramas agradables de montañas y cultivos; sin embargo la falta de espacios que tengan las características necesarias para albergar y generar actividades sociales y recreativas reduce significativamente las posibilidades de los habitantes para interaccionar socialmente y de realizar actividades culturales, de ocio, recreación y práctica de deportes.

Es importante mostrar el impacto que tienen los espacios públicos en las vidas y actividades de los habitantes de la ciudad con el fin de reconocer sus usos y las repercusiones de estos; como lo serían la apropiación, sentimiento de pertenencia y arraigo de los habitantes con el sitio donde habitan.

En Corredores se encontraron áreas verdes tanto en los centros de población como en los poblados; en el presente documento serán analizadas de manera separada pero se observó que coinciden en que la mayoría no cuenta con las condiciones necesarias para ser utilizadas de manera efectiva, así mismo se describirá posteriormente cómo tampoco tienen la capacidad de enriquecer la vivencia de los asentamientos pues tienen vacíos importantes en cuanto a diseño, vegetación, equipamiento y mantenimiento; algunos de estos espacios son solamente predios sin ningún uso.

Las áreas verdes no han cubierto las necesidades de espacio público y recreativo de la comunidad y tampoco han cumplido las normas mínimas estipuladas en la legislación; estas normas pueden ser encontradas en el Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones, que es la norma que debió ser acatada en caso de que no haya un Plan Regulador.

Los beneficios de las áreas verdes y el espacio público en el Cantón de Corredores

Los distintos tipos espacios públicos tales como parques, áreas deportivas, recorridos arborizados y otros, apoyan el desarrollo integral de las personas. Generan gran cantidad de beneficios en los aspectos socio-económicos, ambientales y urbanos de un asentamiento humano, entre éstos se pueden mencionar los siguientes:
(a) Beneficios Socio-económicos:

-Salud física y mental: Fomentan la salud y el bienestar se pueden realizar actividades tales como hacer ejercicios, jugar, leer, etc.

-Interacción Social: Permiten la interacción social al haber espacios para estar, conversar, realizar actividades culturales y otros. Si las áreas verdes se encuentran ubicadas cerca de sitios de trabajo, centros educativos o de salud, estas pueden ser aprovechadas por los usuarios de las mismas para almorzar y pasar ratos libres o de descanso.

-Generador de Conciencia Ambiental: Podrían eventualmente apoyar la formación de una conciencia ambiental en los niños y jóvenes; al ser las áreas verdes no solo sitios de recreación, sino también de conservación de los márgenes de ríos, bosques, etc.

-Mejora la percepción del asentamiento: El entorno de los asentamientos humanos se ve beneficiado con la creación de áreas verdes, pues por medio de estas, se mejora la configuración urbana y la percepción de confortabilidad de los mismos, las áreas verdes pueden funcionar como distribuidores urbanos, nodos[1] y conectores; así mismo una acertada planificación paisajística puede incorporar valores vivenciales importantes a un asentamiento.

-Desarrollo Económico Local: Los bosques, áreas verdes de gran tamaño pueden ser recursos significativos para el desarrollo económico local, pues pueden contribuir a desarrollar vida económica en su zona de influencia; por medio de servicios comerciales o turísticos; así como un entorno urbano agradable puede fomentar la inversión en el sitio.

[1] (Lynch, 1984). Son los puntos estratégicos de la ciudad a donde se encaminan los pasos de cualquier observador. Confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, cambios de una estructura a otra... Puede ser condensaciones de un determinado uso.

(b) Beneficios Ambientales:

-Modificaciones Microclimáticas: Abajo de árboles individuales o de pequeños grupos, la temperatura del aire, a 1.5 metros sobre el nivel del suelo, está usualmente dentro de un rango de variación de 1º C, en relación con la temperatura del aire en una área abierta (Souch y Souch, 1993; citado por David J. Nowak, 1997; 19) los árboles permiten reducir la temperatura, generando áreas de mayor confort que permiten actividades de ocio y recreación.

Junto con el enfriamiento por la transpiración, la sombra del árbol puede ayudar a enfriar el ambiente local, evitando el calentamiento solar de algunas superficies artificiales que están abajo de la cubierta arbórea y estos efectos conjuntos pueden reducir la temperatura del aire hasta 5 º C (Akbari et al.,1992; citado por David J. Nowak, 1997; 19). Por lo que si se construyen los kioscos o escampaderos bajo los árboles, es posible reducir aún más la temperatura.

En cuanto a confort climático; de las 36 áreas verdes analizadas un 72% tienen árboles; las plazas de fútbol son las que menos porcentaje de árboles tienen, sin embargo por lo general cuentan con algunos en el perímetro de la cancha. En la mayoría de los casos no es evidente alguna intención paisajística en la disposición de los árboles sembrados.

En éstos sitios se pueden originar espacios para estar, pues el clima cálido de la zona limita las actividades recreativas o sociales durante las horas de mayor radiación si no existe el resguardo adecuado. La protección tanto del asoleamiento como de la lluvia es necesaria también en los puntos donde se espera el transporte público, actualmente no existe suficiente infraestructura con este propósito; las áreas verdes con una parada de buses pueden funcionar como distribuidores y esto puede fortalecer su identidad e incrementar su uso.

En el caso de la plaza del Barrio 22 de octubre (Ver Imagen 7-2.5.), hay árboles que brindan sombras amplias, este tipo de espacios confortables pueden ser utilizados para diversificar las actividades en las áreas verdes con usos únicos.

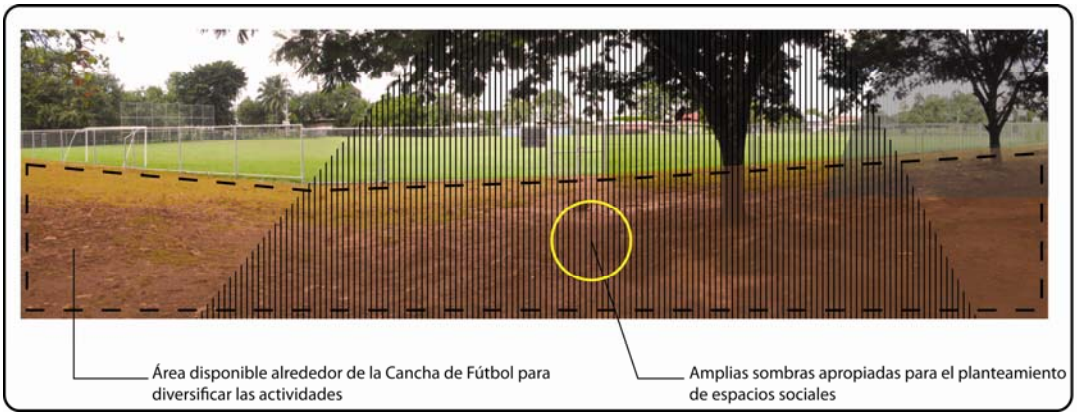


Imagen 7-2.5. Sombras y espacio libre contiguo a la cancha de fútbol del Barrio 22 de Octubre
Fuente: ProDUS, trabajo de campo

En el cantón Corredores, las áreas verdes pueden representar un elemento de renovación urbana en aquellas zonas urbanas que han sido declaradas de amenaza de inundación por la Comisión Nacional de Emergencias.

7-2.4. Análisis de las áreas verdes recreativas y espacio público en el Cantón de Corredores

Como parte de la metodología durante la etapa de reconocimiento se visitaron y analizaron las áreas verdes asociadas a los barrios de los centros de población y los poblados.
El objetivo de emplear este método de estudio, es obtener una muestra integral de datos, para comprender cuál es el estado actual de las áreas verdes y su relación con los temas de asentamientos humanos, peatonización y ciclovías.

En el Mapa 7-2.6. y 7-2.7. se muestran los centros de población y poblados donde se analizaron áreas verdes. Como lo indica la Tabla 7-2.8. se analizaron un total de 37 áreas verdes, de las cuáles más del 50% se encuentran en los poblados, el centro de población que cuenta con mayor número de áreas verdes Ciudad Neily y con menor número Paso Canoas y La Cuesta.

Las áreas verdes de los centros de población y los poblados se analizarán de manera separada pues sus características son diferentes. En el caso las áreas verdes de los poblados el 100% corresponden a canchas de fútbol y en muy pocos casos se combina eso uso con alguna otra actividad; por el contrario en las áreas verdes de los centros de población existen usos un poco más diversos, también el tamaño de las áreas varía así como su zona de influencia.

Tabla 7-2.8. Áreas verdes del cantón de Corredores

Distrito	Corredores	Paso Canoas	La Cuesta	Laurel
Centros de Población	1.a. Barrio 22 de Octubre	11. Barrio la Libertad	13. Centro de La Cuesta	15. Centro de Laurel
	1.b. Barrio 22 de Octubre	12. Barrio San Jorge	14. Centro de La Cuesta	16. Centro de Laurel
	2. Barrio El Estadio			17. Centro de Laurel
	3. Centro Ciudad Neilly			
	4. Urbanización el INVU			
	5. Barrio El Colegio			
	6. Barrio San Rafael			
	7. Urbanización El Bosque			
	8. Barrio La Esperanza			
	9. Barrio Salas Vindas			
	10. Barrio La Colina			
Poblados	18.a. Barrio Carmen de Abrojo	20. Barrio Darizara	23. Cuervito	25. Finca Naranjo
	18.b. Barrio Carmen de Abrojo	21. Barrio El Triunfo	24. La Palma	26. Finca Bella Luz
	19. Río Nuevo	22. Finca Mariposa		27. Finca Caimito
				28. Finca Caucho
				29. Finca Bambito
				30. Finca Vereh
				31. Finca La Campiña
				32. Finca Santa Lucía
				33. Finca Tamarindo

Fuente: ProDUS 2007-2009, trabajo de campo

Áreas verdes en los Centros de Población del Cantón Corredores

Las áreas verdes del cantón Corredores fueron analizadas desde los siguientes puntos de vista: (a) Ubicación, (b) Opciones de uso, (c) Infraestructura y equipamiento, (d) Mantenimiento, (e) Percepciones de los usuarios, (f) Accesibilidad de las áreas verdes.

(a) Ubicación de las áreas verdes en los Centros de población del Cantón de Corredores

El Mapa 7-2.9. muestra las áreas verdes de Ciudad Neily; este es el centro de población que cuenta con más áreas verdes, se analizaron un total de 11 áreas, la mayoría asociadas a Barrios o urbanizaciones, como es el caso de las áreas verdes de los barrios La Colina, Salas Vindas, La Esperanza, San Rafael, El Bosque, El Invu, El Colegio y 22 de Octubre (Ver mapas 7-2.10, 7-2.11, 7-2.12, 7-2.13)

En el caso de Paso Canoas, solamente hay 2 una en el Barrio la Libertad y otra en el Barrio San Jorge, en el Mapa 7.2.14 se muestra como la mayor parte del territorio no cuenta con áreas verdes. En los Mapas 7.2.15. y 7.2.16. se muestran las áreas verdes de La Cuesta y Laurel respectivamente, en estos casos hay una relación más proporcionada entre los barrios y la extensión del área verde.

(b) Opciones de uso

La Tabla 7.2.17 muestra los tipos de uso de las áreas verdes en los centros de población de Corredores. De las 18 áreas verdes analizadas solo el 3 cuenta con algún tipo de equipamiento para juegos infantiles; 2 de éstas tienen su equipamiento en estado malo o regular y en todos los casos el material utilizado para la construcción de los juegos infantiles fue perfilería de acero (Ver Imagen 7-2.18), éste material no es recomendado para este tipo de equipamiento pues no procura la seguridad de los niños, además los metales son conductores de calor y en Corredores la temperatura puede ser alta. En los juegos infantiles debe prevalecer la seguridad para los usuarios por lo que deberían ser construidos de materiales como madera o plástico.

Hay solamente dos espacios públicos que cuentan con equipamiento para estar y realizar actividades pasivas y sociales, por lo que se ve casi nula la posibilidad de realizar éstas actividades en el espacio público; esto puede reducir por consecuencia el contacto social entre los pobladores. La gran mayoría de las áreas verdes están dedicadas a la práctica del fútbol, lo cuál implica la utilización de una amplia área y un solo uso.

Tabla 7-2.17
Tipos de actividades en las áreas verdes

Tipo de Actividad		Cantidad de Áreas Verdes
Canchas deportivas		14
Juegos infantiles		3
Ocio pasivo o social		2
Ninguno		3

Fuente: ProDUS 2007-2009, trabajo de campo

Imagen 7-2.18
Área verde en el Barrio La Esperanza, Ciudad Neilv



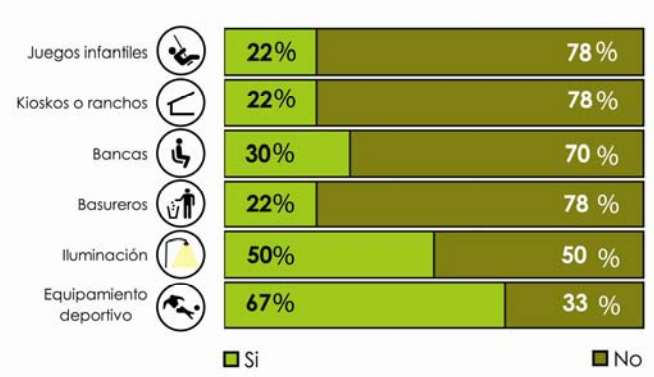
Fuente:ProDUS 2007, trabajo de campo

Tres de las áreas no tienen ningún tipo de infraestructura o equipamiento, su mantenimiento consiste en una poda ocasional. Básicamente son predios en abandono; en el caso del área verde del barrio El Colegio en Ciudad Neily, tiene importantes posibilidades pues se localiza contiguo al Colegio de Ciudad Neily, su área es extensa y está cercana a las áreas verdes de los barrios El Estadio y El INVU.

(c) Infraestructura y equipamiento

Como lo muestra el Gráfico 7-2.18 el 33% de las canchas deportivas tienen insuficiente equipamiento. Esto indica que no solamente son escasas las posibilidades de realizar actividades variadas en las áreas verdes, sino también que la poca infraestructura encontrada en espacios dedicados a una práctica no cumple los requerimientos mínimos para su aprovechamiento.

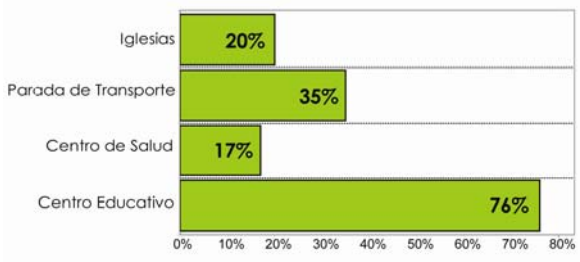
Gráfico 7-2.18.
Porcentaje de Áreas Verdes con infraestructura o equipamiento



Fuente: ProDUS 2007, trabajo de campo

El 78% de las áreas verdes no cuenta con juegos infantiles, lo cuál es una cifra inquietante tomando en cuenta que el 76% (Ver Gráfico N° 7-2.19.) de las áreas verdes se encuentra cercano a un centro educativo; los niños y adolescentes son importantes usuarios de éstos espacios.

Gráfico 7-2.19.
Cercanía de áreas verdes a centros de generadores de usuarios



Fuente: ProDUS 2007, trabajo de campo

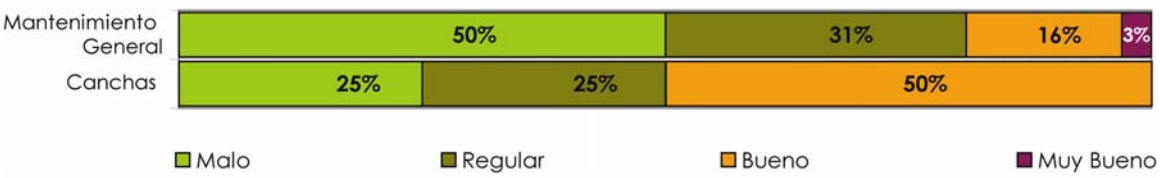
El 50% de las áreas evaluadas no cuentan con iluminación, esto es un inconveniente puesto que durante las noches éstos espacios pueden ser inseguros y la infraestructura puede ser dañada, o bien puede generar una percepción de inseguridad entre los usuarios y vecinos.

El porcentaje de áreas verdes que cuentan con equipamientos urbanos tales como kioscos, bancas y basureros, es menor al 30%.

(d) Mantenimiento

El mantenimiento general se refiere a la limpieza, la poda de césped y árboles y la recolección de basura; como lo muestra el Gráfico 7-2.20. más del 70% tienen regular o mal mantenimiento, en una gran mayoría de áreas se observa falta de mantenimiento y deterioro.
El encargado del mantenimiento de las áreas verdes es la municipalidad, no obstante existen casos como el área verde del Barrio El INVU en Ciudad Neily (Ver Fotografía 7-2.21.), donde una junta de vecinos organizados velan por el equipamiento y buen mantenimiento del área recreativa.

Gráfico 7-2.20.
Mantenimiento general de las áreas verdes y de las canchas deportivas en los Centros del Cantón de Corredores



Fuente: ProDUS 2007, trabajo de campo

Casi el 80% de las áreas verdes recreativas analizadas están dedicadas a la práctica de fútbol, de éstas un 50% tienen mal o regular mantenimiento. En el caso del área verde del Barrio El Estadio (Ver Fotografía 7-2.22.) los vecinos señalaron que la cacha es inutilizable durante la época lluviosa pues se inunda por la falta de drenajes adecuados.



Fotografía 7-2.21. Área Verde Barrio INVU
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo



Fotografía 7-2.22. Área Verde Barrio El Estadio
Fuente: ProDUS 2007, trabajo de campo

(e) Percepciones de los usuarios

Durante la recopilación de datos se realizaron entrevistas a los usuarios de las áreas verdes acerca de: los usuarios, la procedencia de los usuarios, del uso y de los tipos de uso. Adicionalmente se les consultaba acerca de los aspectos positivos y de las carencias o aspectos a mejorar en el área verde.

Según las entrevistas, la mayoría de los visitantes son niños y adolescentes, el grupo etario que utiliza menos las áreas verdes son los adultos mayores, esta situación podría darse por la carencia de espacios pasivos o sociales en las áreas verdes. Los niños y adolescentes son la población que más necesita de estos espacios y en efecto el sector de la población que más las utiliza, sin embargo como se señaló anteriormente son pocas las opciones de actividades que pueden realizar pues en la mayoría de los casos la infraestructura y el equipamiento es insuficiente o está en mal estado.

La mayoría de los usuarios son provenientes de las comunidades donde se encuentran las áreas verdes; salvo algunos casos, los usuarios entrevistados señalaron que vecinos de otros barrios en ocasiones visitan las canchas para participar en campeonatos.

Como lo señala en Gráfico 7-2.23. en casi un 70% las áreas verdes no se realizan actividades recreativas de carácter cultural, en algunos casos se realizan actos cívicos o fiestas patronales, también en algunas plazas de fútbol se realizan campeonatos, en ninguna entrevistas se mencionó que se realizaran actos artísticos, muchas personas entrevistadas señalaron que el acceso a las actividades culturales variadas en el Cantón es muy reducido.

Gráfico 7-2.23.
Usos culturales de las áreas verdes recreativas



Fuente: ProDUS, trabajo de campo

En el caso del área verde del Poblado La Palma en La Cuesta, la plaza de fútbol es aprovechada por el profesor de educación física de la escuela, quien imparte sus lecciones en este sitio; este espacio no cumple con todos los requerimientos necesarios para un aprovechamiento eficaz, por lo que los vecinos han empezado a darle más mantenimiento y han empezado la construcción de un salón comunal contiguo a esta área verde.

El aspecto más mencionado que se debería mejorar es el equipamiento deportivo y de juegos infantiles y al consultar sobre los aspectos positivos se mencionó que la existencia de áreas verdes es importante para la recreación de los niños y jóvenes.

(f) Accesibilidad de las áreas verdes

Para determinar el rango de influencia de un área verde en un territorio, se debe de partir del hecho de que los diferentes usuarios se trasladarán a pié para usar las áreas recreativas, las distancias deben ser las adecuadas para que todos los grupos etarios puedan utilizarlas sin que la caminata para llegar les pueda causar molestias; la zona de influencia de 200 metros da la posibilidad a niños en edad preescolar para trasladarse al área verde, la zona de influencia de 400 metros a niños y ancianos y por último la de más de 600 metros posibilita el acceso a adolescentes y adultos.

En el mapa 7-2.25 se muestran las zonas de influencia de las áreas verdes en Ciudad Neily; los niños de edad escolar y adultos mayores tienen accesibilidad prácticamente desde todos los barrios, exceptuando el sector sur del Barrio San Juan y el sector norte del Barrio La Unión. Diferente es el caso de la accesibilidad para niños de edad preescolar, pues en todos los barrios hay sectores importantes sin acceso a un área verde, en el centro de Ciudad Neily y los barrios San Juan y La Unión es donde existe menos accesibilidad para este grupo. El grupo de adolescentes y adultos es el que tiene mayor accesibilidad a las áreas verdes.

En el mapa 7-2.25 se muestra también la accesibilidad a las áreas verdes equipadas para niños de edad escolar; solamente los barrios La Esperanza, Salas Vindas, El Bosque y 22 de Octubre tienen accesibilidad a espacios con juegos infantiles. En el resto de los barrios, tanto los niños de edad preescolar como los de edad escolar no tienen la posibilidad de hacer uso de juegos infantiles.

En el mapa 7-2.26. se muestran las zonas de influencia de las áreas verdes en Paso Canoas, solamente el sector este del Barrio San Jorge y el Barrio La Libertad tienen accesibilidad a áreas verdes para todos los grupos etarios. Paso Canoas presenta la mayor carencia de áreas verdes en el cantón Corredores, el sector oeste del Barrio San Jorge, los barrios La Brigada, Cartín, Campo Bello y Betel no tienen accesibilidad a las áreas verdes; únicamente el grupo de adolescentes y adultos tiene mejor grado de accesibilidad en los barrios San Jorge y La Libertad.

En el mapa 7-2.27. se muestra la accesibilidad a las áreas verdes en La Cuesta, donde la accesibilidad para niños de edad preescolar, escolar y adultos mayores se concentra en el Centro. Los Barrios Ciudadela Zumbado y Ciudadela Tamayo no tienen accesibilidad de estos grupos a un área verde. El grupo de los adolescentes y adultos si tiene accesibilidad a las áreas verdes desde el Centro y la Ciudadela Tamayo, caso contrario al de la Ciudadela Zumbado que quedaría fuera de la zona de influencia de las áreas verdes.

En el mapa 7-2.28. se muestra la accesibilidad a las áreas verdes en Laurel; en este caso, prácticamente toda La Cuesta tiene accesibilidad a las áreas verdes para el grupo de adolescentes y adultos; el grupo de niños de edad escolar y adultos mayores tiene un grado de accesibilidad importante, sin embargo no llega a cubrir la totalidad. Como en los casos anteriores el grupo de los niños en edad preescolar es el que tiene menor accesibilidad a un área verde, el Barrio El INVU no tiene accesibilidad para este grupo etario.

(g) Aspectos positivos y aspectos a mejorar de las áreas verdes de los Centros de Población

Uno de los pocos aspectos positivos de las áreas verdes es, que a pesar del estado en que encuentran son los espacios de recreación para niños y jóvenes, es decir que si bien en algunos barrios el área verde no tiene equipamiento al menos se reservó el predio para ser utilizado con este fin. Sin embargo hay barrios en los centros de población que no cuentan ni siquiera con un lote para ser usado como área verde.

Tomando en cuenta la opinión de los entrevistados y el análisis realizado la Tabla 7-2.29 muestra los principales aspectos a mejorar en las áreas verdes.

Tabla 7-2.29. Aspectos a mejorar en las áreas verdes del Cantón de Corredores

Aspectos a mejorar en las Áreas Verdes			
	Juegos infantiles		Mantenimiento
	Equipamiento deportivo		Senderos
	Mobiliario urbano		Arborización
	Iluminación		Seguridad
	Basureros		Drenajes
	Kioskos o escampaderos		

Fuente: ProDUS 2007-2009, trabajo de campo

En las áreas verdes el faltante más importante es de equipamiento urbano, deportivo y de juegos infantiles; esto limita considerablemente el aprovechamiento del espacio para usos variados, como se mencionó anteriormente en el apartado de *Tipos de Uso,* el uso más generalizado es la práctica de deporte en especial de fútbol. La diversificación de actividades está intrínsecamente relacionada con la instalación de equipamiento y de infraestructura, es por esto que es tan importante su disposición y mantenimiento.

Otro aspecto no menos importante es la construcción de sistemas de drenaje adecuados en las plazas de fútbol y demás áreas verdes, esto puesto que las intensas lluvias de la zona pueden inundarlas; en el caso del área verde del Barrio El Estadio queda prácticamente inutilizada durante la época lluviosa.

Acerca de la seguridad, ninguna de las áreas con juegos infantiles tiene elementos de seguridad como rejas y solamente el 50% cuenta con iluminación.

En Paso Canoas no hay áreas verdes en la mayoría de los barrios, es necesaria la búsqueda de espacios para destinarlos a espacio público, tomando en cuenta la cantidad de personas que los utilizarán y las distancias que pueden recorrer los distintos grupos etarios de la población para no discriminar sectores de la comunidad. En Ciudad Neily

también existen dos barrios que son críticos por que no cuentan ni siquiera con el lote destinado a área verde, serían los barrios La Unión y San Juan.

Áreas verdes y espacio público en los Poblados del Cantón de Corredores

El estudio de las áreas verdes se focalizó en las áreas verdes de los centros de población del Cantón de Corredores, complementado éste análisis, se realizó el análisis de las áreas verdes de los poblados. Estos asentamientos se caracterizan por realidades distintas en cuanto a facilidades e infraestructura, en sección 7-5 Evaluación de Vivienda, Barrios y Urbanizaciones del presente diagnóstico se describen de manera más detallada éstas condiciones. Esta diferenciación se refleja también en las condiciones de las áreas verdes.

Para su análisis se utilizó la misma metodología, pero sus resultados son expuestos de manera más sintética. La perspectiva global que resulte del análisis se comparará con las características de las áreas verdes de los Centros de Población.

Es importante destacar que los poblados tienen una menor densidad de población, y aunque no en todos los casos, muchos están ligados a terrenos del IDA. Así mismo la percepción de éstas zonas en más cultural agropecuaria y menos urbanizada.

En los mapas 7-2.30 y 7-2.31 se muestran las áreas verdes que fueron analizadas, básicamente en estas áreas verdes existe una gran limitación de tipos de uso y de infraestructura, las plazas de fútbol son predominantes, la imagen 7-2.32. muestra la cancha de fútbol de Finca Caucho.



Fotografía 7-2.32.
Cancha de Fútbol, Finca Caucho
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo

En las áreas verdes de las Fincas de Laurel, solamente en el caso del área verde de Finca Naranjo (Ver imagen 7-2.33. y 7-2.34.) existen usos variados como espacios de estar, redondel y canchas deportivas, su mantenimiento no es el óptimo, sin embargo los espacios están dispuestos.



Fotografía 7-2.33. Campo Ferial de Finca Naranjo
Fuente: ProDUS 2007, trabajo de campo



Fotografía 7-2.34. Cancha de Baloncesto Finca Naranjo
Fuente: ProDUS 2007, trabajo de campo

Las restantes 8 áreas verdes de las Fincas tienen como característica en común que las viviendas están organizadas alrededor de la Plaza de fútbol, éstos conjuntos estaban ligados en el pasado a la compañía bananera y mantienen parcialmente tanto su configuración como sus construcciones, en la Sección 3-3 de Patrimonio Arquitectónico del presente diagnóstico se describe esta configuración y algunos valores de estos espacios.

-Síntesis del Análisis de las Áreas Verdes en los poblados de Corredores

(a) El mantenimiento está a cargo de comités comunales, de Coopeagropal en el caso de las Fincas de esta cooperativa y de la municipalidad en algunos casos. En la mayoría de los casos se observa un mantenimiento de regular a malo, donde las superficies de las canchas son irregulares y el césped no está podado.

(b) La presencia de iluminación artificial es importante para utilizar las áreas verdes en la noche, además permite que los espacios perciban más seguros. Especialmente durante las últimas horas de la tarde y las primeras de la noche la temperatura baja, por lo que estas horas son propicias para la práctica de deporte.

(c) Las plazas en la mayoría de los casos analizados son puntos de referencia en los poblados, junto con las iglesias, escuelas y pequeños comercios son parte del imaginario de los habitantes del asentamiento.

Principales similitudes y diferencias entre las áreas verdes de los centros de población y áreas verdes de los poblados

Tabla 7-2.35. Similitudes y diferencias entre las áreas verdes de los Centros de Población y Poblados

Similitudes	Diferencias
* Poco o inexistente mantenimiento de la infraestructura y equipamiento. *Falta de iluminación, para en uso de las áreas durante la noche y para proveer seguridad. *Inexistencia de facilidades para personas con movilidad reducida, según la Ley 7600. *En pocos casos hay un cerramiento perimetral. *Poca diversidad de usos recreativos, de ocio pasivo o social. *Malos o inexistentes drenajes para las canchas de fútbol.	*En los centros de población, aunque sea en escasa medida existen más opciones de actividades para realizar en las áreas verdes. (parques y juegos infantiles). *En los centros de población, sobre todo en su foco urbano hay insuficientes árboles, en los poblados hay mayor presencia de árboles. *Las áreas de los lotes destinados a área verde son mucho más limitados en los centros de población. * En los poblados las áreas verdes tienen una mayor área, pues por lo general se trata de canchas de fútbol. *En los poblados el área verde forma parte integral de la configuración del asentamiento en la mayoría de los casos; en los centros de población solamente los parques tienen esta característica, las demás áreas verdes asociadas a los barrios y a las urbanizaciones no tienen un nexo con el espacio circundante.

Fuente: ProDUS 2007-2009, trabajo de campo

Análisis del entorno e incorporación de valores paisajísticos en los Centros de Población del Cantón de Corredores

Tanto en los centros de población como en los poblados se percibe un vacío en cuanto a espacios que mejoren la percepción y vivencia del espacio. Al mejorar las calidades de los espacios públicos y las áreas verdes se incrementa sustancialmente el sentido de pertenencia de las personas con el lugar donde habitan. El desarraigo de los pobladores con sus espacios públicos es notable, pues cuando los habitantes de un asentamiento se sienten identificados y se apropian emotivamente de estos espacios, las condiciones de los mismos mejoran sustancialmente, sin embargo esto no quiere decir que la responsabilidad de que estos espacios estén dispuestos de la mejor manera recae enteramente en los ciudadanos; el éxito o fracaso de estos espacios es la gestión conjunta del gobierno local (por medio de la inversión) y de la organización de todos los ciudadanos.

En los procesos participativos vecinos enfatizaron la necesidad de mejorar la imagen del espacio público. Se mencionó el caso del ingreso a Ciudad Neily, donde el estado de deterioro y abandono del cementerio perjudica la percepción de ingreso al centro (Ver Imagen 7-2.36.).



Imagen 7-2.36.
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo



Imagen 7.2.37.
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo

En las imagenes 7-2.36. y 7-2.37. se muestran los espacios que se encuentran frente al cementerio, en ambas imágenes se señalan espacios que con una apropiada arborización y vegetación mitigarían considerablemente el deterioro de esta zona, así mismo, las paradas de autobuses podrían ser diseñadas de manera más atractiva para el usuario. Un mejor mantenimiento en el cementerio es preciso para revitalizar el sector, pues toda la infraestructura está muy dañada, sucia y el sitio se percibe inseguro.

En la imagen 7-2.38 se señala un posible corredor verde que permita dar carácter al ingreso de Ciudad Neily, este puede mitigar la imagen de deterioro que la caracteriza.



Diagrama 7-.2.38. Posible nexo entre áreas verdes en Ciudad Neily
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo

En el ingreso a Ciudad Neily desde el barrio 22 de octubre existe una franja verde que tiene un potencial significativo como recorrido para peatones y ciclistas, en el diagrama 7-2.38. se señala este recorrido; en ciertos sectores hay árboles que brindan sombras agradables (Ver imagen 7-2.39); este recorrido hacia el centro de Ciudad Neily, tiene una escala mucho más adecuada para las personas, además el flujo vehicular de la Carretera Interamericana es mucho más agresivo. Esta franja verde tiene el inconveniente de tener una cuneta muy ancha y en mal estado, sin embargo dimensión de la franja verde puede ser suficiente para una calzada peatonal, una ciclovía e inclusive un recorrido arborizado (Ver imagen 7-2.40.)



Imagen 7.2.39.
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo



Imagen 7.2.40.
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo

En los procesos participativos también hubo opiniones acerca del centro de Ciudad Neily, expresaron la necesidad de mejorar la imagen de este centro. La incorporación de valores paisajísticos es más compleja en esa zona pues el espacio es más reducido; en la sección 6-4 Peatonización y ciclovías, se hace mención de las condiciones de las aceras y de sus reducidas dimensiones, lo cuál dificulta la siembra de árboles, plantas ornamentales y la instalación de mobiliario urbano.

Durante el trabajo de campo se hallaron en el Ciudad Neily sectores con mayor potencial para generar espacios públicos y mejorar la imagen urbana.En la Fotografía 7-2.41.se muestra el sector sur del Colegio de Ciudad Neily, esta calle tiene la característica de conectar varias áreas verdes; las de los Barrios El Colegio y El INVU, a menos de 400 metros se encuentra también la plaza de fútbol del barrio El Estadio.

En esta área se podría implementar equipamiento urbano en conjunto con el área verde del Barrio El Colegio e inclusive prolongar este “corredor” hasta la plaza del barrio El Estadio como se muestra en el Diagrama 7-2.42.

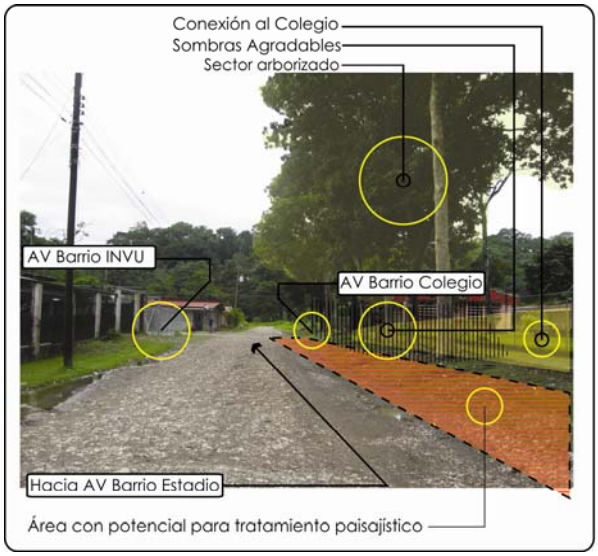


Imagen 7-2.41 Calle frente al Colegio de Ciudad Neily
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo

-Diagrama de posible nexo entre áreas verdes en Ciudad Neily

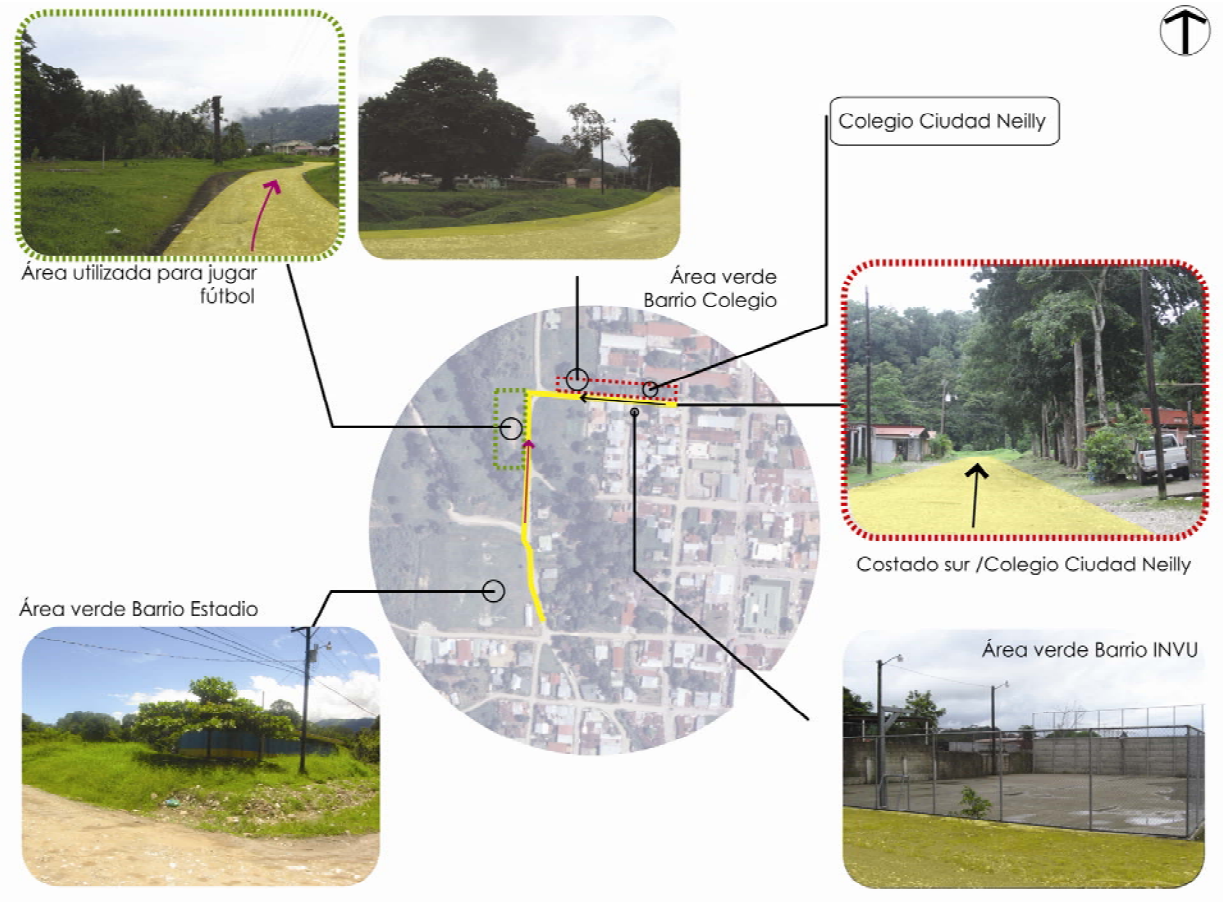


Imagen 7.2.42. Diagrama de posible nexo entre áreas verdes en Ciudad Neily
Fuente: ProDUS 2009, trabajo de campo

7-2.5. Conclusiones

(a) Opciones de uso:

Los tipos de actividades que se pueden realizar en las áreas verdes son muy limitadas. Tanto en los centros de población como en los poblados la mayoría de las áreas verdes son canchas de fútbol; en muy pocos casos hay espacios para estar, espacios sociales, otros tipos de canchas deportivas y áreas de juegos infantiles.
Las áreas de juegos infantiles que se encontraron en el cantón no cumplen las condiciones necesarias para brindar seguridad a los usuarios ni cuentan con diferentes tipos de juegos según la edad de los niños.

(c) Infraestructura y equipamiento:

En general hay escasa infraestructura y equipamiento en las áreas verdes, incluso hay algunas que no las tienen del todo. Para aprovechar un área verde es necesario que haya

equipamiento básico; como protección contra la lluvia, mobiliario urbano y elementos de seguridad.

También dependiendo de la naturaleza del área verde es necesaria la existencia de infraestructura de mayor envergadura como gimnasios, piscinas, canchas deportivas variadas, etc. En el cantón no existe ninguna área verde que agrupe actividades variadas tales como las que se mencionaron.

La mayoría de las canchas deportivas analizadas (de fútbol y baloncesto) no tienen equipamiento de soporte como bebederos, iluminación, mobiliario, vestidores y servicios sanitarios.

(d) Mantenimiento:

El mantenimiento es una de las grandes problemáticas que se suma a la escasez de infraestructura y equipamiento, pues más del 80% de las áreas se encuentra en regular o mal estado de mantenimiento, esto se refiere a la poda del césped, la recolección de hojas y desechos, etc.

Además no existen drenajes adecuados en las áreas verdes por lo que el agua se estanca en algunas de éstas y no se pueden utilizar en la época lluviosa.

(e) Vegetación:

La incorporación de plantas y árboles en un espacio público o área verde tiene un valor significativo en la percepción del espacio por parte de sus usuarios; por lo general un espacio con un manejo paisajístico adecuado será muy utilizado dada su condición microclimática y visual. En las áreas verdes de Corredores falta una mayor incorporación de vegetación, son pocos los casos donde se utiliza este recurso para generar espacios confortables, en algunas de las áreas analizadas hay zonas arborizadas que pueden ser aprovechadas para crear espacios de estar, juegos, etc.

(f) Conectividad entre áreas verdes:

Las áreas verdes no tienen conectividad entre sí; no existe un vínculo entre que las correlacione o un sistema que les dé algún orden, son áreas dispersas sin ninguna relación. La incorporación de áreas arborizadas o con equipamiento para relacionarlas puede apoyar la percepción de conjunto o bien puede empezar a generarla.

(g) Imagen urbana:

Como se mencionó en secciones anteriores un adecuado tratamiento del espacio público permite una mejor percepción del espacio. Los espacios públicos en Corredores precisan incorporar valores paisajísticos y urbanos. Se analizaron sitios con un notable deterioro, pero que tienen la posibilidad de mejorar por medio de la creación de pequeños corredores verdes y la incorporación de vegetación y equipamiento, tanto en las áreas verdes como en estos corredores sugeridos.
No se encontraron casos de paradas de transporte público con un equipamiento urbano que se incorpore a las áreas verdes inmediatas, la interacción entre las áreas verdes y las paradas de buses pueden convertirse en distribuidores urbanos o espacios de estar y socializar.

7-2.6. Recomendaciones

(a) Accesibilidad

-Ciudad Neily:

Los barrios San Juan y La Unión los que tienen menor accesibilidad a las áreas verdes, por lo tanto es prioritario buscar terrenos para crear áreas verdes en estos barrios.

La mayor parte del territorio de Ciudad Neily no cuenta con accesibilidad a las áreas con equipamiento de juegos infantiles, exceptuando parte de los Barrios 22 de Octubre y La Esperanza; la instalación de juegos infantiles en las restantes áreas aumentaría de modo importante la cobertura de áreas verdes para niños de edad escolar; sin embargo para mejorar la situación de accesibilidad a áreas verdes para niños de edad preescolar es necesario aumentar la cantidad de estos espacios.

-Paso Canoas:

Los barrios La Brigada, Cartín, Campo Bello, Betel y varios sectores al norte y oeste del barrio San Jorge requieren la creación de áreas verdes, puesto que actualmente no tienen accesibilidad a las áreas existentes.

-La Cuesta:

En los barrios Ciudadela Zumbado y Ciudadela Tamayo no hay una apropiada accesibilidad a las áreas verdes, en ambos barrios es necesaria la búsqueda de terrenos para crear una o varias áreas verdes.

-Laurel:

Es necesaria la búsqueda de un terreno para crear un área verde en el barrio El INVU pues es el que cuenta con menor accesibilidad a las áreas verdes existentes.

(b) Opciones de uso:

-Juegos infantiles:

Estas áreas deben también contemplar la posibilidad de ser un recurso psicopedagógico para el desarrollo de destrezas y capacidades de los niños, así mismo estas áreas deben ser agradables visualmente.

Las áreas deberían garantizar la seguridad de los niños por lo que las superficies del área de juegos deben preferiblemente ser absorbentes de impacto y antideslizantes.

Los materiales escogidos para los juegos deben estar tratados para procurar su preservación en condiciones extremas de clima a la intemperie, los elementos metálicos deben de tener un tratamiento antioxidante y deben ser meramente piezas de fijación pues, la madera es el material recomendado para las piezas estructurales. Las estructuras de metal no se recomiendan para evitar problemas derivados de su deterioro; además los metales son conductores de calor y dadas las condiciones climáticas del Cantón de

Corredores pueden ser potencialmente peligrosas para los usuarios. Para otros elementos pueden utilizarse hules, PVC y cuerdas que aseguren seguridad y durabilidad. Los juegos infantiles construidos de madera aportan beneficios paisajísticos al área verde pues se incorporan de manera agradable al paisaje y a la vegetación.

En el mercado nacional hay diversas empresas que ofrecen juegos infantiles con este tipo de características.

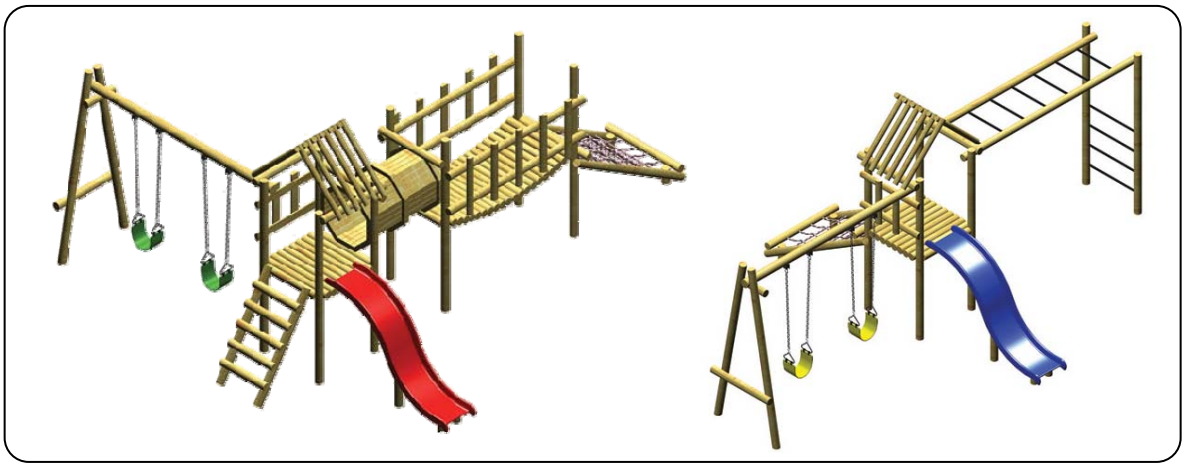


Imagen 7.2.43. Ejemplos de juegos infantiles de la compañía Grupo Xilo.
Fuente: http://www.grupoxilo.com/modulos/maderas/juegos/jugueton.php

Deben de incorporarse juegos para párvulos (menores de 3 años), para niños de (3 a 7 años) y para niños en edad escolar (mayores de 7 y menores de 13 años).

En las áreas de juegos infantiles es indispensable que haya cerramientos perimetrales para proteger a los niños de los vehículos, ríos u otros elementos de peligro.

-Canchas deportivas:

Es necesaria la diversificación de canchas deportivas, pues actualmente la mayoría son de fútbol. La práctica de deportes es importante en el desarrollo integral de las personas en especial de los niños y jóvenes; una reducida oferta de espacios de uso deportivo limita los tipos de usuarios que puedan disfrutar de las áreas verdes; por ende también ese aprendizaje que deviene del deporte se ve comprometido para muchos niños y jóvenes.

(c) Infraestructura y equipamiento:

- Dadas las condiciones climáticas de Corredores es necesario proveer espacios techados para proteger del asoleamiento y lluvia.

- Deben de incorporarse basureros para mantener el aseo de las áreas verdes.

- Para generar espacios pasivos y sociales es necesario situar mobiliario urbano como bancas y mesas; donde la gente pueda estar, encontrarse o reunirse. Mediante la instalación de iluminación, se puede generar un ambiente más seguro de noche, de tal manera se podrían utilizar estos espacios durante más horas.

-El equipamiento deportivo es escaso y como se mencionó en el apartado anterior se limita a canchas de fútbol y algunas de baloncesto; estas áreas deben tener también bebederos y de ser posible servicios sanitarios y vestidores como infraestructura de soporte.

(d) Mantenimiento:

El aprovechamiento de las áreas verdes y espacio público está muy relacionado con la imagen y estado de las mismas. El mantenimiento es una de las grandes problemáticas y necesita de una solución, que bien podría ser la gestión conjunta de la municipalidad y comités locales. Como se mencionó en el análisis hay casos exitosos en la gestión de áreas deportivas como es el caso de la cancha del Barrio El INVU en Ciudad Neily y la cancha del Barrio San Jorge en Paso Canoas; en ambos casos la organización de los vecinos hizo posible mejorar la calidad de las áreas verdes.

Es necesario construir drenajes en la mayoría de las áreas verdes, pues el agua se estanca y esto perjudica su utilización.

(d) Vegetación:

Es necesaria la incorporación de árboles en las áreas verdes que carecen de ellos; las especies que se incorporen deben ser las adecuadas para la zona, en la sección 6-4 Peatonización y Ciclovías de este diagnóstico se encuentra el listado de especies adecuadas para Corredores.

La siembra de árboles en las áreas verdes debe obedecer a un diseño adecuado en el predio, es decir que no se pueden ubicar de manera arbitraria, deben coexistir y complementarse con el equipamiento e infraestructura de cada área.

La arborización y vegetación ornamental no debe ser exclusiva de las áreas verdes; la incorporación de árboles y plantas en las franjas verdes entre la acera y el cordón de caño, franjas de separación en las carreteras, márgenes de ríos contribuirían a generar espacios y recorridos más confortables y agradables.

(g) Imagen urbana:

En el análisis se hallaron sitios que tienen la posibilidad de mejorar por medio de la creación de pequeños corredores verdes y la incorporación de vegetación.

Las paradas de autobús pueden interactuar con algunos de los espacios públicos y funcionar como distribuidores urbanos y pueden reforzar espacios de estar y socializar.

(h) Creación de nuevas áreas verdes:

Es necesario promover la creación de áreas verdes en los sectores que no tienen una buena accesibilidad a las existentes actualmente, así mismo las condiciones de estas deben adecuarse a las necesidades de la población y ofrecer mayor cantidad de actividades.

7-2.7. Variables utilizadas en el análisis

Se describen en esta sección los criterios con los cuáles se calificaron las variables del análisis de áreas verdes, así como los datos que se recopilaron de cada una de estas.

(a) Las condiciones del contexto:

Se refiere al tipo de área verde, las características positivas y negativas del contexto en la que se encuentra y si existe alguna particularidad que pueda fortalecer o beneficiar el área.

(b) Equipamiento y actividades que se desarrollan:

Se recopila la información del tipo de equipamiento que se encuentra y se evalúa su calidad en una escala del 0 al 4 de (de muy malo a muy bueno). Se evalúa el equipamiento general, de juegos infantiles y deportivo.

(c) Accesibilidad

Se describen las características de los accesos viales, peatonales y los tipos de facilidades existentes para personas, así como el tipo de límite que tiene el área verde.

(d) Tratamiento paisajístico

Se describen los tipos y porcentajes de cobertura del área verde (césped, árboles, arbustos, concreto, etc.) y el mantenimiento de las instalaciones (recolección de basura, poda de árboles y césped, recolección de hojas; se evalúa su calidad en una escala del 0 al 4 de (de muy malo a muy bueno).

(e) Entrevista al usuario

Se realiza una entrevista a algún usuario del área verde o un vecino para consultarle acerca de: los usuarios que la frecuentan, frecuencia de uso, el horario del uso, las actividades que se practican, la procedencia de los usuarios y si se realizan actividades culturales en esa área verde.

7-2.8. Fichas utilizadas para el análisis de las áreas verdes

Esta sección contiene las fichas de la evaluación de áreas verdes que se realizó en el cantón de Corredores. Las fichas contienen las variables descritas en el apartado anterior.



Imagen 7.2.44. Ficha de evaluación de áreas verdes

La simbología de las fichas de evaluación de áreas verdes es la siguiente:

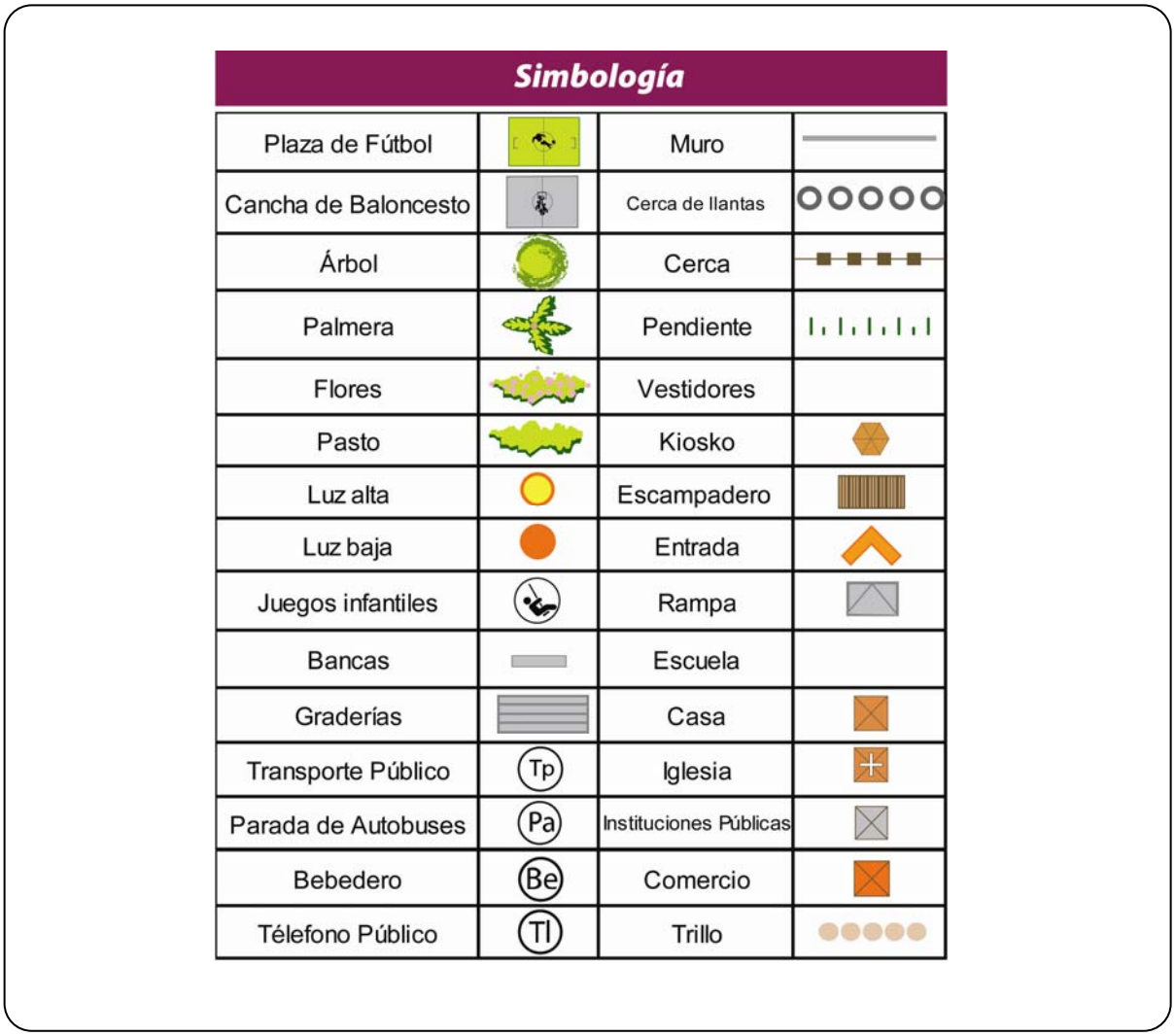


Imagen 7.2.45. Simbología de las fichas de evaluación de áreas verdes

7-2.9. Resumen del análisis de las áreas verdes de los Centros de Población

Tabla 7-2.46. Resumen del análisis de las áreas verdes de los Centros de Población de Corrredores

Centro de Población	Código	Nombre del Barrio	Tipo de Espacio	Mantenimiento general				Estado de la Infraestructura				Cobertura del suelo		
				Muy Malo	Regular	Bueno	Muy Bueno	Muy Malo	Regular	Bueno	Muy Bueno	Césped	Concreto	Arboles
CIUDAD NEILLY	AV 19	Río Nuevo										90%		10%
	AV 20	El Carmen de Abrojo										90%	10%	10%
	AV 21	El Carmen de Abrojo										80%	10%	10%
PASO CANOAS	AV 22	Darizara										100%		
	AV 23	Darizara										95%		5%
	AV 24	El Triunfo										70%	30%	
LAUREL	AV 25	Finca Naranjo										75%	20%	5%
	AV 26	Finca Naranjo										85%		15%
	AV 27	Finca Bella Luz										90%		10%
LA CUESTA	AV 28	Finca Caimito										90%		10%
	AV 29	Finca Caucho										70%		30%
	AV 30	Finca Bambito										70%		30%
	AV 31	Finca Vereh										80%		20%
	AV 32	Finca La Campiña										90%		10%
	AV 33	Finca Santa Lucía										70%		30%
	AV 34	Finca Mariposa										100%		
	AV 35	La Palma										100%		
	AV 36	Cuervito										100%		
	AV 37	Tamarindo										100%		

SIMBOLOGÍA

SIN ACTIVIDAD | PLAZA DE FÚTBOL | CANCHA DE BALONCESTO | ESPACIOS PARA ESTAR | JUEGOS INFANTILES

7-2.10. Resumen del análisis de las áreas verdes de los Poblados

Tabla 7-2.47. Resumen del análisis de las áreas verdes de los Poblados de Corredores

Centro de Población	Código	Nombre del Barrio	Tipo de Espacio	Mantenimiento general				Estado de la Infraestructura				Cobertura del suelo		
				Malo	Regular	Bueno	Muy Bueno	Malo	Regular	Bueno	Muy Bueno	Césped	Concreto	Árboles
CIUDAD NEILY	AV 1	22 de octubre										90%		10%
	AV 2	22 de octubre										70%	10%	20%
	AV 3	El Estadio										100%		
	AV 4	Centro Ciudad Neilly										50%	30%	20%
	AV 5	El INVU										10%	90%	
	AV 6	El Colegio										100%		
	AV 7	San Rafael											100%	
	AV 8	El Bosque										100%		
	AV 9	La Esperanza										80%		20%
	AV 10	Salas Vindas										100%		
	AV 11	La Colina										100%		
PASO CANOAS	AV 12	La Libertad										95%		5%
	AV 13	San Jorge										80%	10%	10%
LA CUESTA	AV 14	Centro de La Cuesta										50%	40%	10%
	AV 15	La Cuesta										100%		
LAUREL	AV 16	Centro de Laurel										35%	60%	5%
	AV 17	Centro de Laurel										60%	20%	20%
	AV 18	Centro de Laurel										95%		5%

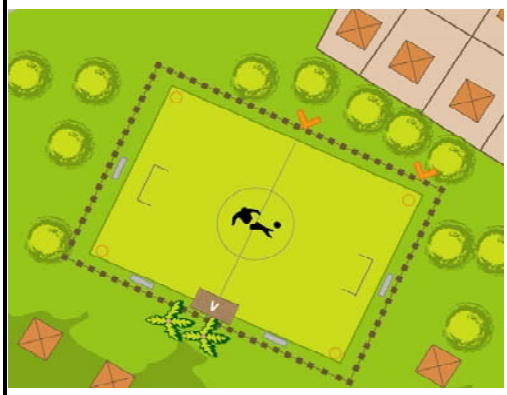
SIMBOLOGÍA

SIN ACTIVIDAD | PLAZA DE FÚTBOL | CANCHA DE BALONCESTO | ESPACIOS PARA ESTAR | JUEGOS INFANTILES

Nombre del Barrio	Distrito	ID
22 de octubre	Corredores	AV 1



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Bancas	4	3
Vestidor	1	3
Iluminación	4	3

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	4

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	50
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	Escuela
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	Bajo calle
Nivel Acera	Bajo acera
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 90%	Árboles / 10%

Recolección de basura (0-4)	4
Poda árboles y césped (0-4)	4
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	4

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	Deporte
Procedencia de los visitantes	Pueblo
Uso cultural	Campeonatos

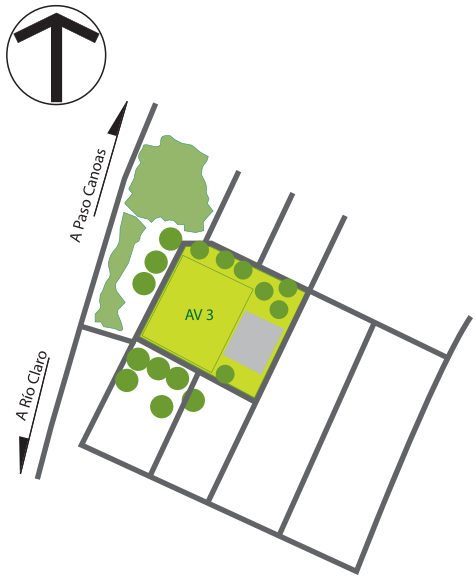
Los Comentarios Generales

La plaza está cerrada, se utiliza para campeonatos o para entrenar

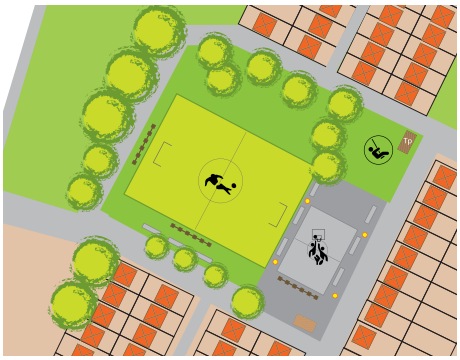
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
22 de octubre	Corredores	AV 2



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol, Cancha baloncesto, Juegos Infantiles
Positivas	Distribuidor o vestíbulo urbano, punto de referencia
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	4	3
Kiosko/rancho	1	3
Bancas	4	3
Teléf. público	1	4
Parada transporte público	autobús	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)
Tobogán	1	3
Sube y baja	1	3
Argollas	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Hamacas	1	4
Canchas deportivas	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Fútbol	1	2
Baloncesto	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	20
Acceso Vial (material)	Lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	1
Material de la acera	Concreto
Fuente de Usuarios (300m)	Escuela, parada transporte púbilico
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	Sobre calle
Nivel Acera	Sobre acera
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 60%	Árboles / 10%
Concreto u otro / 20%	Suelo desnudo / 10%
Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	1

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Adulto Mayor, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	Deporte
Procedencia de los visitantes	Pueblo, pueblos vecinos
Uso cultural	Campeonatos

Los Comentarios Generales

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El Estadio	Corredores	AV 3



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	Vistas panorámicas, punto de referencia
Negativas	
Recurso Atractivo	Vista

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Vestidores	1	3

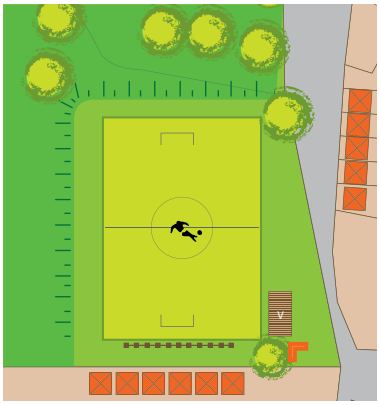
Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	10
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, centro salud
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	sobre acera
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 100%	

Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	

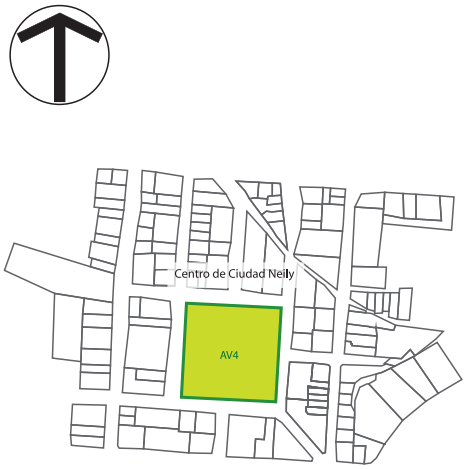
Los Comentarios Generales

La plaza se inunda por lo que la mayor parte del año está inutilizada

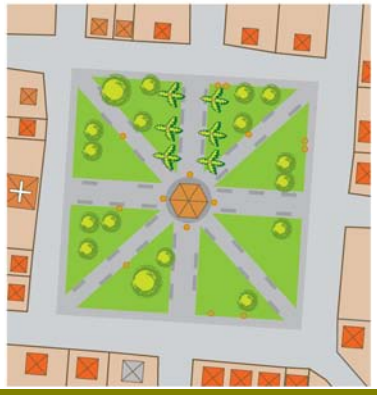
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro Ciudad Neilly	Corredores	AV 4



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Parque
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Vegetación

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Basureros	4	1
Kiosko/rancho	1	1
Iluminación	17	4

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	4
Acceso Vial (material)	asfalto
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	2
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	ninguno
Nivel Acera	nivel acera
Rampa	Si

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 50%	Árboles / 20%
Concreto u otro / 30%	

Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	4
Recolección de hojas (0-4)	3
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Adulto Mayor, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Fin semana
Horario de Actividad	
Actividades que practican	descanso, tertulia, reunión
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	Fiesta patronal, Actos Cívicos, Ferias

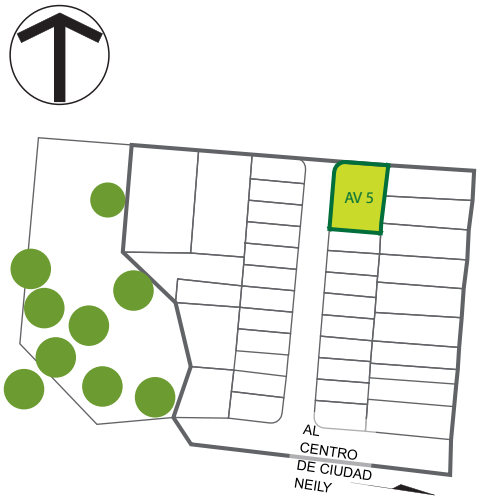
Los Comentarios Generales

Las bancas no corresponden a las sombras

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Urbanización El INVU	Corredores	AV 5



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Cancha de Baloncesto
Positivas	
Negativas	Abandono, basura
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	4	4
Hidrantes	3	4

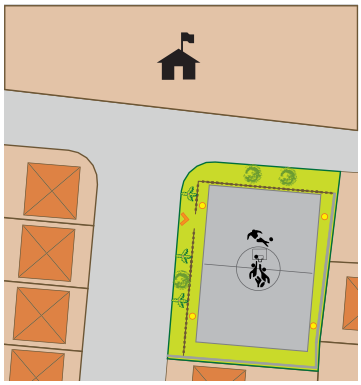
Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
	1	4

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	4
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, colegio
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	bajo calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

Fotografías



El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Concreto u otro / 100%	

Recolección de basura (0-4)	4
Poda árboles y césped (0-4)	
Recolección de hojas (0-4)	
Limpieza de instalaciones(0-4)	4

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

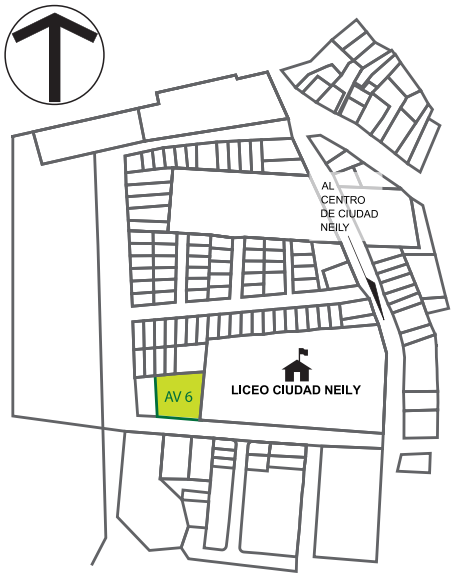
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El Colegio	Corredores	AV 6



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Lote
Positivas	Área amplia
Negativas	No tiene infraestructura
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	10
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	colegio
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	ninguno
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 100%	
Recolección de basura (0-4)	0
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones (0-4)	0

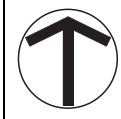
Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

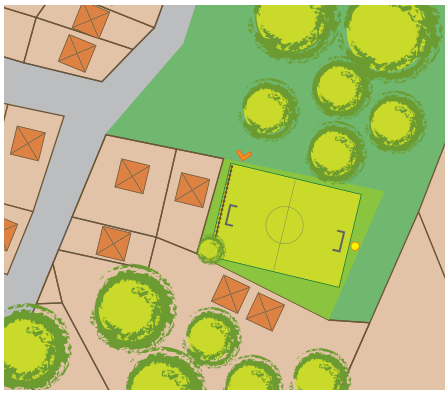
El sitio no tiene infraestructura, unos vecinos cortan el césped

Nombre del Barrio	Distrito	ID
San Rafael	Corredores	AV 7





Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Cancha de Baloncesto
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Marcos	2	1
Cerca	1	1

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	1
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	sobre acera
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

%Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Concreto u otro / 100%	
Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adulto Mayor
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte, Jugar
Procedencia de los visitantes	pueblo, pueblos vecinos
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

No tiene ningún tipo de mantenimiento

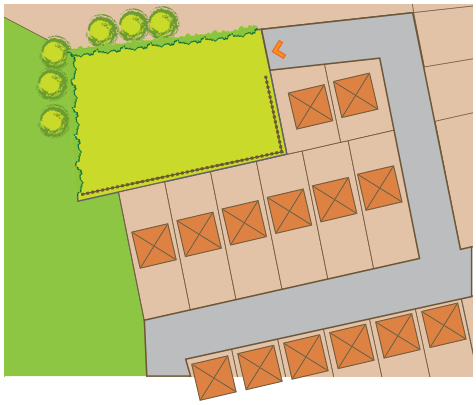
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El Bosque	Corredores	AV 8



Croquis



Fotografías



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Lote
Positivas	
Negativas	No tiene infraestructura
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	3
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 100%	
Recolección de basura (0-4)	0
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

El lote no cuenta con facilidades ni mantenimiento

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Esperanza	Corredores	AV 9





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol, juegos infantiles	
Positivas		
Negativas		
Recurso Atractivo	Reserva Natural	

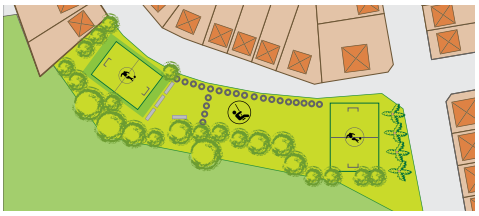
Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Basureros	4	3
Iluminación	3	3
Bancas	1	3
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Sube y baja	1	3
Sube y baja	1	3
Argollas	1	3
Canchas deportivas	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Fútbol	1	4
	1	3

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	100
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	bajo calle
Nivel Acera	bajo acera
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 80%	Arbustos / 20%
Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	juegos
Procedencia de los visitantes	pueblo, pueblos vecinos
Uso cultural	

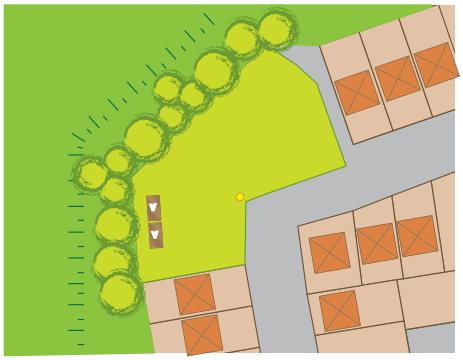
Los Comentarios Generales

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Salas Vindas	Corredores	AV 10





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Lote
Positivas	
Negativas	No tiene infraestructura
Recurso Atractivo	Reserva Natural

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	100
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	sobre acera
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 90%	Arbustos / 10%

Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	

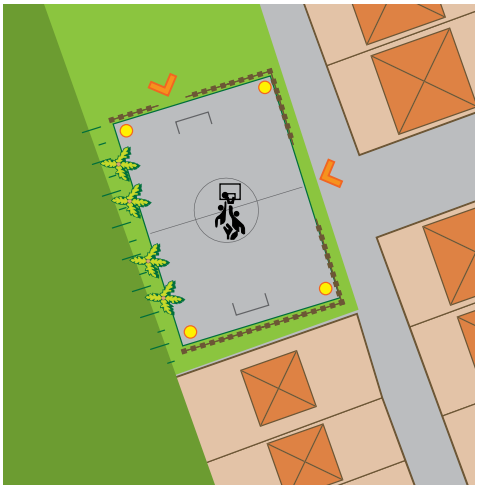
Los Comentarios Generales

Tiene un porcentaje de intervención muy bajo, se están construyendo los vestidores (40%)

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Colina	Corredores	AV 11



Croquis



Fotografías



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	4	0

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	2
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Concreto u otro / 80%	Suelo desnudo / 20%

Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

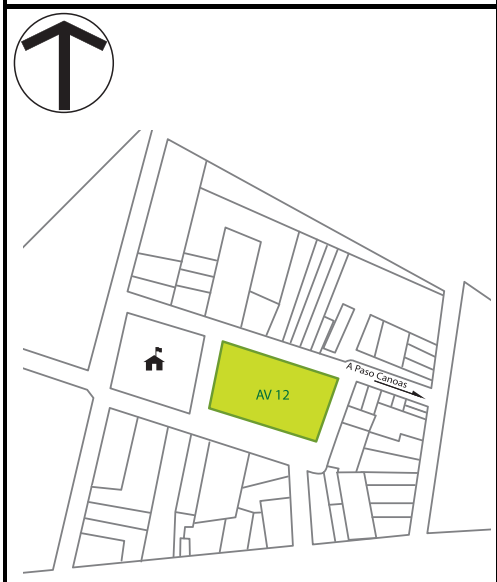
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	Jugar
Procedencia de los visitantes	pueblo, pueblos vecinos
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Libertad	Paso Canoas	AV 12



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Teléf. público	1	4
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	3
Acceso Vial (material)	asfalto
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, iglesia
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 95%	Árboles / 5%
Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	mañana, tarde
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

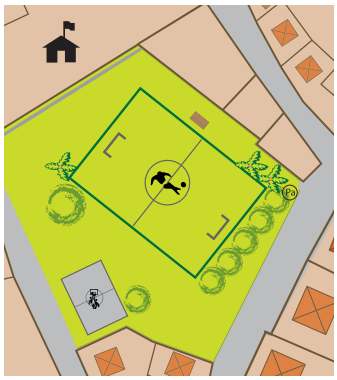
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
San Jorge	Paso Canoas	AV 13



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol, Cancha baloncesto,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Bancas	4	1

Parada transporte público	autobús
Ruta	Paso Canoas

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	0
Baloncesto	1	0

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	3
Acceso Vial (material)	asfalto

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 80%	Árboles / 10%
Concreto u otro / 10%	

Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

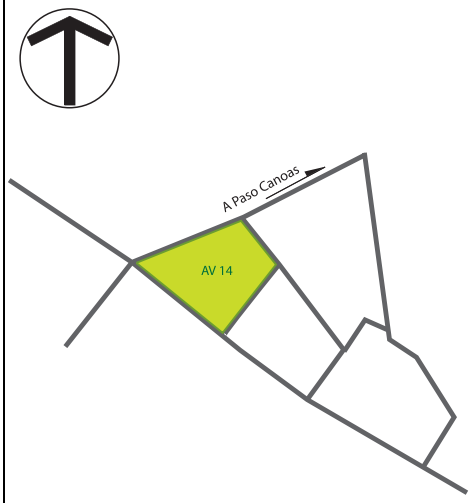
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Adulto Mayor, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	tarde
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

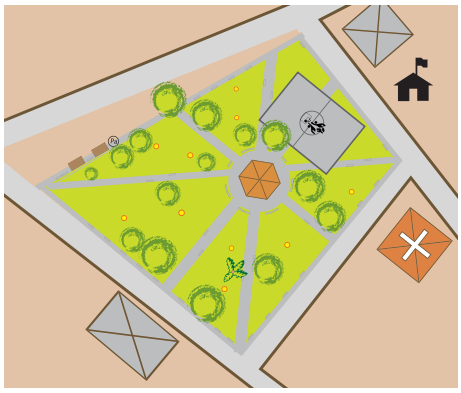
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro de La Cuesta	La Cuesta	AV 14



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Parque-Cancha baloncesto,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	10	3
Kiosko/rancho	1	2
Bancas	60	2
Teléf. público	4	4

Parada transporte público	autobús, taxi
Ruta	Paso Canoas, Golfito

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Baloncesto	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	5
Acceso Vial (material)	asfalto
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	Escuela, Iglesia, Centro de Salud
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	nivel acera
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 50%	Árboles / 10%
Concreto u otro / 40%	

Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

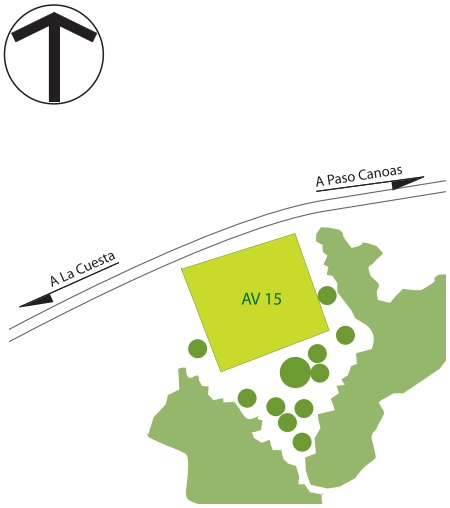
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes
Frecuencia de Uso	Fin semana
Horario de Actividad	tarde, noche
Actividades que practican	deporte, descanso
Procedencia de los visitantes	pueblo, pueblos vecinos
Uso cultural	Actos Cívicos

Los Comentarios Generales

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Cuesta	La Cuesta	AV 15



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	4	0
Teléf. público	1	4
Vestidores	1	4

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	10
Acceso Vial (material)	asfalto
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, iglesia, parada transporte púbilico, centro salud
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	bajo calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

%Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 100%	
Recolección de basura (0-4)	0
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	tarde
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	Campeonatos

Los Comentarios Generales

Hay un bar restaurante a un costado

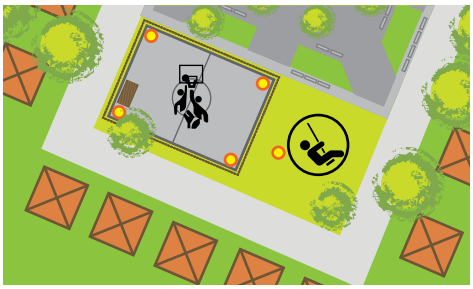
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro de Laurel	Laurel	AV 16



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Cancha baloncesto, juegos infantiles
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	4	2

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)
Tobogán	1	2
Pasamanos	1	2
Sube y baja	1	2

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Baloncesto	1	3

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	75
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, parada transporte púbilico, centro salud
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 35%	Arbustos / 5%
Concreto u otro / 60%	

Recolección de basura (0-4)	4
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte, tertulia
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

La cancha de baloncesto está en buen estdo, faltan las canastas, tiene canchas para papifutbol

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro de Laurel	Laurel	AV 17



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Parque
Positivas	alrededores arborizados, nodo, punto de referencia
Negativas	
Recurso Atractivo	árboles

Equipamiento y actividades que se desarrollan

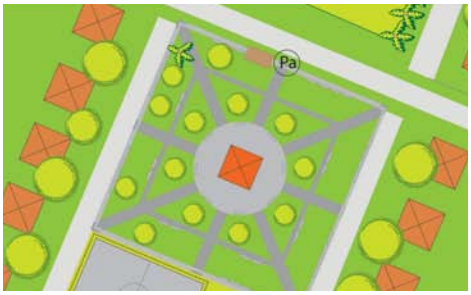
Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	7	3
Kiosko/rancho	1	4
Bancas	58	3
Teléf. público	2	4
Parada transporte público	autobús	
Ruta	Laurel	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	0
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	3
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, parada transporte púbilico, centro salud
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 60%	Árboles / 20%
Concreto u otro / 20%	
Recolección de basura (0-4)	4
Poda árboles y césped (0-4)	4
Recolección de hojas (0-4)	3
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adultos
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

Al menos lo construyeron, pero hay problemas de humedad y estancamiento de aguas

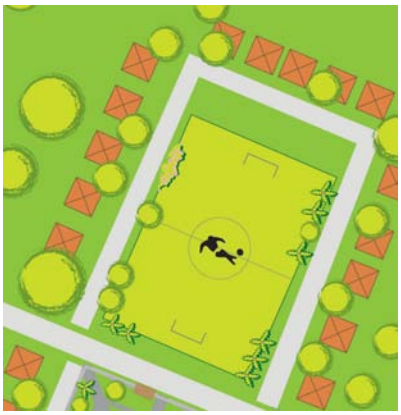
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro de Laurel	Laurel	AV 18



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	nodo, punto de referencia
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Teléf. público	1	3

Parada transporte público	autobús
Ruta	Laurel, Ciudad Neily y Paso Canoas

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	4

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	0
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, parada transporte púbilico, centro salud, iglesia
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 95%	Árboles / 5%

Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	3
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adultos
Frecuencia de Uso	Fin semana
Horario de Actividad	tarde
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	Campeonatos

Los Comentarios Generales

Plaza abierta de fácil acceso para cualquier persona, frente al parque, compone un conjunto recreativo

Plan Regulador Cantonal

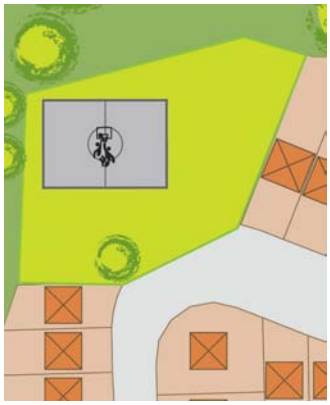
Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Río Nuevo	Corredores	AV 19





Croquis



Fotografías



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Cancha baloncesto,
Positivas	alrededores arborizados, punto de referencia
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Parada transporte público	autobús	
Ruta	Ciudad Neily	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Baloncesto	1	0

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, parada transporte púbilico
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Árboles / 30%	Concreto u otro / 20%
Suelo desnudo / 50%	
Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	1

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Adolescentes
Frecuencia de Uso	Entre semana
Horario de Actividad	tarde
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	Ferias

Los Comentarios Generales

El área no tiene equipamiento de ningún tipo, existe un Comité de deportes que pretende habilitar una plaza. Es utilizado durante la semana por niños y durante los fines de semana por adolescentes

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Carmen de Abrojo	Corredores	AV 20





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	alrededores arborizados
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Kiosko/rancho	1	1
Teléf. público	1	4

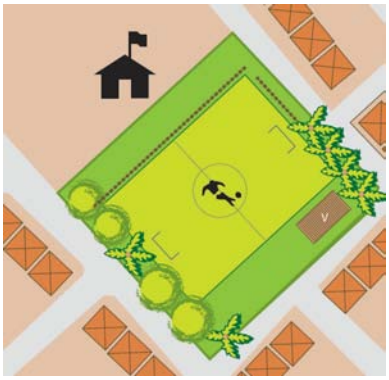
Parada transporte público	No
Ruta	Ciudad Neily-Paso Canoas

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	con la topografía
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

%Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 90%	Árboles / 7%
Palmeras / 3%	

Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	1

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Adolescentes
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

No hay accesibilidad, Los lados oeste y sur están sobre el nivel de la calle y el este bajo el nivel de la calle, hay una zanja en todo el perímetro

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Carmen de Abrojo	Corredores	AV 21



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	**Parque**	
Positivas		
Negativas		
Recurso Atractivo		

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Iluminación	2	2
Bancas	10	3
Teléf. público	1	4
Parada transporte público	autobús	
Ruta	Ciudad Neily-Paso Canoas	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Sube y baja	1	0

Canchas deportivas	**Cantidad**	**Estado (0-4)**

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	**lastre**
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	3
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	parada transporte púbilico
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	sobre acera
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 70%	Árboles / 10%
Concreto u otro / 10%	Suelo desnudo / 10%
Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	1
Limpieza de instalaciones(0-4)	1

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Adultos, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	mañana, tarde
Actividades que practican	descanso
Procedencia de los visitantes	pueblo, turista nacional
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

No hay recursos para el mantenimiento, Hay inseguridad y consumo de drogas durante la noche

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Darizara	Paso Canoas	AV 22



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Lote
Positivas	Area amplia
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	Si

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Recolección de basura (0-4)	0
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	

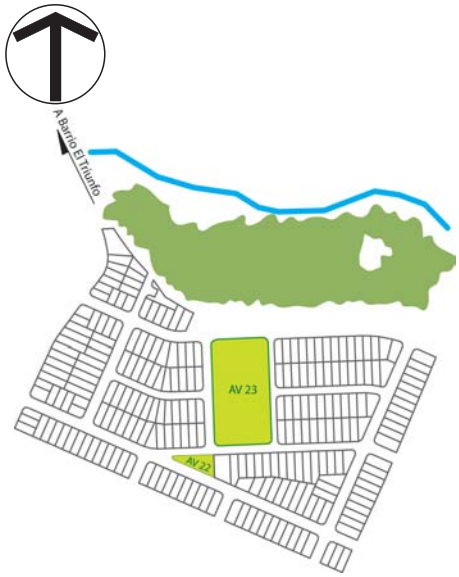
Los Comentarios Generales

No está habilitado, tiene buenas aceras y accesos

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

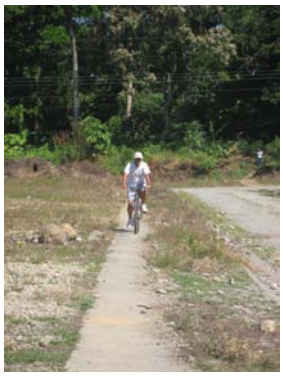
Nombre del Barrio	Distrito	ID
Darizara	Paso Canoas	AV 23



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto		
Tipo de Espacio	Plaza fútbol,	
Positivas	alrededores arborizados	
Negativas		
Recurso Atractivo		
Equipamiento y actividades que se desarrollan		
Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Parada transporte público	No	
Ruta		
Tipo de Infraestructura		
Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)
Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	0

La Accesibilidad	
Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	2
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	sobre calle
Nivel Acera	sobre acera
Rampa	Si

El Tratamiento Paisajístico	
% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 70%	Arbustos / 5%
Suelo desnudo / 25%	
Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	1
Los Usuarios	
Usuarios que frecuentan	Adolescentes
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	tarde, noche
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo, pueblos vecinos
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

Es utilizado por el barrio vecino del triunfo

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El Triunfo	Paso Canoas	AV 24



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol, Cancha baloncesto,
Positivas	
Negativas	cuerpos de agua sin protección
Recurso Atractivo	Río

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	4	4

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2
Baloncesto	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	Suelo desudo
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	bajo calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 70%	Concreto u otro / 30%

Recolección de basura (0-4)	4
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	tarde, noche
Actividades que practican	deporte, reunión
Procedencia de los visitantes	pueblo, pueblos vecinos
Uso cultural	Actos Cívicos

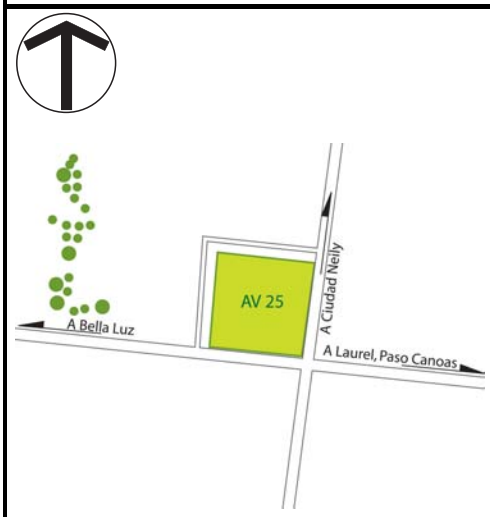
Los Comentarios Generales

No hay aceras no facilidades para el ingreso

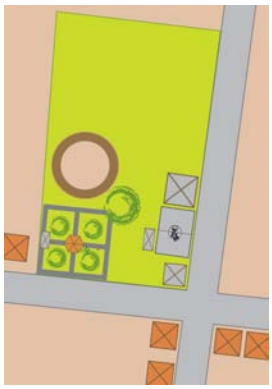
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Naranjo	Laurel	AV 25



Croquis



Fotografías







Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Cancha baloncesto,
Positivas	punto de referencia
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	1	1
Kiosko/rancho	1	1

Parada transporte público	autobús
Ruta	Laurel

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Baloncesto	1	0

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	**asfalto**

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, parada transporte púbilico
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 5%	Árboles / 5%
Concreto u otro / 20%	Suelo desnudo / 60%

Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	tarde, noche
Actividades que practican	deporte, juegos
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	Fiesta patronal

Los Comentarios Generales

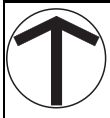
Plan Regulador Cantonal

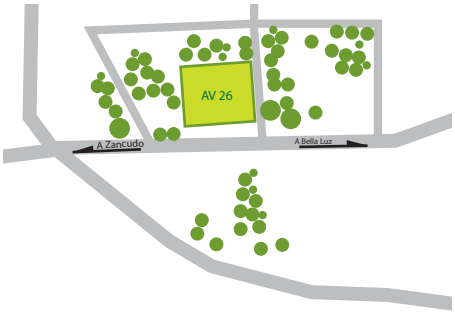
Corredores Áreas Verdes

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Naranjo	Laurel	AV 26





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Vista

Equipamiento y actividades que se desarrollan

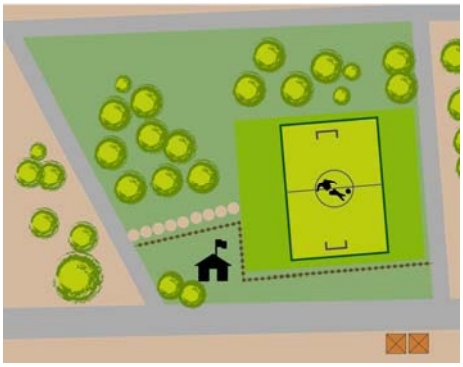
Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	bajo calle
Nivel Acera	bajo acera
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 85%	Árboles / 15%

Recolección de basura (0-4)	0
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

En buen estado, falta implementación de mobiliario, falta sombra y rotulación para identificarla como área de recreo

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Bella Luz	Laurel	AV 27



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	punto de referencia
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	asfalto

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, iglesia, parada transporte, púbilico, centro salud
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	bajo calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 90%	Árboles / 10%

Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	tarde
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	Campeonatos

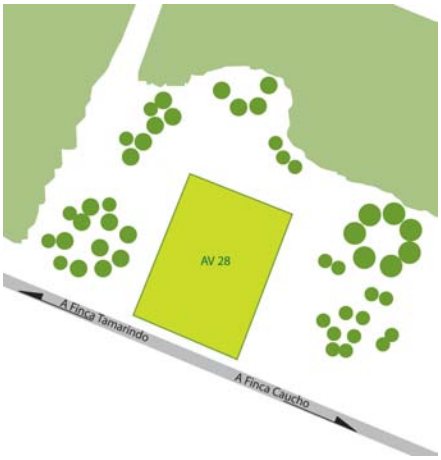
Los Comentarios Generales

Plan Regulador Cantonal

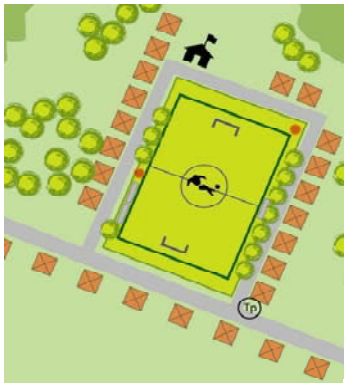
Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Caimito	Laurel	AV 28





Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Agropecuario

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Basureros	1	1
Mesas	4	1
Teléf. público	2	3

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	4

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	ninguno
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 90%	Árboles / 5%
Suelo desnudo / 5%	

Recolección de basura (0-4)	4
Poda árboles y césped (0-4)	4
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Adolescentes
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte, descanso, tertulia, reunión
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

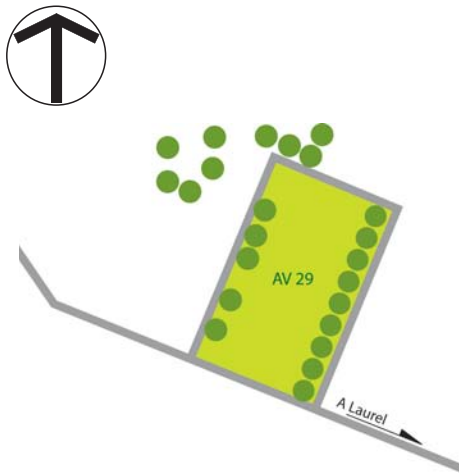
Los Comentarios Generales

La cancha está en buen estado

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Caucho	Laurel	AV 29



Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol, Juegos infantiles
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Finca

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Bancas	10	2
Teléf. público	1	1

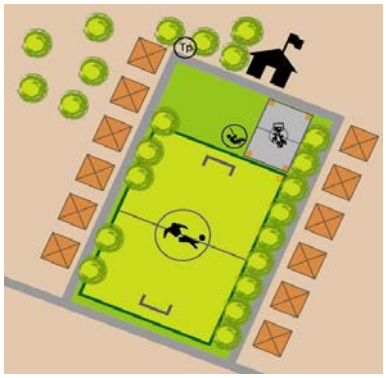
Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)
Tobogán		
Sube y baja		
Hamacas		

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	ninguno
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 70%	Arbustos / 30%

Recolección de basura (0-4)	2
Poda árboles y césped (0-4)	4
Recolección de hojas (0-4)	1
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Adulto Mayor, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Fin semana
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	Campeonatos

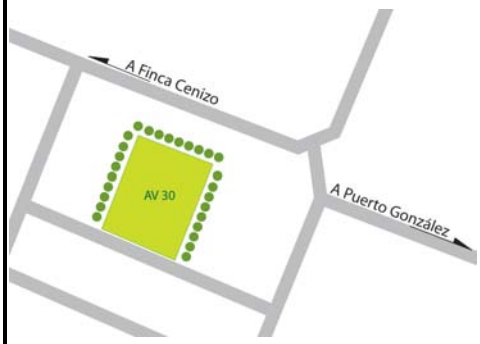
Los Comentarios Generales

Se necesita accesos para personas con discapacidad y los juegos infantiles deben mejorarse.

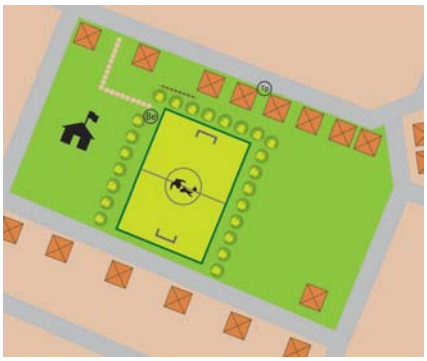
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Bambito	Laurel	AV 30



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Bebedero	1	2
Teléf. público	1	2

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	ninguno
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 70%	Árboles / 30%

Recolección de basura (0-4)	1
Poda árboles y césped (0-4)	1
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Adulto Mayor, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

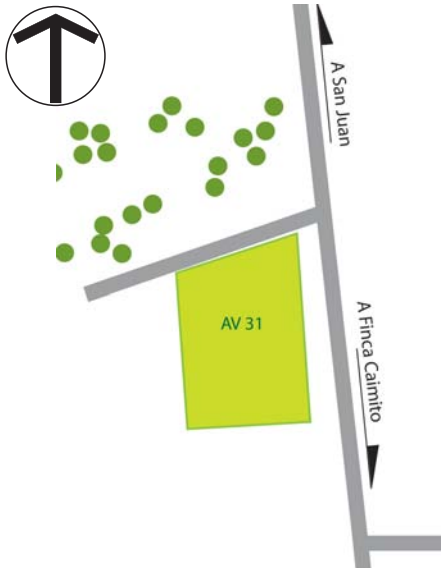
Los Comentarios Generales

No hay iluminación, aceras ni acceso para discapacitados.

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Vereh	Laurel	AV 31



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Finca

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	0

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela, iglesia
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 80%	Arbustos / 20%
Recolección de basura (0-4)	0
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

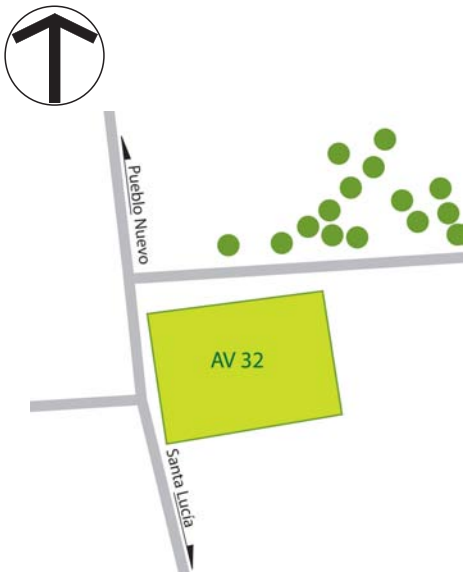
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca La Campiña	Laurel	AV 32



Croquis



Fotografías

Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol,
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Finca

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Bancas	3	2
Teléf. público	2	2

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	0

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 90%	Arbustos / 5%
Árboles / 5%	

Recolección de basura (0-4)	4
Poda árboles y césped (0-4)	2
Recolección de hojas (0-4)	2
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

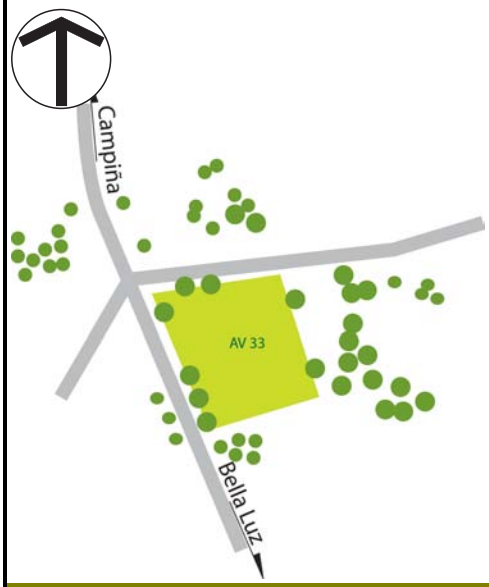
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos
Frecuencia de Uso	Fin semana
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte, descanso
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

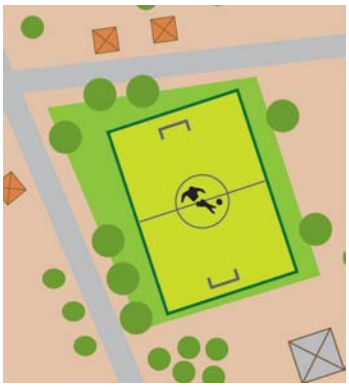
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Santa Lucía	Laurel	AV 33



Croquis



Fotografías

Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza fútbol
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Finca

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Bebedero	1	0
Bancas	10	2

Parada transporte público	autobús
Ruta	Ciudad Neily

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	0

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	nivel calle
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 70%	Arbustos / 30%

Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	3
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios

Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos
Frecuencia de Uso	Fin semana
Horario de Actividad	
Actividades que practican	deporte, tertulia
Procedencia de los visitantes	pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

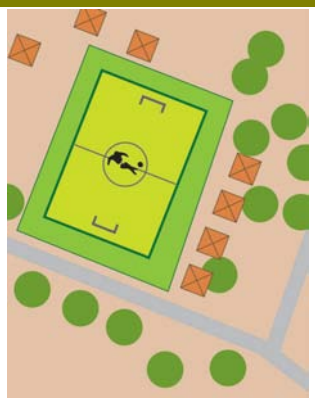
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Mariposa	Paso Canoas	AV 34



Croquis



Fotografías

Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Plaza de Fútbol
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	Finca

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	No
Tipo de cerramiento	

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	ninguno
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 100%	
Recolección de basura (0-4)	0
Poda árboles y césped (0-4)	0
Recolección de hojas (0-4)	0
Limpieza de instalaciones(0-4)	0

Los Usuarios

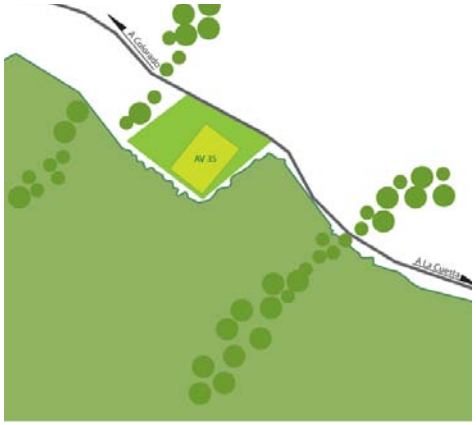
Usuarios que frecuentan	
Frecuencia de Uso	
Horario de Actividad	
Actividades que practican	
Procedencia de los visitantes	
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

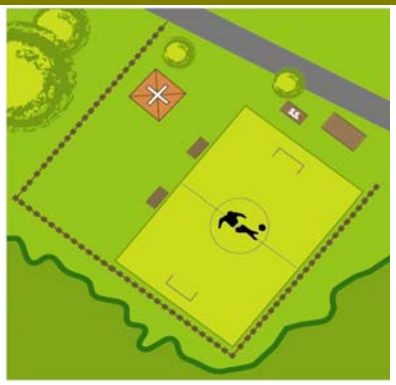
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Palma	La Cuesta	AV 35



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto		
Tipo de Espacio	Cancha de fútbol	
Positivas		
Negativas		
Recurso Atractivo		

Equipamiento y actividades que se desarrollan		
Tipo de Equipamiento	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Cubierta	1	2
Bebedero	1	4
Bancas	3	1
Servicios Sanitarios	2	1
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura		
Juegos infantiles	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Canchas deportivas	**Cantidad**	**Estado (0-4)**
Fútbol	1	4

La Accesibilidad	
Acceso Vial (distancia en m)	1
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	escuela
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	Cerca
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	sobre nivel de calle
Nivel Acera	
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico	
% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 100%	
Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios	
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Entre semana
Horario de Actividad	Tarde
Actividades que practican	Deporte, tertulia
Procedencia de los visitantes	Pueblo
Uso cultural	Para dar clases de Educación física

Los Comentarios Generales

Falta Infraestructura.
Están empezando a construir un Salón Comunal

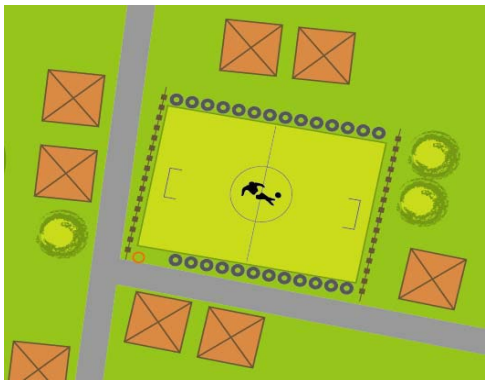
Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Cuervito	La Cuesta	AV 36



Croquis



Fotografías





Las Condiciones del Contexto

Tipo de Espacio	Cancha de fútbol
Positivas	
Negativas	
Recurso Atractivo	

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Iluminación	1	4

Parada transporte público	No
Ruta	

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	3

La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	3
Acceso Vial (material)	lastre

Estado de Aceras (0-4)

Acera en barrio	0
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	Cerca- llantas

Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)

Nivel Calle	ninguno
Nivel Acera	ninguno
Rampa	No

El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)

Césped / 100%	
Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	3
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	3

Los Usuarios

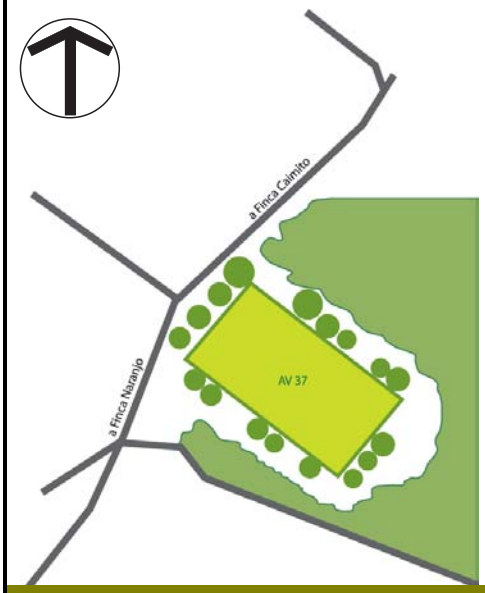
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Entre semana
Horario de Actividad	Tarde
Actividades que practican	Deporte, tertulia y juego
Procedencia de los visitantes	Pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Finca Tamarindo	Laurel	AV 37



Tipo de Espacio	Cancha de fútbol	
Positivas		
Negativas		
Recurso Atractivo		

Equipamiento y actividades que se desarrollan

Tipo de Equipamiento	Cantidad	Estado (0-4)
Parada transporte público	No	
Ruta		

Tipo de Infraestructura

Juegos infantiles	Cantidad	Estado (0-4)

Canchas deportivas	Cantidad	Estado (0-4)
Fútbol	1	2

Croquis



La Accesibilidad

Acceso Vial (distancia en m)	6
Acceso Vial (material)	lastre
Estado de Aceras (0-4)	
Acera en barrio	
Acera en área verde	
Material de la acera	
Fuente de Usuarios (300m)	
Límite del área verde definido	Sí
Tipo de cerramiento	Árboles
Facilidades de accesibilidad para discapacitados (nivel de ingreso)	
Nivel Calle	Nivel de la calle
Nivel Acera	
Rampa	No

Fotografías





El Tratamiento Paisajístico

% Cobertura del piso (cobertura/ %)	
Césped / 100%	
Recolección de basura (0-4)	3
Poda árboles y césped (0-4)	4
Recolección de hojas (0-4)	4
Limpieza de instalaciones(0-4)	2

Los Usuarios

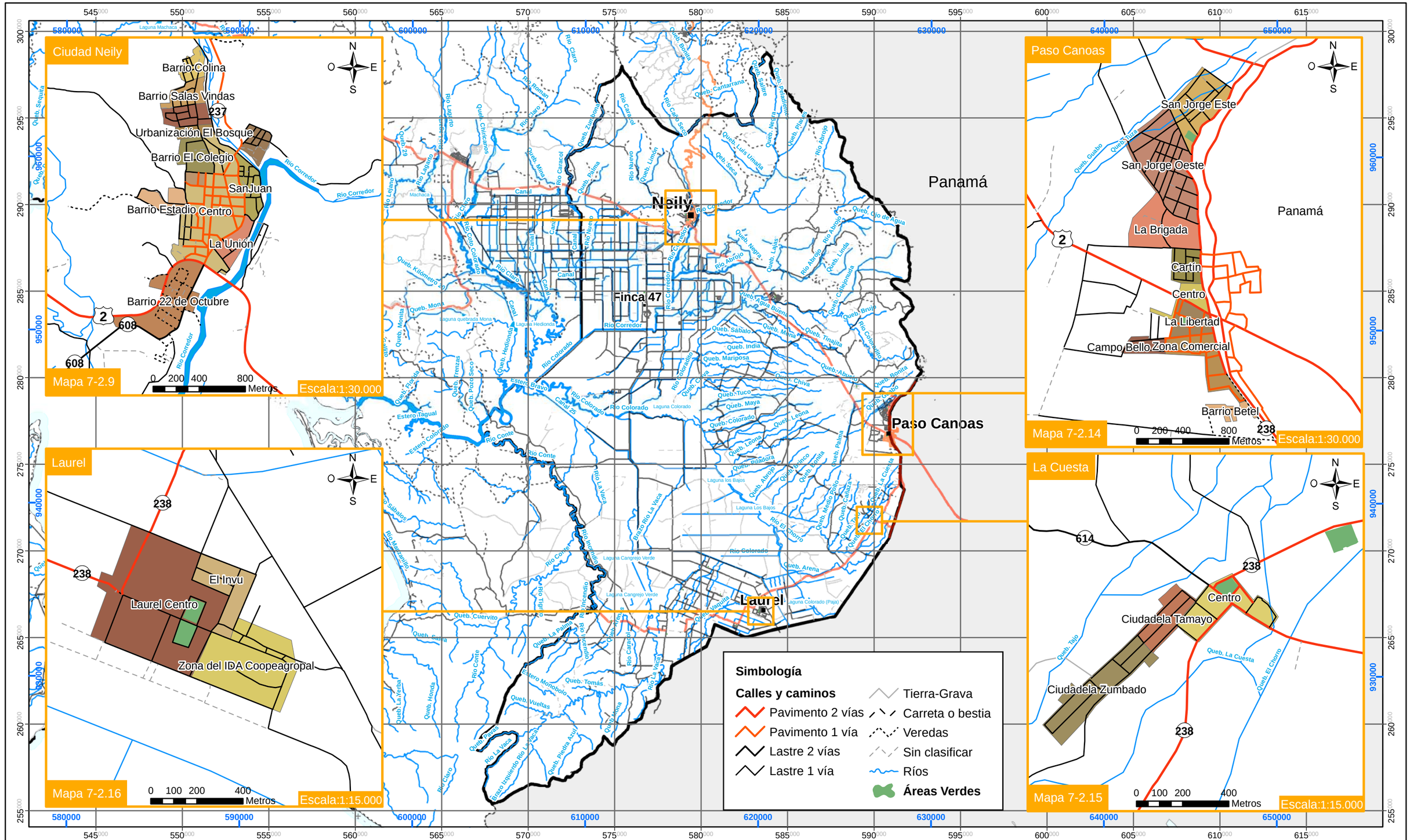
Usuarios que frecuentan	Niños, Adolescentes, Adultos, Grupo Familiar
Frecuencia de Uso	Diario
Horario de Actividad	Tarde
Actividades que practican	Deporte,descanso y tertulia
Procedencia de los visitantes	Pueblo
Uso cultural	

Los Comentarios Generales

No tiene buenos accesos pues tiene una cuneta perimetral

Plan Regulador Cantonal

Corredores Áreas Verdes

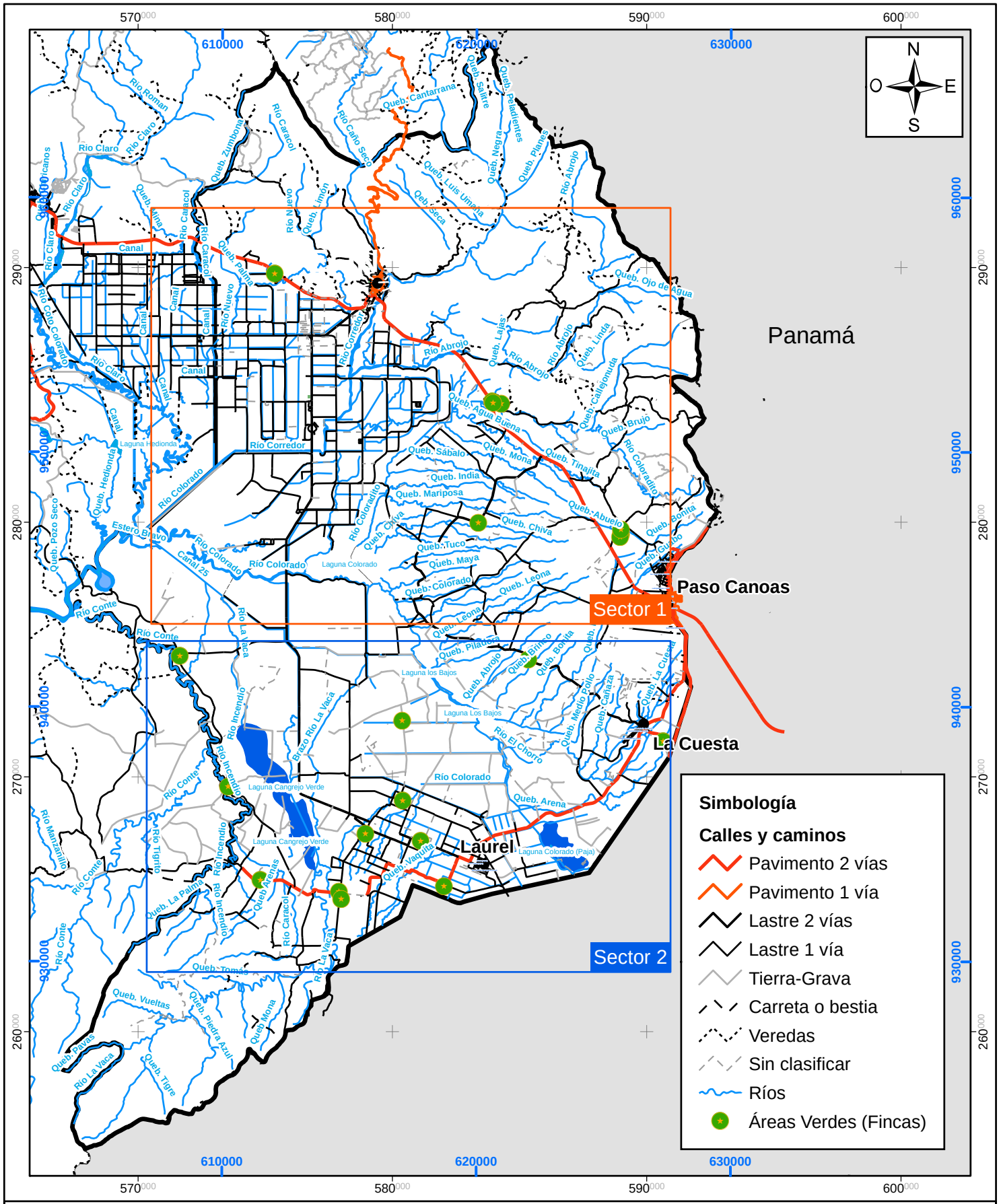


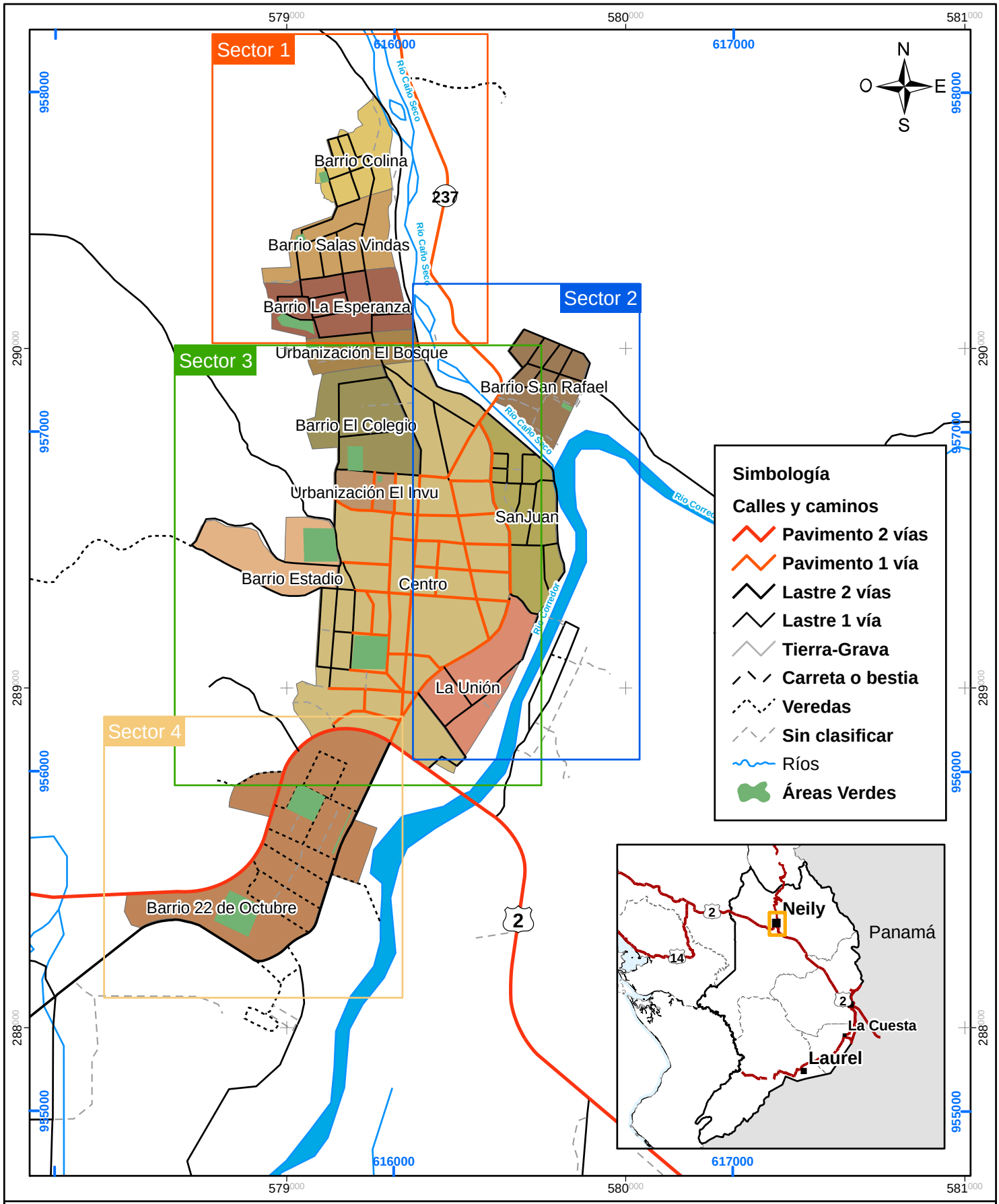
7-2.6. Mapa de ubicación de las Áreas Verdes de los Centros de Población

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50.000,
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica


570000
580000
590000
600000
610000
620000
630000
960000
950000
940000
930000
290000
280000
270000
260000
N
O
E
S
Panamá
Paso Canoas
La Cuesta
Laurel
Sector 1
Sector 2
Río Corredor
Río Colorado
Río Conte
Río Claro
Río Caracol
Río Nuevo
Río Abrojo
Río Incendio
Río La Vaca
Río Tigrito
Río Manzanillo
Río El Chorro
Río Colorado
Río Colorado
Río Colorado



7-2.9. Mapa general de Áreas verdes en Ciudad Neily

Plan Regulador Cantonal de Corredores

300 150 0 300 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:15.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica







Sector 1

Barrio Colina

Barrio Salas Vindas

Barrio La Esperanza

Río Caño Seco

237

2

Neily

Simbología

Calles y caminos

- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Lastre 1 vía
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar
- Ríos
- Áreas Verdes

579000 615500 616000 958000 957500 957000 290000

7-2.10. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 1)

Plan Regulador Cantonal de Corredores

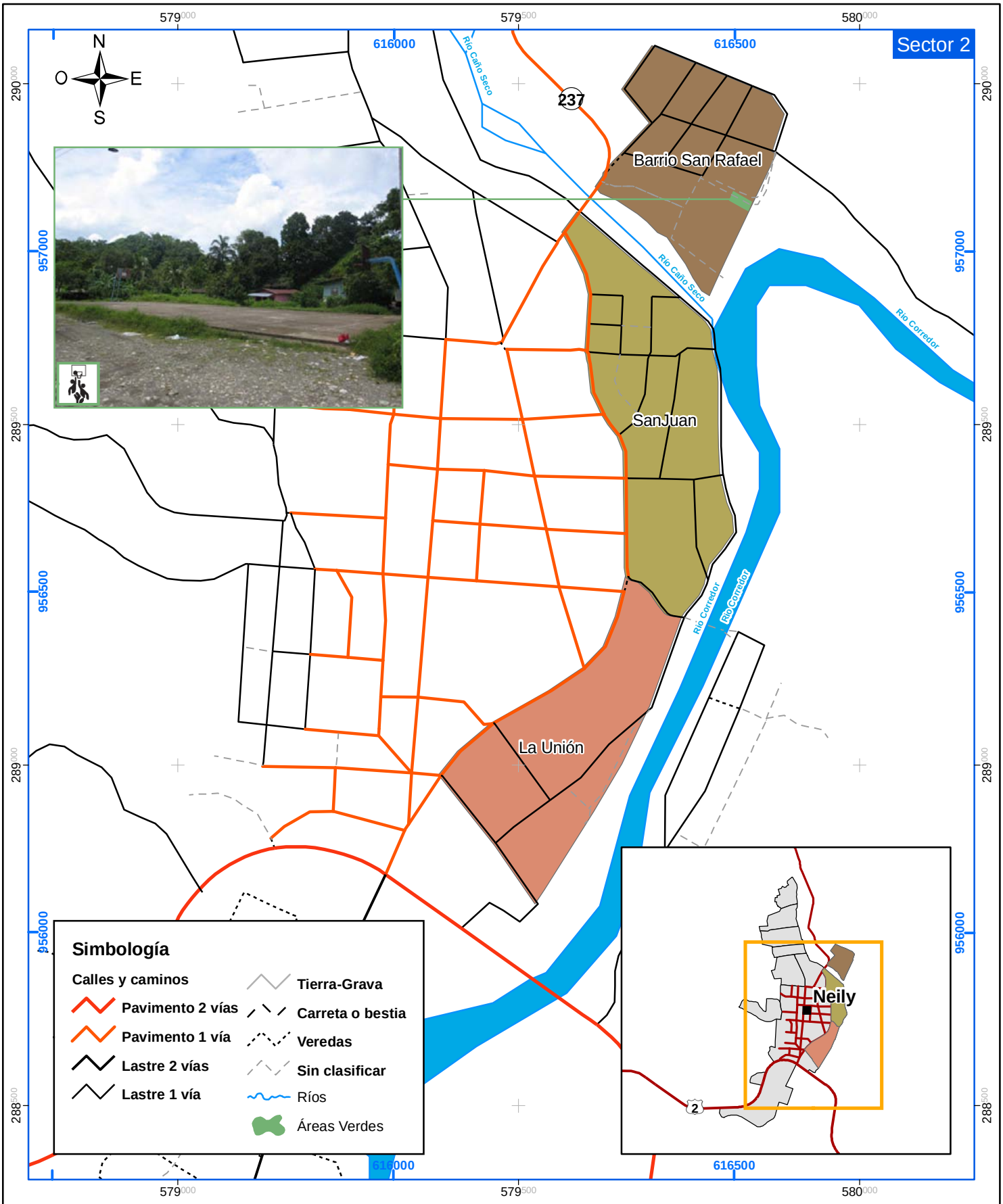
100 50 0 100 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:5.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



7-2.11. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 2)

Plan Regulador Cantonal de Corredores

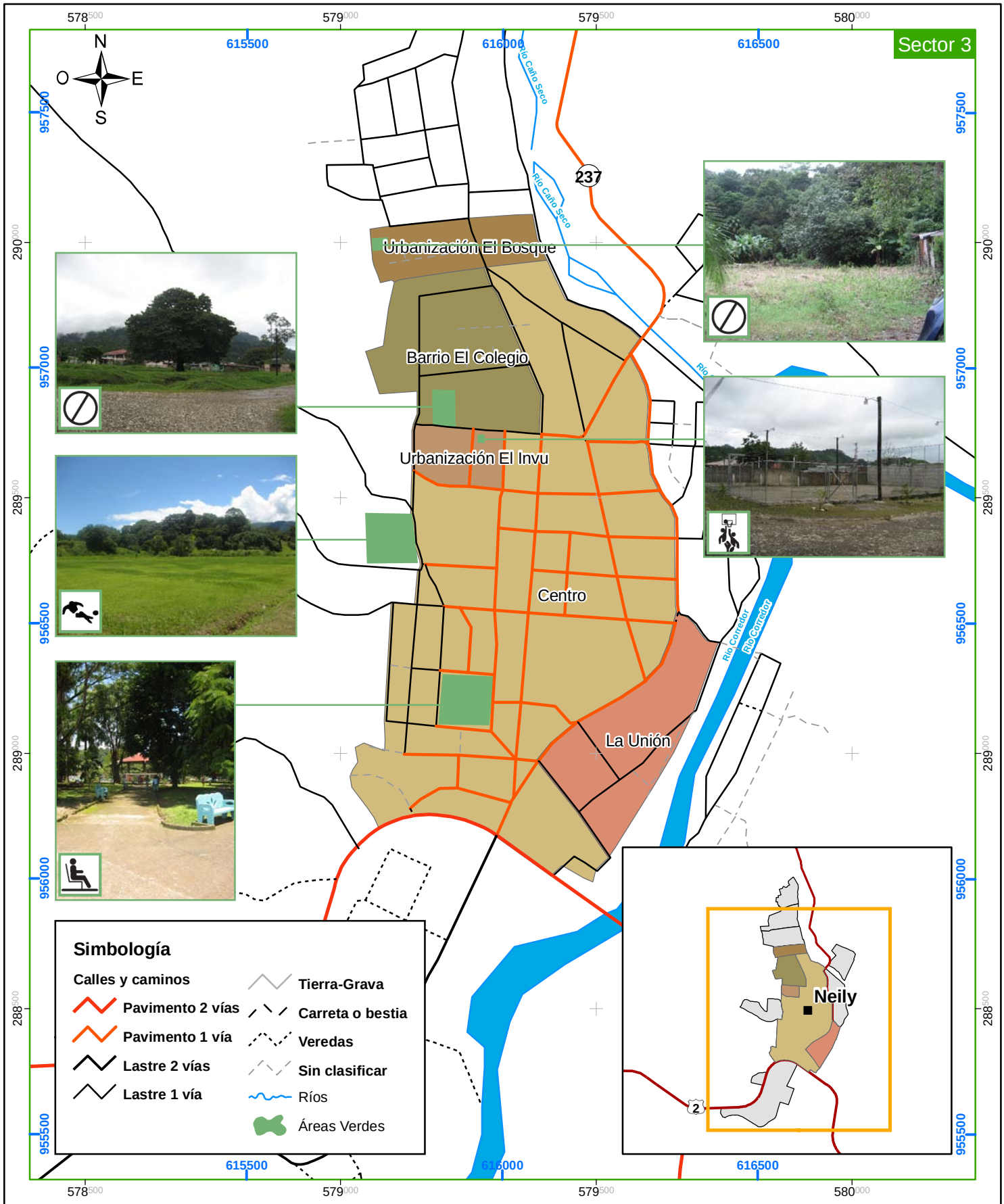
150 75 0 150 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:7.500

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



7-2.12. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 3)

Plan Regulador Cantonal de Corredores

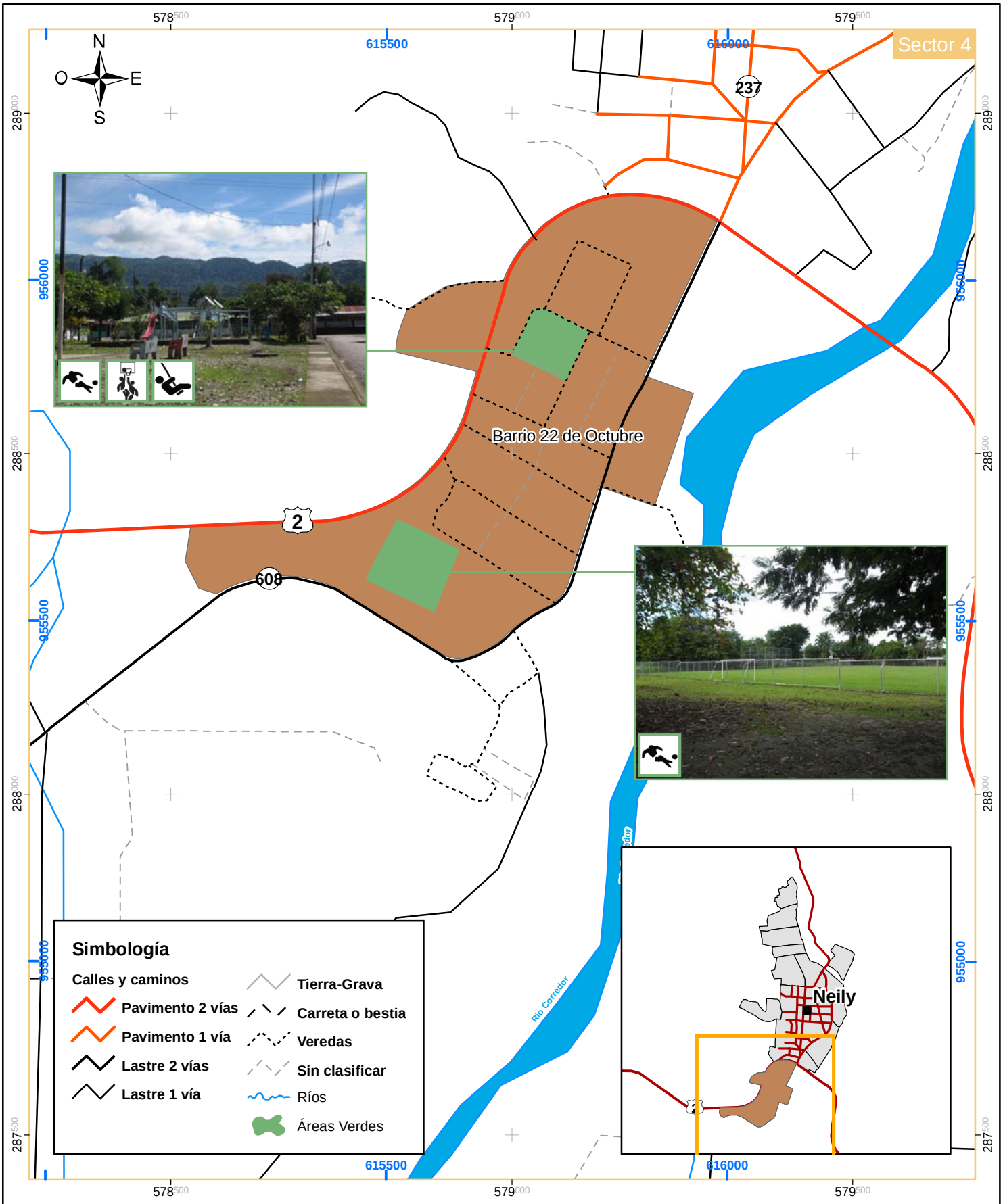
200 100 0 200 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:10.000

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.13. Distribución de Áreas Verdes en Ciudad Neily (Sector 4)

Plan Regulador Cantonal de Corredores

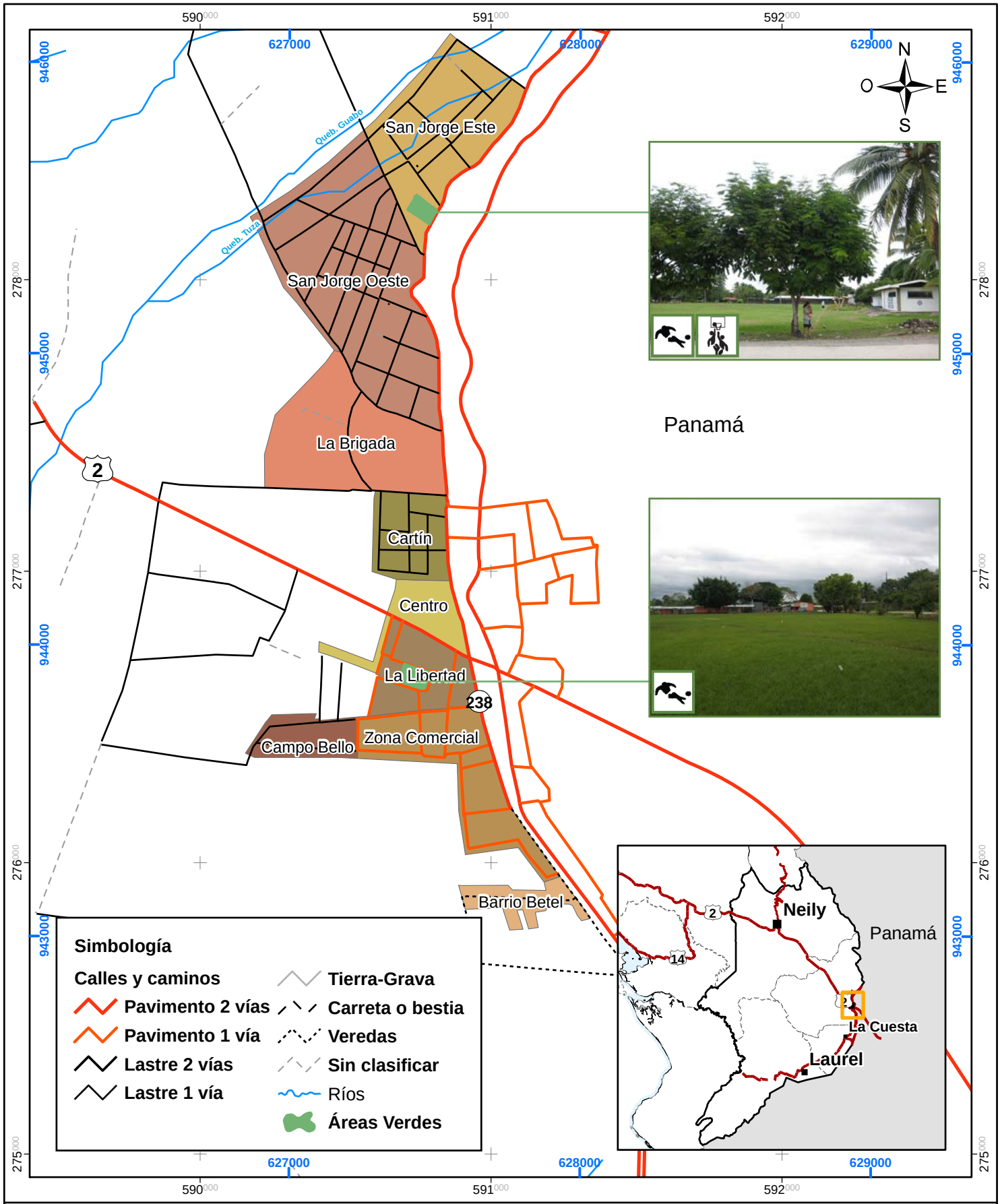
150 75 0 150 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:7.500

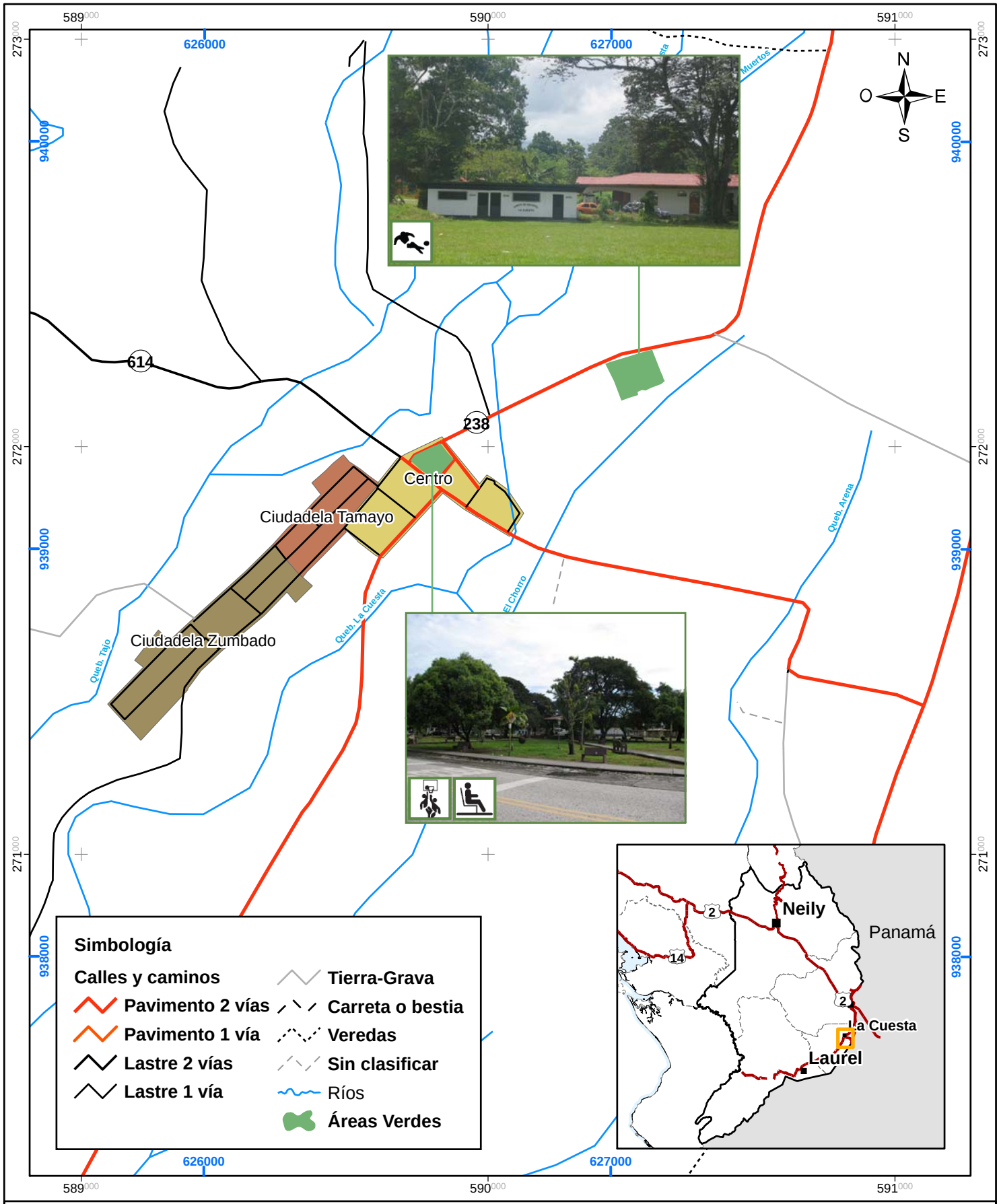
Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.14. Mapa general de Áreas verdes en Paso Canoas

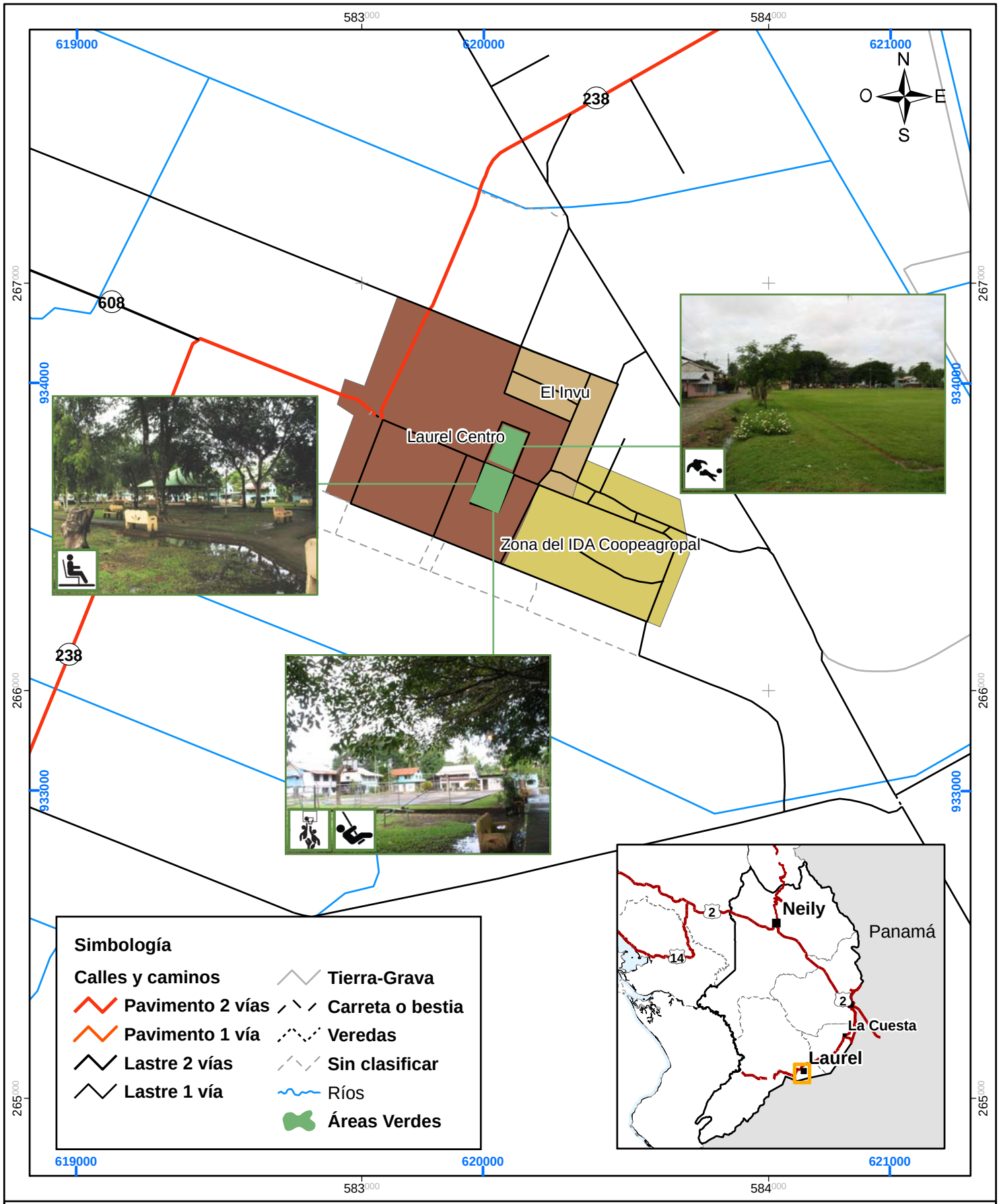
Plan Regulador Cantonal de Corredores	300 150 0 300 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul) Escala: 1:17.500	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000; Trabajo de campo 2006, 2009.	ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



7-2.15. Mapa general de Áreas verdes en La Cuesta

Plan Regulador Cantonal de Corredores	200 100 0 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul) Escala: 1:12.500	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000; Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.16. Mapa general de Áreas verdes en Laurel

Plan Regulador Cantonal de Corredores	200 100 0 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul) Escala: 1:12.500	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000; Trabajo de campo 2006, 2009.	ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica

Áreas Verdes totales

Áreas Verdes equipadas para niños

Simbología

Calles y caminos
- Pavimento
- Lastre
- Tierra-Grava
- Otros
- Ríos

Áreas de Accesibilidad
- 200m. Niños Pre-escolar
- 400m. Niños Escolar y Adultos Mayores
- 600m o más. Jovenes y Adultos
- Áreas Verdes

N O E S

Barrio Colina
Barrio Salas Vindas
Barrio La Esperanza
Urbanización El Bosque
Barrio San Rafael
Barrio El Colegio
Urbanización El Invu
SanJuan
Barrio Estadio
Centro
La Unión
Barrio 22 de Octubre

Río Caño Seco
Río Corredor
Río Corrector

Neily
Panamá
La Cuesta
Laurel

578500 579000 579500 580000 580500
615000 616000 617000
958000 957000 956000
290500 290000 289500 289000 288500

7-2.24. Mapa de Accesibilidad a las Áreas Verdes en Ciudad Neily

Plan Regulador Cantonal de Corredores

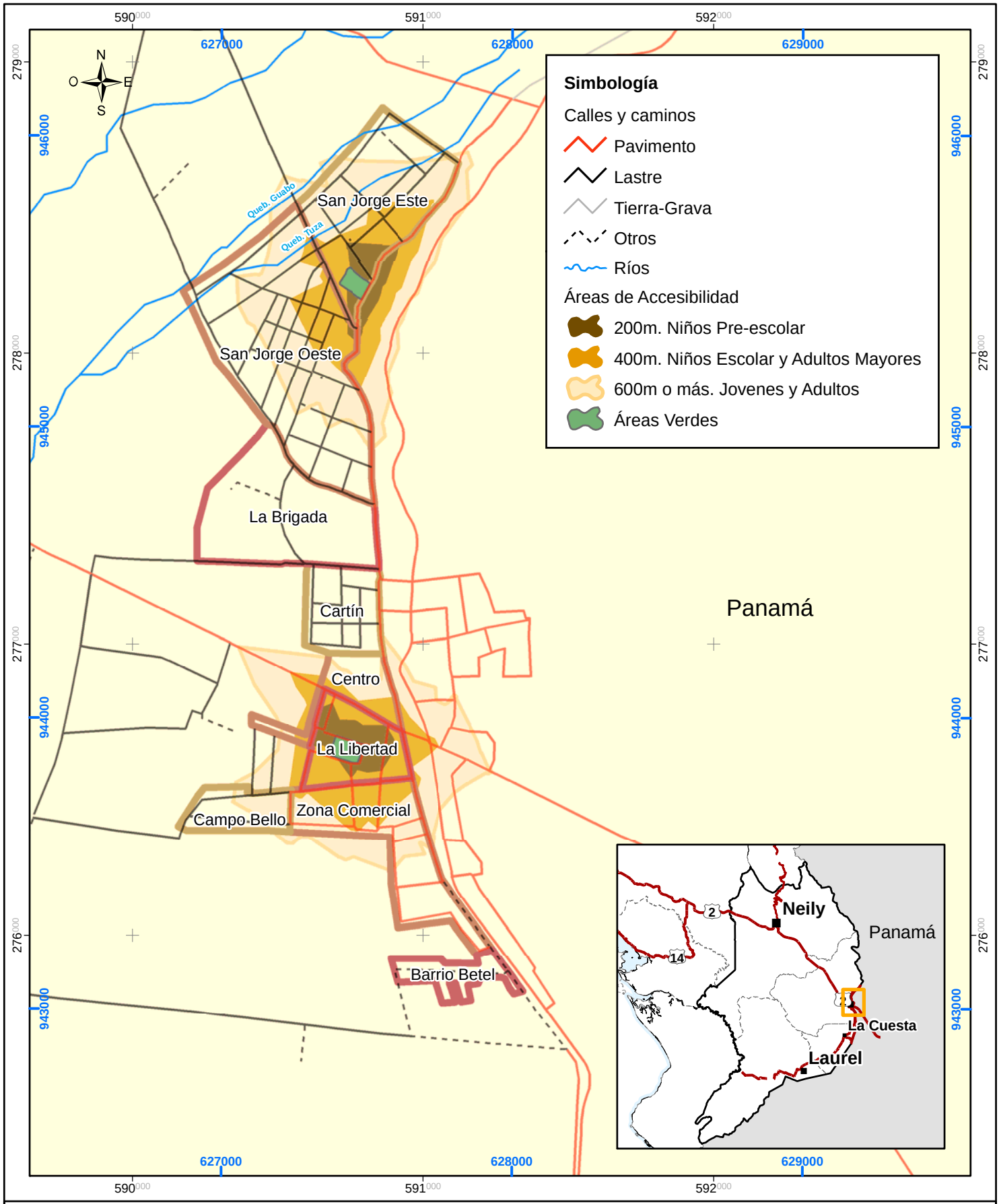
200 100 0 200 400 600 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indica en azul)

Escala:1:12.500

Fuente: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50.000,
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.25. Mapa de Accesibilidad a las Áreas Verdes en Paso Canoas

Plan Regulador Cantonal de Corredores

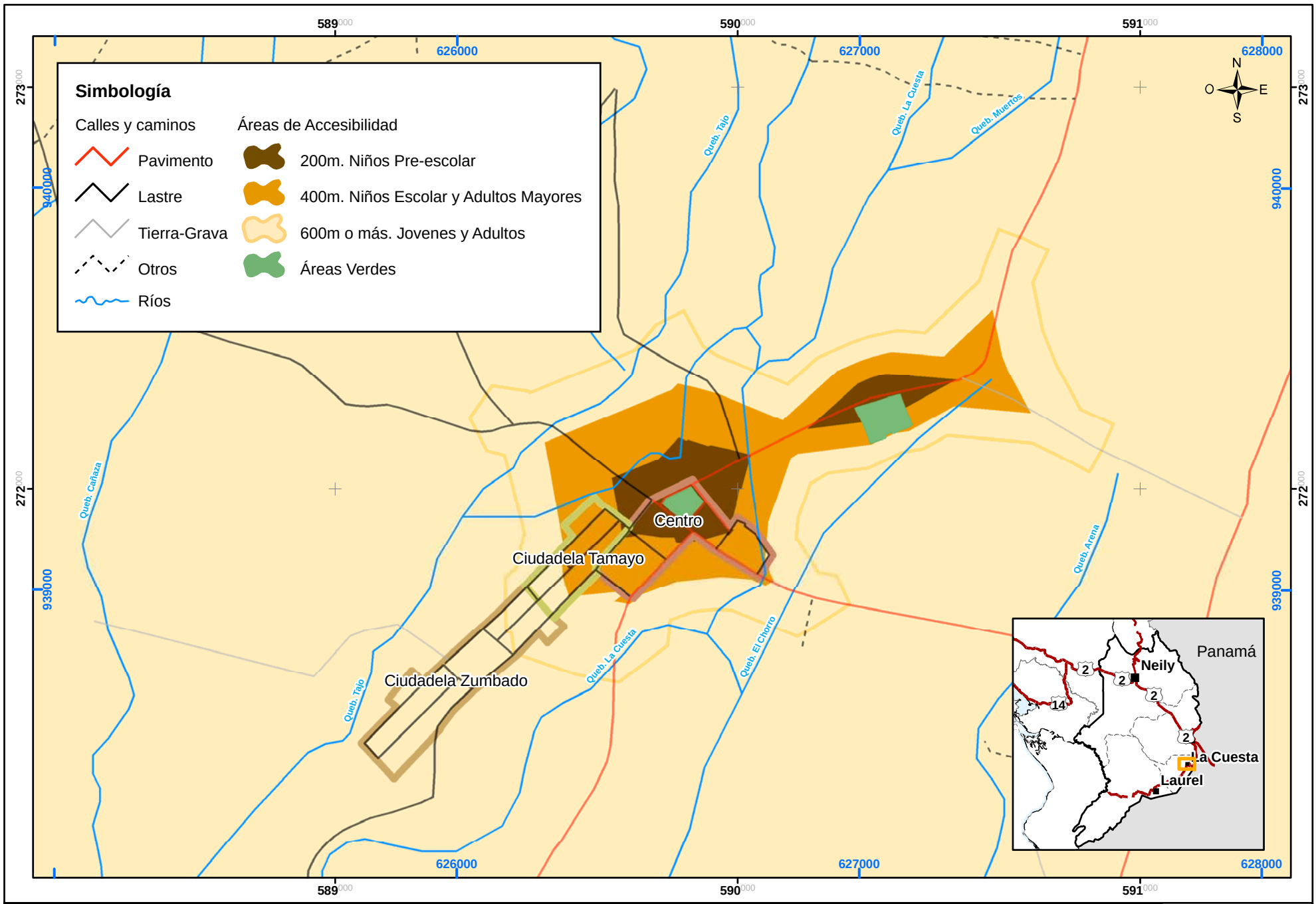
300 150 0 300 Metros

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

Escala: 1:17.500

Fuentes:
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.27. Mapa de Accesibilidad a las Áreas Verdes en La Cuesta

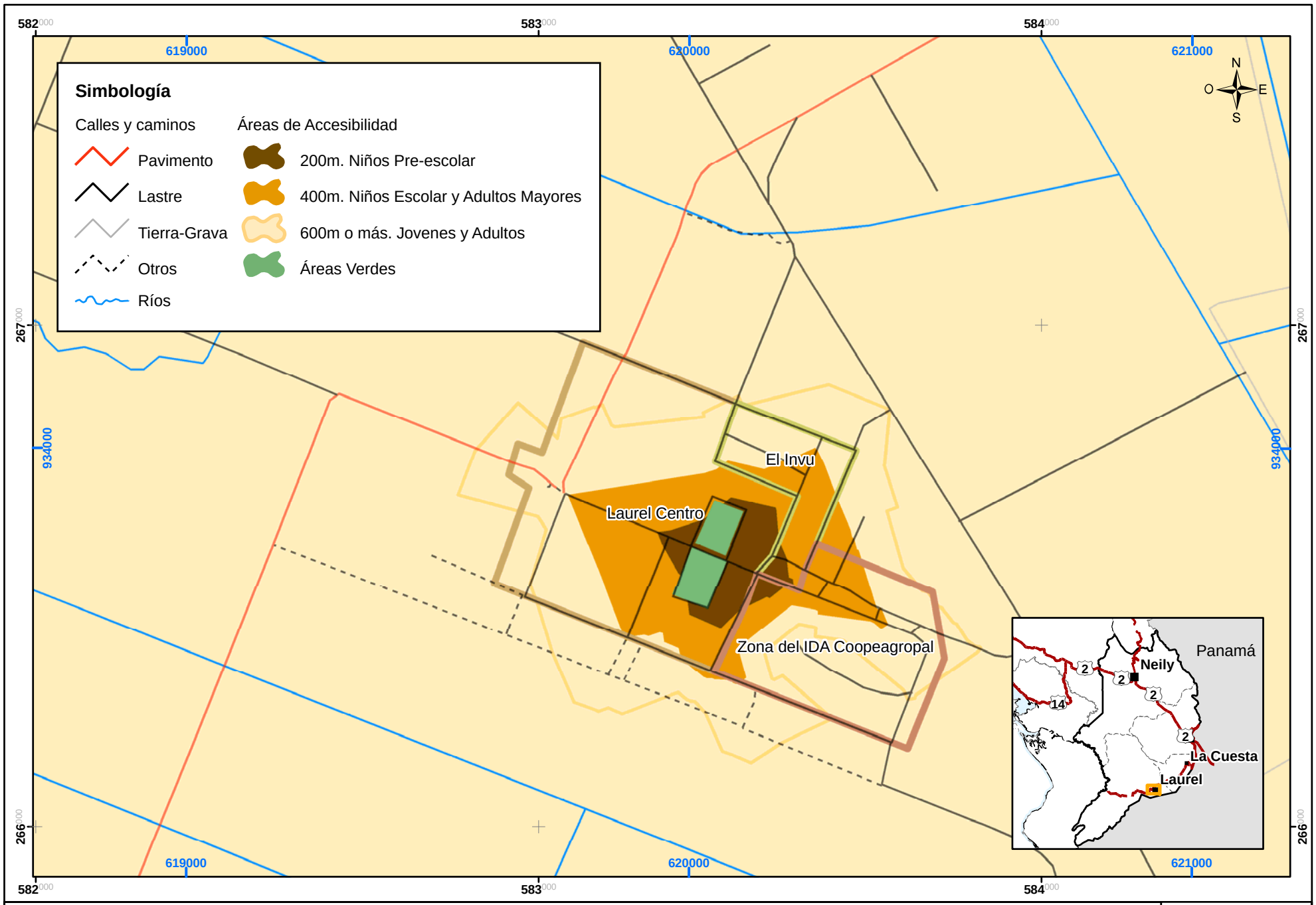
Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 100 200 400 Metros

Escala: 1:12.500

Fuente: IGN, Cartografía 1:50 000
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.28. Mapa de Accesibilidad a las Áreas Verdes en Laurel

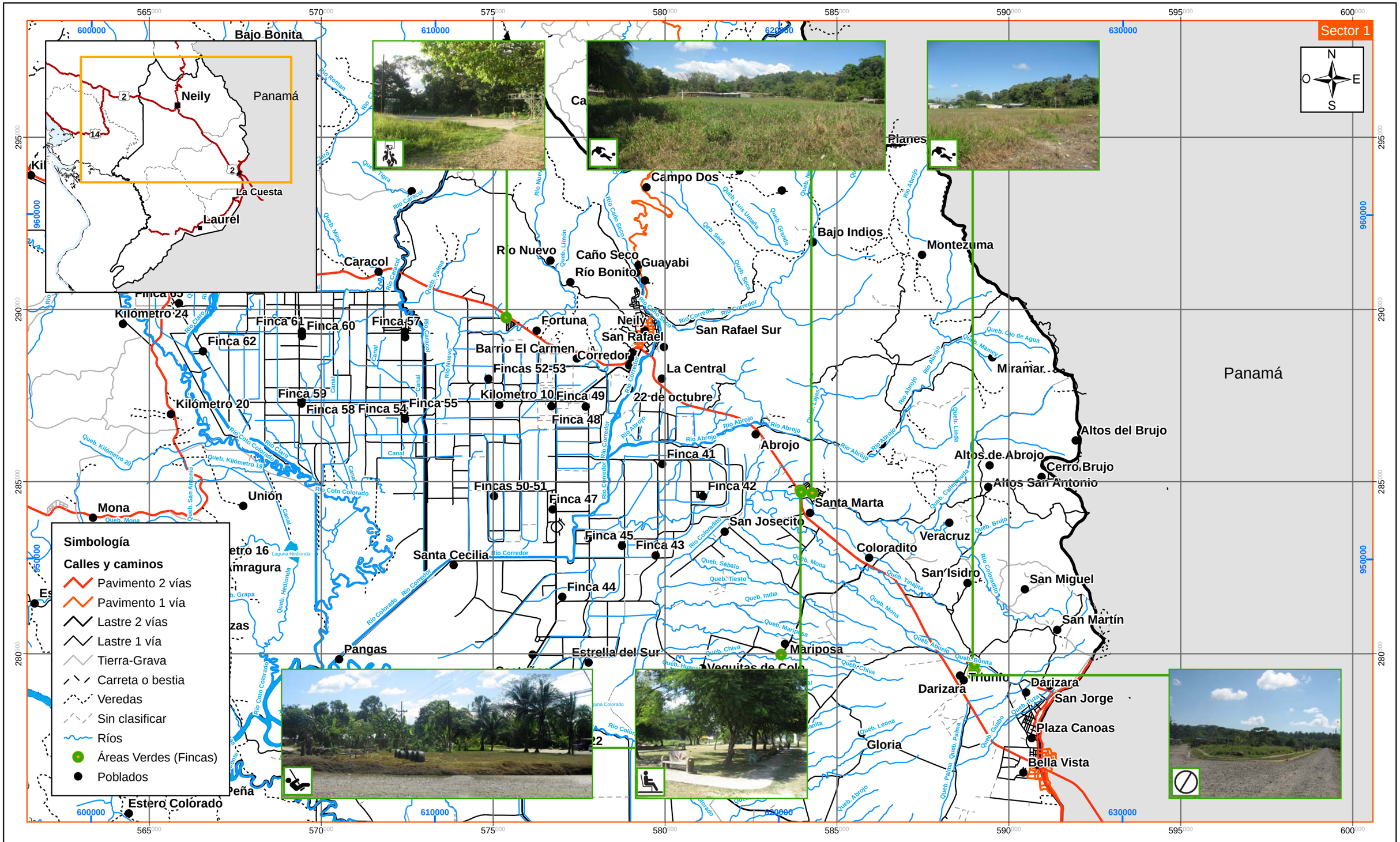
Plan Regulador Cantonal de Corredores

0 50 100 200 300 Metros

Escala: 1:10.000

Fuente: IGN, Cartografía 1:50 000
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.30. Mapa de ubicación de las Áreas Verdes de Poblados (Sector 1)

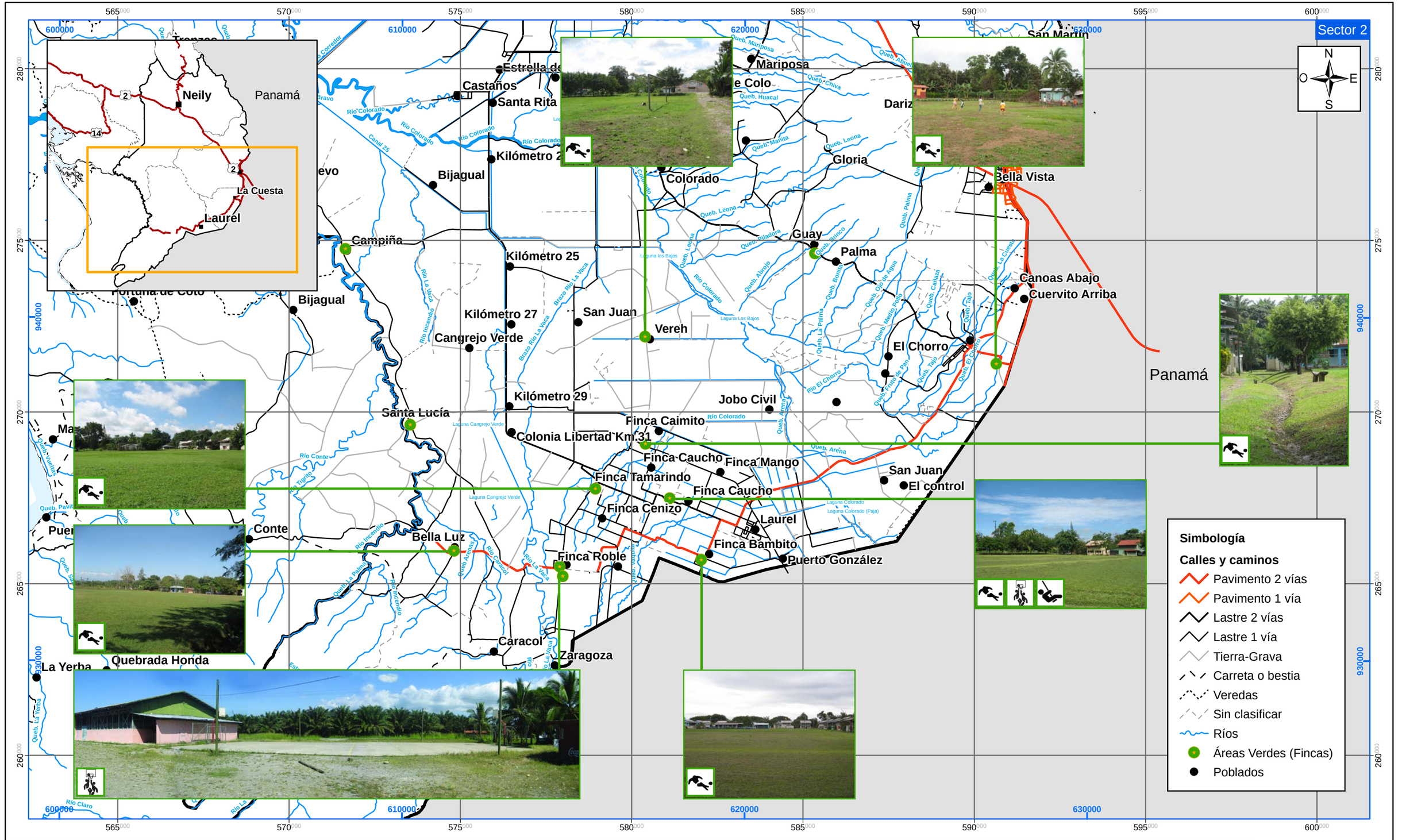
Plan Regulador Cantonal de Corredores

2 1 0 2 4 Kilómetros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indica en azul) Escala:1:100.000

Fuente: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50.000,
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



7-2.31. Mapa de ubicación de las Áreas Verdes de Poblados (Sector 2)

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indica en azul)

Escala:1:100.000

Fuente: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50.000,
Trabajo de campo 2006, 2009.

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

TEMÁTICA	*Utilización y Estado de las Propiedades Municipales*	7-3

1. Descripción

Objetivo:

Evaluar la utilización y el estado de las propiedades municipales para determinar el tipo de uso que se les está dando, así como el nivel de mantenimiento de las mismas. Se pretende generar una propuesta que establezca las necesidades a solventar y en caso de que sea necesario se realice un replanteamiento en el uso actual que busque el beneficio de la colectividad por medio de un manejo apropiado para el desarrollo de las actividades.

Actividades por realizar:

- Analizar la base de datos de las propiedades municipales.
- Realizar una evaluación de las características y el estado físico superficial de estos inmuebles.
- Determinar si estos inmuebles están siendo bien utilizados o de lo contrario realizar una propuesta de uso.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

El contemplar las propiedades municipales dentro del proceso de planificación y ordenamiento territorial de una comunidad, brinda la posibilidad de dar a conocer elementos que benefician a los ciudadanos que en ella habitan, ya que de esta manera se logra determinar si estas áreas están siendo aprovechadas o, por lo contrario, es necesario proponer una reactivación del inmueble para provecho de la comunidad.

Las propiedades municipales toman un papel importante en las comunidades ya que contribuyen a crear espacios públicos para la recreación y la convivencia comunal. De igual manera la investigación suministrará un registro ordenado de las propiedades municipales que posteriormente facilitará la actualización de los datos.

Este documento se contempla como la principal base para la elaboración del mapa oficial de Corredores ya que será una herramienta para la posterior realización del reglamento de mapa oficial (mediante este reglamento se oficializarán las propiedades municipales, sin necesidad del procedimiento de inscripción en el Registro de la Propiedad).

b. Inventario de los datos e información recopilada

La municipalidad de Corredores no suministró la información de las propiedades municipales.

c. Fuentes de información

- Consulta en páginas de Internet.

d. Observaciones

Al momento de la entrega del diagnóstico la municipalidad no entregó a ProDUS-UCR la información de las propiedades municipales, por tal razón el nivel de avance se limita a un alcance general.

7-3 Utilización y Estado de las Propiedades Municipales

7-3.1 Introducción

En el proceso de planificación y ordenamiento territorial de una comunidad, es de suma importancia considerar las propiedades municipales, ya que de esta manera se reconocen las necesidades que tienen las mismas, ya sean edificaciones, predios, carreteras, áreas verdes, entre otras. A sí se logran poner en valor de tal manera que se reactiven, se les dé mantenimiento, se replanteen sus usos o se realicen propuestas de intervención para beneficio de la comunidad.

Las municipalidades podrían definir los criterios de actuación, así como los proyectos concretos que deben elaborarse para avanzar en la recuperación y puesta en valor de estas propiedades. En concreto, se pretende la protección y cualificación de las propiedades, actividades y usos, salvaguardando y poniendo en valor la escena urbana de una zona de gran riqueza y con un alto valor simbólico como espacio representativo de la ciudad o comunidad.

Es necesario tomar en cuenta que el sistema vial conformado por calles primarias, secundarias, predios, caminos vecinales, calles sin salida, puentes, áreas verdes, entre otros, son propiedad municipal. La calidad de este sistema sin lugar a dudas refleja el nivel de desarrollo del cantón.

Dentro de estos espacios que las municipalidades brindan a la comunidad deberían de existir los equipamientos colectivos que son los elementos urbanos que propician la interacción social, el progreso comunitario y la promoción cultural. Permiten la prestación de servicios como salud, educación, comunicaciones, asistencia técnica, transportes, comercialización de productos, áreas de recreación, deporte, entre otros.

Los equipamientos son la base de la estructura urbana, son estratégicos funcionalmente, deben ser accesibles, confortables, y representativos en la memoria colectiva. Son la imagen de un pueblo, puesto que son los elementos más reconocidos e inconscientemente, su estado habla del nivel de desarrollo social y cultural de una población. Por lo tanto un adecuado manejo y utilización de estos bienes, debe ser un modelo para la forma de crecimiento de cualquier ciudad.

Hay que tomar en cuenta que la situación de orden público incide marcadamente en el pueblo, de tal manera que si existe problemática social se podría causar la destrucción de algunos de estos elementos urbanos, el deterioro, la reducción de la intensidad de uso u ocupación. Por citar un ejemplo se pueden mencionar las grandes problemáticas relacionadas con la apropiación de la tierra por parte de algunos vecinos quienes se adueñan del espacio público y el derecho de vía, al delimitar sus lotes excediendo el área real y/o creando rampas para ingreso de vehículos a la propiedad, además de escalones y tapias de manera que interrumpen el paso fluido en la aceras.

7-3.2 Las Propiedades Municipales

Son Bienes afectados al Uso Público. Se encuentran al poder y administración de las municipalidades y se caracterizan por ser bienes usados por la comunidad, la cual los puede aprovechar en forma directa, libre, gratuita, impersonal, individual o colectiva, generalmente tienen que ver con los intereses vitales de la comunidad.

Por consiguiente, el espacio público se encuentra destinado a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas, y por esta razón prevalece sobre el interés individual. El concepto de espacio público, conceptualmente ya no es el mismo de hace algunos años, limitado a los bienes de uso público (calles, plazas, puentes y caminos), sino que es mucho más comprensivo, en el sentido de que comprende en general la destinación de todo inmueble bien sea público o privado al uso o a la utilización colectiva, convirtiéndose de este modo en un bien social[1].

Es decir, que la caracterización inicial como espacio público presente se amplió a todos aquellos bienes públicos destinados al uso y goce directo o indirecto por parte de la comunidad (afectación al dominio público).

Los bienes de uso público, los parques nacionales, el Patrimonio Natural del Estado, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables[2].

De tal manera que las municipalidades están investidas de potestad suficiente para disponer, en caso de ocupación, la restitución de bienes de uso público como es el caso del territorio (propiedad del estado) que se encuentra desde la línea limítrofe fronteriza hasta 2 kilómetros al interior del territorio nacional. Por tal razón entre los retos que tiene que resolver el Estado Costarricense, se encuentra la reorganización de la aduana, en Paso Canoas. En ésta es evidente el caos vial, las problemáticas de circulación peatonal, el mal manejo de desechos, la falta de áreas para la recreación de la comunidad, entre otras. Esto invita a la reflexión en cuanto a proyectos que impliquen una privatización de la franja fronteriza, especialmente en el tema de reserva de tierras para el Estado.

Las municipalidades también, tienen capacidad para señalar restricciones en lo relativo a su uso por razones de interés común, sin que el razonable ejercicio de esta facultad represente desconocimiento de derechos o garantías constitucionales. De igual manera a la municipalidad le corresponde de manera especial, prevenir los atentados contra la integridad de los bienes de uso público y garantizar su adecuada protección.

[1] Doctor: Elkin Alberto Martín Henao, Alcalde Municipal, Municipio de Angelópolis. Departamento de Antioquia.
[2] Ibíd.




Fotografía 1. Actividades culturales y área deportiva para la utilización de la comunidad.
Fuentes: http://www.webmurcia.com/fotos/exposicion_retrospectiva_torre_pacheco.jpg y trabajo de campo ProDUS.

7-3.2.1 Importancia de las Propiedades Municipales para la Comunidad

Las Propiedades Municipales ocupan un lugar muy importante dentro de la trama urbana, permitiendo de esta manera que las comunidades utilicen y aprovechen estos bienes que son de dominio público[3]. El Estado los posee y los administra de manera similar a como lo hacen los particulares con los bienes de su propiedad.

Los bienes de uso público universal o bienes públicos del territorio son aquellos que, si bien su dominio es igualmente de la República, su uso pertenece a todos los habitantes del territorio y están a su servicio permanente (como el de calles, plazas, salones comunales, parques, puentes, áreas verdes, caminos, etc.). De allí que la municipalidad ejerce fundamentalmente derechos de administración, en orden a garantizar y proteger precisamente su uso y goce común, por motivos de interés general.

Las propiedades municipales son bienes del pueblo, donde se pueden manifestar las tradiciones culturales y sociales de una comunidad, de ahí la importancia de cuidarlos, aprovecharlos y velar por el adecuado uso y mantenimiento de los mismos.

Concebir el espacio público[4] dentro del complejo circuito de ciudad con frecuencia nos hace referencia a las diversas connotaciones sociales, culturales y económicas que ésta concentra, al conglomerado de las actividades públicas, a la relación individuo – ciudad y su colectividad. Entender el espacio público dentro de la ciudad es conocer el lugar donde se desarrollan y materializan las aspiraciones de sus ciudadanos.

Para muchos y desde mucho[5], el espacio público ha sido considerado como el punto focal de las actividades comunitarias; lugar donde se realizan las actividades humanas que ocurren fuera de la intimidad, caracterizando estos espacios por la libertad que existe para usarlos; espacio que será regido por los códigos de reglas sociales de convivencia establecidas por la sociedad y su municipalidad. En éste orden, la estructura de tales espacios queda conformada por los parques, plazas, calles, aceras y área verdes, que desarrollan el sistema de espacios urbanos de la ciudad, escenario de vida urbana.

[3] Bienes de dominio público, que constituyen el conjunto de bienes destinados al desarrollo o cumplimiento de las funciones públicas del Estado o están afectados al uso común.
[4] http://www.adn.gob.do/index.php?option=com_content&task=view&id=80&Itemid=93
[5] El Espacio Público, espacio de la masa urbana. http://www.adn.gob.do/#

7-3.2.2 Medidas Concretas en Pro de Recuperar las Propiedades Municipales en Abandono

Es recomendable que la municipalidad tenga propuestas concretas en cada uno de sus ámbitos de intervención, ya sean mejoras en calles, caminos, linderos, zonas de río, zona limítrofe, creación de áreas verdes, entre otros. Por ejemplo, en el espacio público deberán definir criterios de actuación e iniciativas para la mejora de la movilidad peatonal, su accesibilidad, acceso al transporte público, estacionamientos, innovación de infraestructuras y puesta en valor de los edificios públicos a fin de que actúen como motores del proceso de renovación de la comunidad.

Se pretende que las municipalidades utilicen una herramienta de recuperación, que se aplique en los diferentes inmuebles y ámbitos territoriales de manera que busque fortalecer la calidad urbana de la zona teniendo en cuenta la historia, la cultura y las necesidades del lugar.

En el caso de que la municipalidad posea edificaciones, esta debe de velar porque los edificios no se encuentren desocupados y de este modo que sus espacios se destinen a alguna utilidad práctica para los habitantes de la localidad, de manera que dejarlos caer en detrimento sería lamentable, ya que independientemente de la edificación forma parte de la historia y por tal razón debería de tener presencia en la vida del pueblo. Los edificios desocupados podrían ser válidos para albergar diversos proyectos que revitalizaran la vida del pueblo.

Además, los predios municipales como plazas de fútbol, canchas al aire libre, áreas verdes que sirven como espacios de recreación, se deben de fortalecer, dar mantenimiento y en algunos casos proponer una activación de los mismos con el fin de que sean de gozo para la comunidad.

De esta manera lograr que la municipalidad realice una propuesta benefactora para las propiedades municipales permitiría, desde una actuación multidisciplinar, proteger los edificios y predios más destacados de la comunidad, poner en valor su escena urbana y recuperar sus elementos histórico-artísticos, tras la constitución de un nuevo seguimiento de dicha iniciativa.

La municipalidad juega un papel muy importante al tener la potestad para otorgar permisos de construcción. Lo anterior lleva a reflexionar sobre la necesidad de que el gobierno local no permita construir infraestructuras en zonas de riesgo o en las orillas de los ríos, pues en ellas se pone en peligro la vida de las personas que las habitan. Por el contrario lo ideal sería que estas áreas llegaran a ser propiedad de la Municipalidad, ya sea que estos espacios sean cedidos o bien buscar mecanismos para que estos terrenos sean adquiridos por el gobierno local, con el fin de desarrollar en ellas propuestas de renovación urbana; como por ejemplo habilitándolas como parques y áreas recreativas que contribuyan con el mejoramiento en la calidad de vida de las comunidades. De esta manera se garantiza que en caso de una eventual destrucción las pérdidas materiales no serían tan cuantiosas como si en estos terrenos hubiera viviendas y en el peor de los casos se perdieran vidas humanas.

Es necesario un modelo de participación en la gestión del proyecto y un balance de las actuaciones de rehabilitación hacia las edificaciones y propiedades que lo necesiten, como punto de partida para abordar la rehabilitación continua de los mismos. Además, sería

importante que la Municipalidad preparara un reglamento interno municipal de Calidad Integral de las propiedades municipales para regular los usos, actividades y vida de estos espacios.

Luego de haber evaluado dichas propiedades se debería poner en marcha una fase de propuestas, tras la cual se deberían de evaluar, calcular los presupuestos y definir un marco temporal de la posible reutilización de los inmuebles deshabitados[6].

7-3.3 Conclusiones

Las propiedades municipales toman un papel significativo en las comunidades ya que contribuyen a crear espacios públicos para la recreación y la convivencia comunal.

Es importante determinar si estas áreas están siendo aprovechadas o, por lo contrario, es necesario proponer una reactivación de los mismos para provecho de la comunidad. Por tal razón es importante contar con un sistema de monitoreo del estado de las propiedades municipales.

De igual manera la investigación suministrará un registro ordenado de las propiedades municipales que posteriormente facilitará la actualización de los datos. Proporciona la posibilidad de tener un control más minucioso del estado, la conservación, y la utilidad de las propiedades.

El inventario de las propiedades municipales se contempla como una de las principales bases para la elaboración del mapa oficial de Corredores, mediante este reglamento se oficializarán las propiedades municipales, sin necesidad del procedimiento de inscripción en el Registro de la Propiedad.

Para el actual documento no se dispuso de la información de las propiedades municipales del cantón, sin embargo se espera que la municipalidad termine con la actualización de los datos y brinde la información, de manera que pueda ser considerado en la etapa de propuestas y posteriormente en la elaboración de Reglamentos.

[6] Los espacio públicos en la ciudad de los ciudadanos. Una teoría sobre la desregulación y un mensaje para los que no quieren renunciar a vivir en Madrid.

TEMÁTICA	*El Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) en el cantón de Corredores*	**7-4**

1. Descripción

Objetivo: Determinar el papel de los asentamientos fundados y otras zonas administradas por el IDA que se desarrollan en el cantón y su intensidad e importancia relativa a nivel local y regional.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

Conocer el estado de los asentamientos humanos que se desarrollan en el cantón permite tener una idea de la dinámica y el grado de desarrollo de la región en este sector. Además permite visualizar la compatibilidad de estas actividades con las zonificaciones futuras. EL instituto de desarrollo agrario IDA es el encargado de arrendar la franja fronteriza ubicada en el cantón de Corredores, esta zona es de gran influencia para el resto de la región, por lo que es muy importante su estudio dentro del esquema del Plan Regulador.

b. Inventario de los datos e información recopilada

- Listado de asentamientos fundados por el IDA en la región, con datos de año de fundación, número de familias beneficiadas, montos pagados para compra la compra de tierras.
- Mapas y planos de la ubicación de algunos asentamientos en la zona.

c. Metodología aplicada

- Entrevistas
- Búsquedas bibliográficas

d. Fuentes de información

- IDA, sedes regionales de la región Brunca
- IDA departamento de infraestructura, San José sede central
- IDA departamento de catastro, San José sede central
- Levantamiento de campo

e. Observaciones:

Se cumplieron los objetivos propuestos, las diferentes oficinas del IDA consultadas entregaron listados de datos que en muchos casos no coinciden entre si, por ejemplo en el número de arrendamientos entregados en la zona fronteriza administrada por el IDA.

7-4 El Papel del Instituto de Desarrollo Agrario en la Región Brunca

7-4.1 Introducción

El Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) es la institución pública encargada de distribuir terrenos en sectores rurales, con el fin de facilitar el desarrollo de las actividades agropecuaria en Costa Rica. Para el Plan Regulador, resulta relevante el estudio del papel que esta entidad a desempeñado en los últimos años en la zona, para lograr determinar la dinámica y el impacto generado a nivel local y regional, en pro de fomentar el desarrollo agrario del cantón y sus consecuencias ambientales y territoriales.

En este documento se presenta un breve estudio del IDA en la Región Brunca, profundizando el análisis en el cantón de Corredores, mediante la caracterización de algunos asentamientos visitados en el cantón, dando énfasis en los servicios básicos disponibles para los residentes, así como el análisis de las actividades agropecuarias que se realizan en los asentamientos.

7-4.2 El papel del instituto de Desarrollo Agrario en la Región Brunca

En la Región Brunca se han desarrollado un total de 118 asentamientos en un área aproximada de 115.775 hectáreas, beneficiando[1] a 11.999 familias de la zona.

Tabla 7-4.1. Resumen de asentamientos formados por el IDA en la Región Brunca al 2009.

Cantón	***Hectáreas***	***Familias***	***Número de asentamientos***
Corredores	11.722	1.053	21
Osa	42.212	2.918	25
Golfito	39.848	2.522	22
Pérez Zeledón	4.711	2.356	21
Buenos Aires	5.315	1.274	19
Coto Brus	11.991	1.676	15
Total	**115.775**	**11.999**	**118**

Fuente: Elaborado en ProDUS, basándose en información del IDA, 2009.

Tal y como se muestra en las Tabla 7-4.1, Osa es el cantón en el que se ha ubicado el mayor número de asentamientos (25), seguido de Golfito (22), Pérez Zeledón (21), Corredores (21) y Buenos Aires (19), mientras que Coto Brus se ubica como el cantón con el menor número de asentamientos. Corredores ocupa el tercer lugar en número de asentamientos del IDA.

En la Tabla 7-4.2 se puede observar que existen muchas tierras sin titular, y además que en muchos casos los asentamientos se han subfraccionado cuando los propietarios dan tierras a sus familiares, por lo que existen más lotes parcelados que familias beneficiadas.

[1] Las personas que reciben una propiedad por parte del IDA son conocidos como beneficiarios, por lo que en adelante, en este documento se debe entender como beneficiario a aquella persona que recibió una propiedad.

Tabla 7-4.2. Resumen cantonal de la parcelación y titulación de asentamientos del IDA en la región Brunca.

Suma Total	*Corredores*	*Osa*	*Golfito*	*Pérez Zeledón*	*Buenos Aires*	*Coto Brus*	*Total Región*
Parcelado	2722	3847	2267	9870	1858	7879	28443
Titulado	2595	2427	1664	9492	1504	7225	24907

*miles de lotes

Fuente: Departamento de formación de asentamientos del IDA. San José, 2008.

Compra de tierras por parte del IDA en la Región Brunca

En la Tabla 7-4.3 se presentan los montos pagados por el IDA para la compra de terrenos en la región Brunca.

Tabla 7-4.3. Datos que el IDA reporta como montos pagados (en millones de colones) por la Institución para la compra de tierras para la formación de asentamientos en la Región Brunca al año 2008.

Tipo de pago	*Osa*	*Golfito*	*Corredores*	*Pérez Zeledón*	*Buenos Aires*	*Coto Brus*	*Total*
Pago de tierras con Construcciones	282	6	0	5	6	0,5	299,5
Pago de tierras con Instalaciones	0,5	2	0	3	5	0,2	10,7
Pago de tierras sin construcción o instalaciones	1124	222	66	149	704	321	2586
Total	**1407**	**230**	**66**	**157**	**715**	**322**	**2896**

Fuente: Elaboradó en ProDUS utilizando información del Departamento de formación de asentamientos del IDA. San José, 2008

El cantón en el que se presenta el mayor gasto en compra de tierras para la formación de asentamientos es Osa, seguido de Buenos Aires. En muchos casos no se debe gastar dinero para la compra de las propiedades ya que estas son donadas por los propietario, sobre este tema el IDA no posee un listado de los donantes de tierras en el cantón. El cantón de Corredores presenta el menor monto en pago de tierras.

7-4.3 Origen de los asentamientos de la Región Brunca

La mayor parte de asentamientos en el cantón de Corredores se han formado por ocupaciones precarias, entiéndase invasión de terrenos. Cuando esta situación se presenta el IDA establece un protocolo para regularizar la ocupación de las personas en estas tierras.

Como se observa en la Tabla 7-4.1,existen 25 asentamientos del IDA en el cantón de Osa , sin embargo los datos sobre el origen de los asentamientos que se muestra en la Tabla 7-

4.4 muestra que en Osa se han formado 41 asentamientos lo cual, según lo explicaron funcionarios del IDA, se debe a que en muchos casos, en los asentamientos ya establecidos se presentan invasiones de tierras o ventas ilegales, por lo que se han visto obligados a recomprar esas tierras y formar asentamientos en lugares donde ya existía otro asentamiento, estos nuevos núcleos entonces se incluyen dentro del asentamiento original. Para el cantón de Corredores este problema no se presenta.

Tabla 7-4.4. Resumen del origen de los asentamientos del IDA en la Región Brunca, al 2008.

Cantón	***Ocupación precaria***	***Parcelación***	***No Determinado***	***Total general***
Corredores	16	5	0	21
Osa	21	16	4	41
Coto Brus	13	11	1	25
Golfito	12	16	1	29
Buenos Aires	8	18	1	27
Pérez Zeledón	2	14	5	21
Total general	**72**	**80**	**12**	**164**

Fuente: IDA , departamento de formación de asentamientos, 2008

Distribución de tierras, según la denominación establecida por el IDA

El IDA realiza la distribución de terrenos de acuerdo a su Reglamento Autónomo, en el cual se establecen los procedimientos a los que deben someterse las personas solicitantes. Para esta distribución la Institución cuenta con diferentes denominaciones mediante las cuales adjudica los terrenos; en la siguiente sección se detalla el proceso de distribución de tierras por parte del IDA.

Proceso de distribución de tierras, según la denominación establecida por el IDA

Conforme a lo estipulado en el artículo 3 del reglamento de la Ley 2825, el IDA podrá adjudicar tierras bajo la denominación de granjas familiares, parcelas y lotes, las características de estas denominaciones se describen a continuación:

Lote: Es la modalidad de predio orientado a proporcionar a la población rural una alternativa de propiedad que sea suficiente para la construcción de vivienda (lote para vivienda), o de infraestructura de uso comunal y de apoyo a la población (lote comunal). Su tamaño debe ser inferior a 1000 m^2.

Granja familiar: Es la modalidad de predio orientado a proporcionar a la población rural una alternativa de propiedad que sea suficiente para la construcción de vivienda y el desarrollo de actividades agropecuarias para el autoconsumo, con posibilidad de venta de excedentes. Su tamaño oscila entre los 1000 y menos de 5000 m^2, dependiendo de las características de la zona.

Parcela: Es la modalidad de predio orientado a proporcionar a la población rural una alternativa de propiedad que sea suficiente para desarrollar actividades agropecuarias que propicien el mejoramiento socioeconómico de las familias. Su tamaño es superior a los 5.000 m^2 y varía según las características agroecológicas y potencial de desarrollo de cada finca.

Como se puede observar el único tipo de denominación especifica para incentivar el desarrollo agrícola es el de parcela, ya que los asentamientos de lotes y granja familiar no permiten una actividad agropecuaria que sirva de fuente de ingresos que propicien el mejoramiento socioeconómico de las familias, pues en un lote de tan sólo 1000 m^2 no es factible pensar en un proyecto agrícola rentable para la familia bajo las condiciones actuales de la zona, en las que se está propiciando la siembra de cultivos extensivos para exportación, como la piña y palma aceitera.

Las denominaciones[2] de granja familiar y lote, vienen a fomentar las construcciones de viviendas, con algunas posibilidades del desarrollo de proyectos para el autoconsumo; en algunos sectores se ha presentado la preocupación por la entrega de este tipo de asentamientos de lotes y granjas familiares, ya que se dice que se esta perdiendo la identidad del IDA y se están dando duplicidad de funciones con otras instituciones como el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).

7-4.4 El IDA en el cantón de Corredores

Tabla 7-4.5. Resumen de los asentamientos del IDA en el cantón de Corredores, al 2009.

Asentamientos del IDA en el cantón de Corredores			
Clasificación / Asentamiento	***Distrito***	***Area (ha.)***	***N° benef.***
Laurel	Bambito	171	85
Laurel	Barrido	160	43
Laurel	Bella Luz (Sector 3)	2.612	205
Laurel	Caracol	181	25
Laurel	El Control	808	77
Laurel	Inversiones Sábalo	25	3
Laurel	Jobo Peral	427	61
Laurel	La Bota	429	35
Laurel	La Campiña (Sector 1)	930	47
Laurel	La Plancha	288	48
Laurel	Laurel	288	48
Laurel	Magaly Nazira	23	3
Laurel	Monte verde de Cangrejo V. (Sector 6)	2.038	135
Laurel	Multinacional	42	13
Laurel	San Juan	2.961	180
Laurel	Tamarindo	315	45
Total Laurel		**11.698**	**1.053**
Canoas	Wilfrido León	24	3
Total Canoas		**24**	**3**
Total en Corredores		**11.722**	**1.056**

Fuente: IDA , departamento de formación de asentamientos, 2009

[2] Es importante señalar que la distribución de las tierras corresponde a decisiones tomadas por el IDA, basándose en la disponibilidad de terreno y las características de cada familia solicitante, en los casos de asentamientos debido a precarismo la distribución esta asociada al número de familias, para los asentamientos originados por parcelación en los últimos años, el precio de las tierras es uno de los factores primordiales para tomar la decisión, pues las tierras han aumentado de precio debido a la demanda para la siembra de monocultivos, como la palma aceitera, por lo que, según funcionarios del IDA, se dificulta su compra.

En el cantón de Corredores se han establecido 17 asentamientos del IDA. Como se observa este dato es diferente al de las tablas 7-4.1 y 7-4.4. Esta situación se puede explicar debido a que en muchos casos existen asentamientos que se forman dentro de otros asentamientos o porque algunos de los asentamientos de la tabla 7-4.5 se subdividen en otros. Esta situación provoca que muchos de los datos de asentamientos que se obtienen en las oficinas regionales son diferentes a los que se proporcionan en las oficinas centrales del IDA.
Como parte del trabajo de análisis, se realizaron giras para visitar algunos de los asentamientos del IDA en el cantón. Se visitaron 8 asentamientos del IDA, evaluando condiciones como la configuración lineal o en cuadrantes, el dispersamiento de las viviendas, servicios básicos como recolección de basura, suministro de agua y otros.
La información recolectada se resume en la tabla 7-4.5; las principales conclusiones del trabajo de campo se resumen a continuación.

Configuración: en el cantón existen asentamientos que presentan cuadrantes, mientras que otros se desarrollan de manera lineal.
En algunos casos como La Central se presentan cuadrantes y también configuración lineal.

Topografía: Todos los asentamientos evaluados se encuentran en zonas planas, los porcentajes de pendientes eran menores al 20 %.

Tipología de viviendas: la mayor parte de las viviendas están construidas con madera y son de una planta.

Alumbrado público: En todos los asentamientos se encontró alumbrado público, sin embargo en muchos de los poblados las bombillas mostraban fallas, estaban quebradas o estaban funcionando durante el día.

Aceras y calles: Las aceras son elementos ausentes en todos los asentamientos. Solo en Bambito se encontró una calle de asfalto, mientras que en el resto de lugares existen calles con superficies de rodamiento en lastre. El ancho promedio de las calles es de 6 o 7 metros.

Recolección de los desechos sólidos: En 5 de los 8 asentamientos visitados no existe recolección municipal de los desechos sólidos. La práctica común es enterrar o quemar los desechos.

Actividades agropecuarias: En los asentamientos visitados se cultivan diversas plantas, tanto para autoconsumo como para la venta comercial.
La palma aceitera es el cultivo que más se produce a nivel comercial, muchos de los pobladores de los asentamientos dependen de esta actividad, o laboran como trabajadores agrícolas en plantaciones de palma.

Inundaciones: los vecinos de los siguientes asentamientos reportaron que han ocurrido inundaciones en estos sitios: en el año 2006 en La Central y en el asentamiento El Barrido.

Tabla 7-4.6. Resumen de asentamientos del IDA visitados por ProDUS en el cantón de Corredores, al 2009.

Características	***Nombre del asentamiento***							
	Caimito	***El Barrido***	***Mariposa***	***Vereh***	***Bambito***	***Caucho***	***La Central***	***Santa Lucia***
Configuración	Cuadrantes	Lineal	1 cuadrante alrededor de la plaza	Lineal	Lineal	Alrededor de la plaza	Cuadrantes, lineal	Lineal
Topografía	Zona plana	Zona plana	Zona plana	Zona plana	Zona plana	Zona plana	Zona plana	Zona plana
Material Predominante	Madera	Madera	Madera	Madera	Madera	Madera	Madera	Madera
Dispersión	Bajo	Alto	Bajo	Alto	Medio	Bajo	Alto	Alto
Estado del Alumbrado	Bueno	Regular	Regular	Regular	Bueno	Regular	Regular	Regular
Medida y Material de las calles	7 metros lastre	6 m lastre	6 m lastre	6 m lastre	7 m, principal de asfalto, resto de lastre	7 m lastre	6 m lastre	7 m lastre
Estado y medida de las aceras	No hay aceras							
Mobiliario urbano	Teléfonos públicos	No hay	Bancas	No hay	Bancas, mesas, teléfonos públicos	Bancas y basureros	No hay	No hay
Centros Educativos	Escuela Caimito	Colegio Naranjo, Colegio Académico Conte, escuela en Pueblo Nuevo, la Campiña	Escuela	Hay una escuela, asisten al colegio de La Cuesta.	Escuela en el lugar. Colegio de la Cuesta.	No hay	Colegio de Villa Neilly, Escuela de la Concordia	Existe una escuela, van al colegio de Naranjo
Centros de Salud al que asisten	Coopetrabasur	Van a Villa Neilly o Golfito, en Pueblo Nuevo hay puesto de salud	Ebais las Vegas	Ebais de Laurel	Van Villa Neilly, Golfito o Pueblo Nuevo	Coopetrabasur	Hospital de Villa neilly	Ebais de Bella Luz
Servicio de Agua Potable	Red de acueducto	Red de acueducto	Pozos	Pozos	Red de acueducto	Red de acueducto	Red de acueducto	Red de acueducto
Servicio Eléctrico	Red eléctrica	Red eléctrica	Red eléctrica	Red eléctrica	Red eléctrica	Red eléctrica	Red eléctrica	Red eléctrica
Servicio Transporte Público	Autobus	Autobus, taxis	Autobus solo para transportar estudiantes del colegio	No hay servicio de autobus, solo taxis	Autobus	No hay servicio de autobus, solo taxis	Autobus	Autobus
Manejo de Aguas Servidas	Tanque séptico	Tanque séptico	Tanque séptico	Tanque séptico	Tanque séptico	Tanque séptico	Tanque séptico	Tanque séptico
Manejo de desechos Sólidos	Recolección municipal	Se quema o se entierra	Se quema o se entierra	Se quema o se entierra	Recolección municipal	Recolección municipal	Se quema o entierra	Se queman o entierran
Actividades agropecuarias	Palma aceitera, banano	Arroz, maíz, palma aceitera, papaya.	Palma aceitera y ayote	Palma aceitera	Palma aceitera	Palma aceitera y banano	Arroz, maíz, palma aceitera, frijoles	Palma y plátano

Fuente: Trabajo de campo realizado por ProDUS-UCR.

7-.4.5 Franja fronteriza de arrendamiento administrada por el IDA

De conformidad con el articulo 7 inciso f) de la ley de Tierras y Colonización #2825 del 14/10/1961 y sus reformas, los terrenos ubicados a lo largo de los dos kilómetros de las fajas fronterizas son “inalienables y no susceptibles de adquirirse por denuncio o posesión”, es decir son del Estado y no puede alegarse sobre ellos “Derechos de Posesión” en los términos del articulo 277 y siguientes del Código Civil, ni 92 de la Ley de Tierras y Colonización. La única posesión en dichos terrenos es la “posesión en calidad de arrendatario”.

Le corresponde al IDA, la administración de esos terrenos, siempre y cuando: a) no presenten cobertura forestal, b) no hayan sido declarados como cualquier otro tipo de reserva mediante norma válida o c) no se encuentren inscritos ante el Registro Público.

Por su calidad de administrador de las fajas fronterizas inalienables, el IDA es el ente competente y el encargado de legalizar la tenencia de las tierras; le corresponde exclusivamente al IDA determinar a cuales personas ya sean físicas o jurídicas se le otorga el derecho de arrendamiento sobre los terrenos en dichas fajas, previo cumplimiento de las normas y procedimientos que rigen la materia. Para presentar cualquier solicitud de arrendamiento en estas tierras, el interesado debe presentar a la oficina del IDA, Laurel, a 17 Km. del centro de Canoas a firmar la solicitud y pagar el monto correspondiente a la inspección de campo, que para estos casos existen varios tipos de inspección y su precio varia según el uso que se le de al terreno (Habitacional, Mixto, Comercial, Industrial, Servicio Público).

Además del pago por concepto de inspección, para proceder con el tramite de la solicitud el (los) interesado (s) debe (n) aportar, en caso de que no existir un expediente administrativo a) fotocopia (s) de la cedula de identidad o de residencia (o del representante para personas jurídicas), b) fotocopia del documento por medio del cual se demuestre la causa por la que aprovecha terreno. En el caso de personas jurídicas debe aportarse además de los requisitos a) y b) anteriores: c) certificación de personería jurídica y d) certificación de cedula jurídica.

El presentar una solicitud de arrendamiento no significa obligación de parte del IDA, ni le da derecho legal al (los) solicitante (s) sobre la tierra debido a que la petición puede no ser aceptada una vez estudiados los antecedentes de la misma, es importante agregar que quien ingresa a esos terrenos sin contrato de arriendo otorgado por el IDA, lo hace ilegalmente y por tanto a propia cuenta y riesgo, al no existir obligación de no inferirle el arriendo ni deber de pago de mejoras, esto en atención al articulo #8 de la citada Ley #2825.

Para la atención de todos los trámites de arriendo (contrato nuevo, prorrogas, modificaciones, traspasos, segregaciones, etc.) solo existe una oficina del IDA en toda la zona sur, que es la Oficina de Arrendamiento de Laurel, sita a 300 metros este del Banco Nacional de la Comunidad de Laurel, distrito de Laurel, cantón de Corredores, actualmente esta oficina atiende una población de más 15.000 ocupantes en una extensión de terreno de más de 26.000 hectáreas que va desde Punta Burica, distrito de Pavón, Golfito, hasta la comunidad de Piedra Candela del Distrito de Sabalito de Coto Brus, en donde la población mas concentrada se ubica en los distritos de Canoas y la Cuesta del cantón de Corredores.

Tabla 7-4.7. Resumen de arrendamientos otorgados por el IDA en el cantón de Corredores al 2009.

Uso	***Arriendos otorgados***	***Porcentaje del total %***
Habitacional	1137	58,15856777
Agropecuario	270	13,81074169
Viivienda	251	12,83887468
Comercial	95	4,9
Mixto (Agropecuario - Habitacional)	59	3,0
Mixto (Comercial - Habitacional)	38	1,9
Servicio Público	26	1,3
Mixto (Agropecuario - Comercial)	14	0,7
Comercial - Industrial	13	0,7
Mixto (Agropecuario y Vivienda)	12	0,6
Mixto	12	0,6
Mixto (Comercial - Vivienda)	6	0,3
Mixto (Comercial - Industrial)	4	0,2
Comercial y vivienda	4	0,2
Iglesia	2	0,1
Agrícola	1	0,1
Agropecuario (Escolar)	1	0,1
Agropecuario-Reforestación	1	0,1
Iglesia Cristiana	1	0,1
Industrial	1	0,1
Interés Comunal	1	0,1
Mini-agropecuaria y vivienda	1	0,1
Mixto (Agropecuario - Servicios Públicos)	1	0,1
Mixto (Comercial - Agropecuario - Habitacional)	1	0,1
Público (Escuela Obras Comunales)	1	0,1
Otro	1	0,1
Sin uso	1	0,1
Total	**1955**	**100**

Fuente: IDA , Oficina de Laurel, 2009.

Casi un sesenta por ciento de los arriendos que se han otorgado corresponden al uso habitacional. El uso que ocupa el segundo lugar en número de arriendos es el agropecuario con un trece porciento del total. Los usos mixtos representan un porcentaje muy bajo del total.





Fotografía 1 y 2. Imágenes de la zona de arrendamiento en Paso Canoas.

Tabla 7-4.8. Resumen de los tamaños de arriendos entregados por el IDA en Corredores. 2009.

Área (m 2)	***Arriendos otorgados***	***Porcentaje del total***
0-500	700	36,7
500-1000	483	25,3
1000-1500	218	11,4
1500-2000	108	5,7
2000-2500	91	4,8
2500-3000	47	2,5
3000-3500	35	1,8
3500-4000	22	1,2
4000-4500	26	1,4
4500-5000	19	1,0
5000-5500	27	1,4
5500-6000	23	1,2
6000-6500	13	0,7
6500-7000	10	0,5
7000-7500	6	0,3
7500-8000	22	1,2
8000-8500	17	0,9
8500-9000	13	0,7
9000-9500	9	0,5
9500-10000	20	1,0
Total	**1909**	**100**

Fuente: IDA , Oficina de Laurel, 2008

La mayor parte de los arrendamientos que se han otorgado corresponden a terrenos con un área menor a los mil metros cuadrados. Esto concuerda con las necesidades que requiere el uso habitacional, solicitado con mayor frecuencia en la lista de arrendamientos totales. El área máxima que se ha otorgado en arriendo es una hectárea, en el cantón de Corredores existen veinte terrenos que van de los 9500 m^2 a 1 hectárea.

Tabla 7-4.9. Resumen de los tamaños de arriendos entregados por el IDA en Corredores.2009.

Canon (colones)	***Número de arrendatarios***	***Porcentaje del total %***
0-10000	400	20,4
10000-20000	1151	58,8
20000-30000	176	9,0
30000-40000	76	3,9
40000-50000	31	1,6
50000-60000	33	1,7
60000-70000	14	0,7
70000-80000	16	0,8
80000-90000	13	0,7
90000-100000	7	0,4
100000 o más	40	2,0
Total	1957	100

Los montos que se cancelan por concepto de canon van desde valores menores a los diez mil colones, hasta aquellos mayores a cien mil colones. Casi un 60 % de los cánones se ubican entre los 10 000 y 20 000. En las tablas que contiene datos sobre arrendamientos de las zonas fronterizas se observan diferencias en el número total de arriendos entregados. Esto se debe a diferencias en los datos entregados en la información base.

Fuente: IDA , Oficina de Laurel, 2008

7-.4.6 Discrepancias entre el catastro del IDA de las zonas de arrendamiento y la información sobre arrendamientos del IDA

El Instituto de desarrollo Agrario maneja la información general sobre los arrendamientos en las zonas fronterizas en la oficina de Arrendamientos de su sede central en San José, de ahí se obtuvo la información sobre el número de arrendamientos y tamaños de cada uno. Por otra parte, la información sobre el catastro de esos asentamientos se maneja en la oficina de Catastro de la sede central, quienes proporcionaron la información base para obtener los catastros de las zonas de arrendamiento fronterizo en el cantón de Corredores.

Al comparar estos dos archivos se observan diferencias en el número total de arrendamientos otorgados por el IDA en Corredores. El siguiente cuadro resume esta situación. La principal diferencia se encuentra en los arriendos que corresponden a lotes mayores a una hectárea, que al parecer no están incorporados en la lista entregada por la oficina de Arriendos.

Tabla 7-4.10. Comparación de la información entregada sobre arriendos administrados por el IDA en Corredores. 2009.

Área (m 2)	***Arriendos otorgados***		***Diferencia en datos de la oficina de catastro y de arriendos del IDA***
	Info de la oficina de Catastro del IDA	***Información de la oficina de Arrendamientos***	
0-500	812	700	112
500-1000	659	483	176
1000-1500	257	218	39
1500-2000	128	108	20
2000-2500	77	91	-14
2500-3000	45	47	-2
3000-3500	30	35	-5
3500-4000	24	22	2
4000-4500	30	26	4
4500-5000	25	19	6
5000-5500	13	27	-14
5500-6000	13	23	-10
6000-6500	17	13	4
6500-7000	10	10	0
7000-7500	11	6	5
7500-8000	12	22	-10
8000-8500	13	17	-4
8500-9000	7	13	-6
9000-9500	9	9	0
9500-10000	7	20	-13
Mayor 10000	683	0	683
Total con lotes mayores a 1 hectárea	**2882**	**1909**	**973**
Total sin lotes mayores a 1 hectárea	**2199**	**1909**	**290**

Fuente: IDA , Oficina de Laurel, 2008

La Zona Fronteriza Administrada por el IDA y los Títulos de Propiedad

En algunos asentamientos de las zonas administradas por el IDA en la franja fronteriza se han presentado casos en los que por diferentes circunstancias el Instituto de desarrollo agrario otorgó los títulos de propiedad de los lotes.

Al realizar la consulta sobre las zonas en las que se presenta esta situación, las autoridades del departamento de Arrendamientos del IDA, específicamente el Ing. Juan Carlos Solórzano, expresó que los lugares en los que se otorgaron títulos son Cuervito, Laurel, Bella Luz, La Vaca, Cangreja Verde y algunas zonas aledañas. Según la información proporcionada por autoridades del IDA no existe un mapa con la localización de todas las propiedades donde se han otorgado títulos de propiedad.

Sobre esta acción de otorgar títulos de propiedad por parte del IDA, la Procuraduría General de la Republica PGR mediante el pronunciamiento C-146-2008 del 5 de mayo del 2008 da respuesta a una consulta presentada por el autoridades IDA mediante oficio PE-1218-2007 en la que se consultaba sobre "la validez jurídica de titular predios en asentamientos campesinos dentro de la franja fronteriza sur".

La respuesta de la Procuraduría establece que las autoridades del IDA no pueden otorgar ningún título de propiedad en las franjas fronterizas, tampoco pueden aducir que existen tierras tituladas antes de la existencia de la ley de tierras de colonización Ley 2825 púes antes de esta ley ya existía legislación que preservaba la zona de 2 km a partir de la línea fronteriza como una zona pública.

Ante consulta realizada al Ing. Juan Carlos Solórzano, funcionario del departamento de Arrendamientos del IDA este contestó "*que están concientes de la problemática existente, púes el IDA otorgó títulos a muchas personas, pero esta acción no es legal y ahora deben resolver la situación, pero hasta la fecha no tienen claro como van a solventar esta problemática"*

7-4.7 Conclusiones generales sobre el papel del IDA en la Zona:

- Los principales problemas encontrados son parcelas subutilizadas, abandonas, débil o inexistente organización comunitaria, actividades agrícolas orientadas a la subsistencia, escasez de proyectos agroproductivos que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes, falta de capacitación de los pobladores y la incapacidad de brindar los servicios básicos a los habitantes de los asentamientos por parte de instituciones estatales.
- La escasa planificación del Instituto de Desarrollo Agrario en la selección de tierras y beneficiarios se vislumbra como una de las principales causantes de los problemas de parcelas subutilizadas, abandonas, débil o inexistente organización comunitaria, actividades agrícolas orientadas a la subsistencia, escasez de proyectos agroproductivos que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes e incapacidad de brindar los servicios básicos a los habitantes de los asentamientos por parte de instituciones estatales.
- En muchos de los asentamientos que se visitaron se presentan actividades agrícolas extensivas para la exportación, sin embargo, en la mayor parte de los lugares el desempleo es el principal problema, según los vecinos de la zona.

- La mayor parte de los asentamientos cuentan con electricidad y alumbrado público, sin embargo, en muchos lugares no hay recolección de basura y el agua se extrae de pozos; por ejemplo Mariposa y Vereh.
- Existen grandes retos en los lugares visitados, y la solución a estos, en la mayor parte de los casos no vendrá de un agente externo, los pobladores deben organizarse y buscar alternativas que los ayuden, mediante las cuales se logre un incremento en la mejora de las condiciones de la calidad de vida de las personas.
- La ubicación de los asentamientos no fue planificada, ubicándose lejos de centros de población de importancia
- No se satisfacen las necesidades básicas de los habitantes de muchos asentamientos
- Los caminos de acceso están en malas condiciones
- Existen discrepancias en los datos proporcionados por las diferentes oficinas del IDA sobre la cantidad de arrendamientos de la franja de la zona fronteriza.
- Se han otorgado títulos de propiedad en algunas zonas de la franja fronteriza, la Procuraduría General de la República situación se ha declarado ilegal. Las autoridades del IDA aún no han decidido que solución van a dar a este conflicto por lo que este es uno de los principales problemas en la zona fronteriza.

570000 580000 590000

605000 620000

N O E S

Aguabuena

Guaycara

290000 955000

Corredor

Golfito

La Central

Mariposa

280000

Canoas

Paso Canoas

El Barriddo

940000

Vereh

Panamá

La Cuesta

Santa Lucia

270000

Caimito

Pavón

Caucho

Laurel

Bambito

260000 925000

605000 620000

570000 580000 590000

Simbología

- Zona de arrendamientos del IDA

Asentamientos en Corredores

- Vaquita B
- Agroindustrial
- El Barrido
- Enrique Carr
- Inversiones Sábalo
- Magali Nazira
- San Juan
- Sector 1
- Sector 3
- Vaquita A
- Vaquita C
- Víctor Otárola
- Ríos
- Veredas
- Tierra-Grava
- Lastre 1 vía
- Lastre 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Lagunas (humedal)
- Asentamientos Visitados
- Límite Cantonal
- Límite Distrital

Mapa 7-4.1. Asentamientos del IDA con catastro en el cantón de Corredores

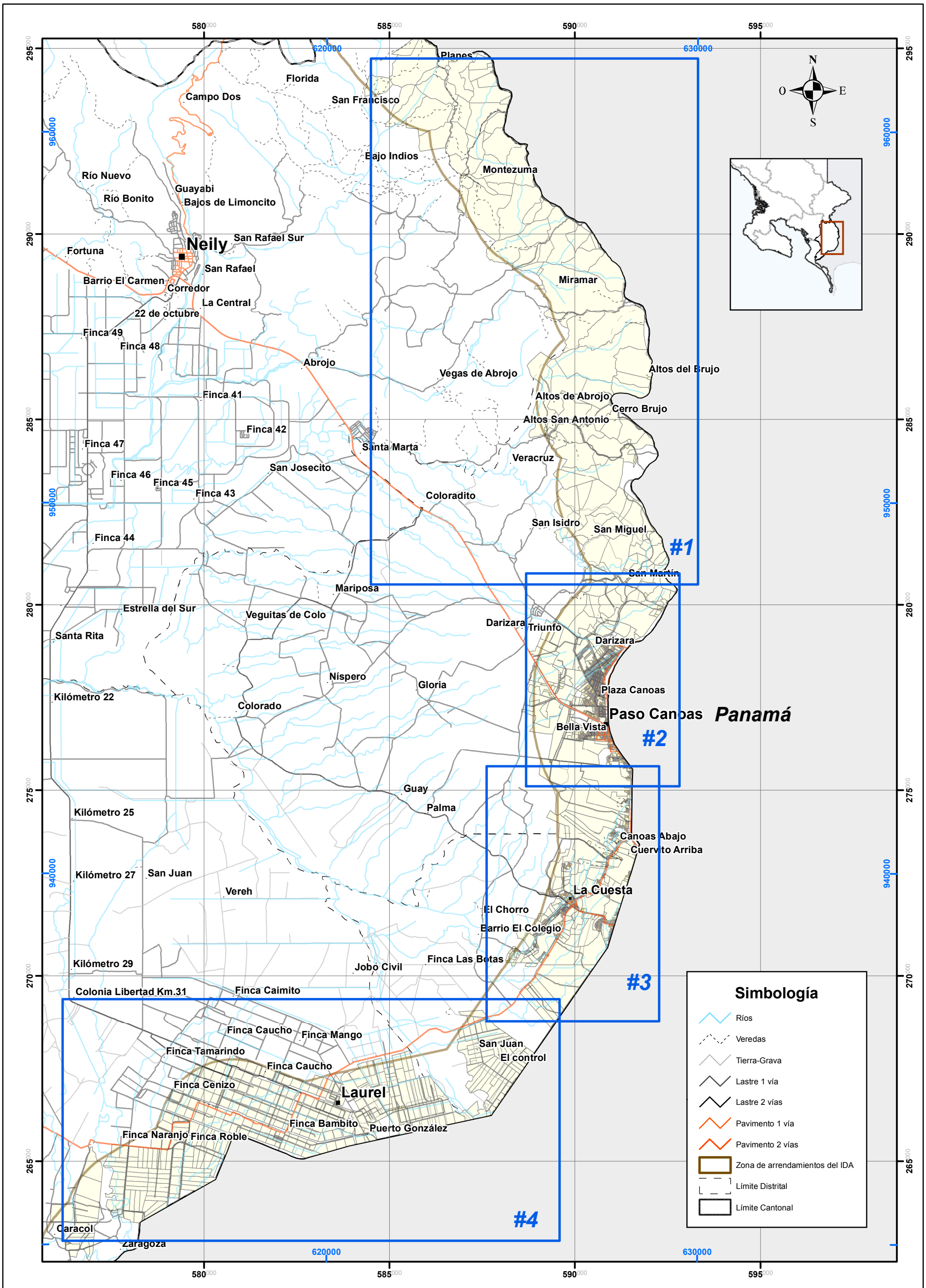
Plan Regulador Cantonal de Corredores

2 1 0 2 4 Kilómetros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indican en azul)

Fuentes:
Instituto de Desarrollo Agrario (IDA)
IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000

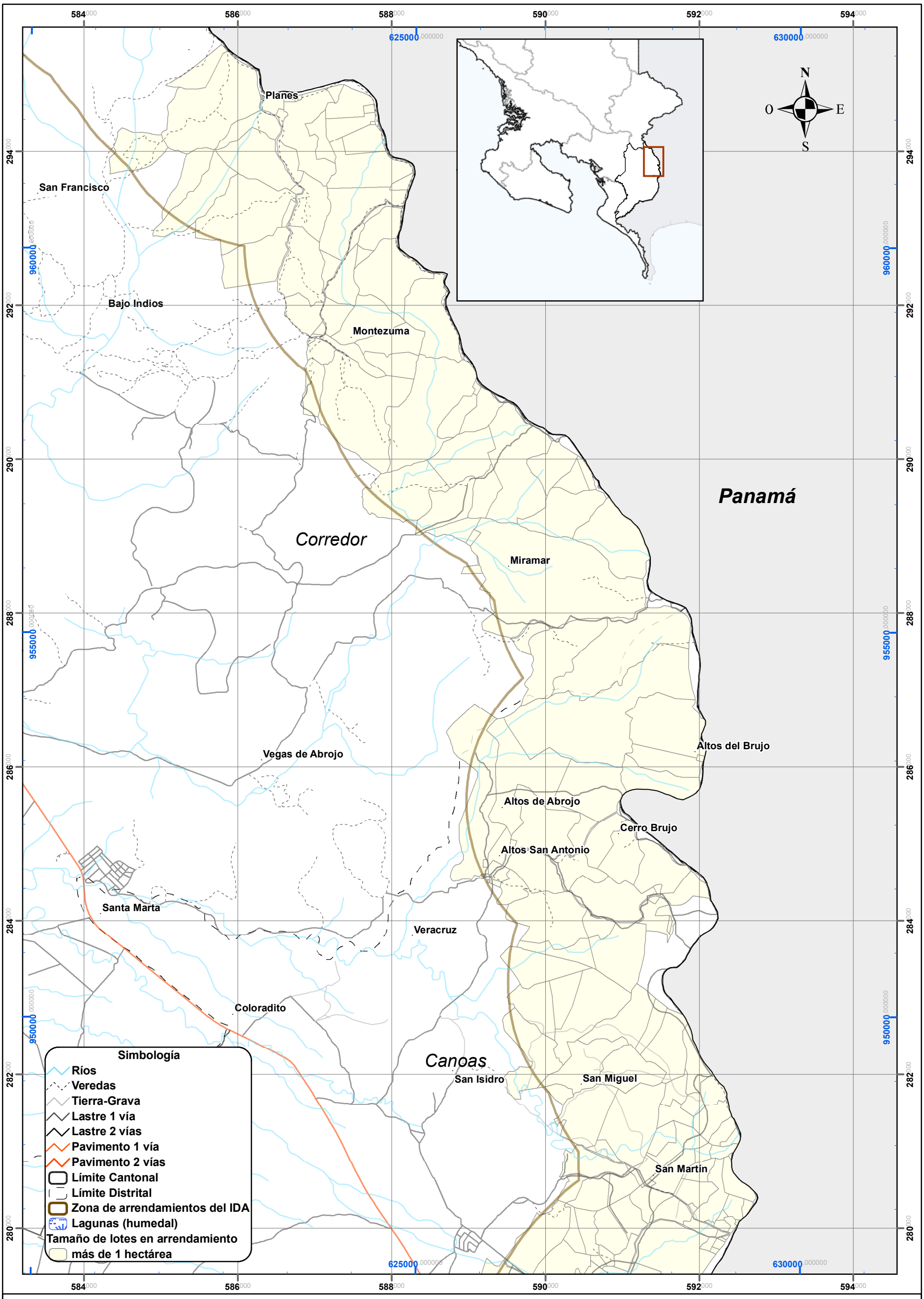
ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



Mapa 7-4.2 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. General

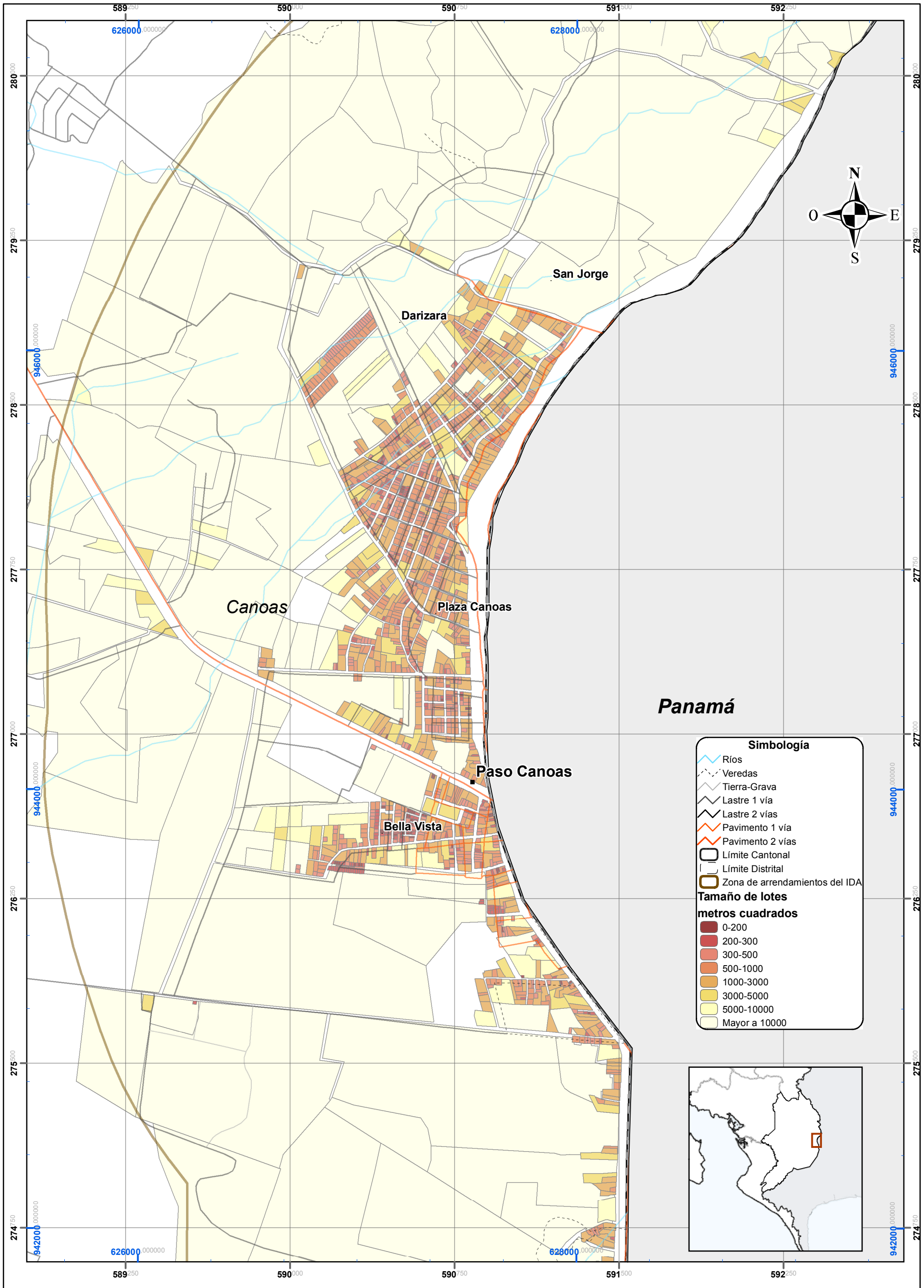
Plan Regulador Cantonal de Corredores	2 1 0 2 4 Kilómetros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuente: Oficina de Topografía, Instituto de Desarrollo Agrario, IDA 2009. IGN Cartografía 1:50000

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



Mapa 7-4.3 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector San Jorge

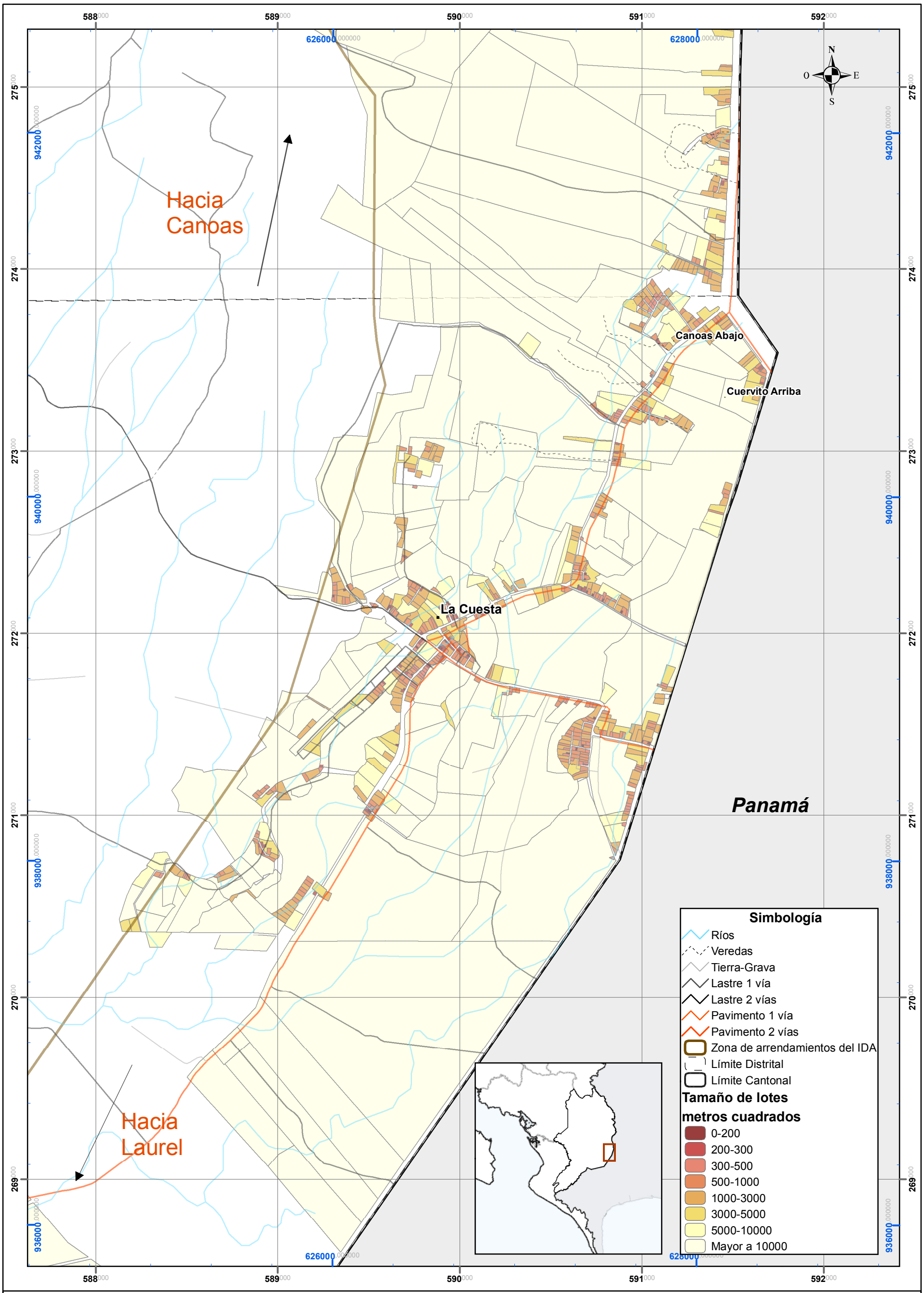
Plan Regulador Cantonal de Corredores	1.600 800 0 1.600 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuente: Oficina de Topografía, Instituto de Desarrollo Agrario, IDA 2009. IGN Cartografía 1:50000	ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica



Mapa 7-4.4 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector Paso Canoas.

Plan Regulador Cantonal de Corredores	290 145 0 290 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Mapa 7-4.5 Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector La Cuesta

Plan Regulador Cantonal de Corredores	460 230 0 460 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;	ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica

Colonia Libertad Km.31
Finca Caimito
Finca Caucho
Finca Mango
Finca Tamarindo
Finca Caucho
Laurel
Finca Cenizo
Laurel
La Cuesta
San Juan
El control
Finca Bambito
Puerto González
Finca Naranjo
Finca Roble
Caracol
Zaragoza
Panamá
N
O
E
S
576
578
580
582
584
586
588
616000
620000
624000
936000
932000
268
266
264

Simbología

- Ríos
- Veredas
- Tierra-Grava
- Lastre 1 vía
- Lastre 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Límite Distrital
- Límite Cantonal
- Zona de arrendamientos del IDA

Tamaño de Lotes
metros cuadrados

- 0-200
- 200-300
- 300-500
- 500-1000
- 1000-3000
- 3000-5000
- 5000-10000
- Mayor a 10000

Mapa 7-4.6. Catastro de la franja fronteriza administrada por el IDA en el cantón de Corredores. Sector Laurel

Plan Regulador Cantonal de Corredores

500 250 0 500 1.000 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indica en azul)

Fuente: Oficina de Topografía, Instituto de Desarrollo Agrario, IDA 2009. IGN Cartografía 1:50000

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

TEMÁTICA	*Evaluación de Vivienda, Barrios y Urbanizaciones*	**7-5**

1. Descripción

Objetivo:

Realizar un análisis de los distintos barrios y poblados, focalizado donde la mayoría de la población se encuentra asentada. El estudio involucra aspectos como estado general de viviendas y así como tipología constructiva predominante, calles y aceras (infraestructura); equipamiento urbano (bancas, basureros, alumbrado público, etc.); servicios públicos (centros educativos, de salud, electricidad, agua potable); entre otras variables.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal

La información acerca del estado de los asentamientos humanos del cantón de Corredores, permite crear criterios para el diseño de normativas y regulaciones, que se enlazan con los requerimientos mínimos para nuevos poblados: (i) servicios básicos –agua potable y electricidad–; (ii) infraestructura pública –aceras, calles, alcantarillado pluvial y sanitario, etc.–; (iii) zonas verdes y recreativas; (iv) disponibilidad de servicios básicos –agua potable, electricidad–; entre otros. También, crea insumos para poder definir el tamaño de lote mínimo, y restricciones urbanísticas como los retiros, coberturas, y alturas máximas.

Por otro lado, comprender cuál ha sido el patrón de consolidación de los asentamientos humanos, permite definir esquemas de crecimiento futuro, que mitigue tendencias cuyos efectos han significado consecuencias graves. Se puede definir cuáles son los sectores del cantón, que podrían absorber la demanda de vivienda futura, sin comprometer zonas de protección ambiental, la capacidad del suelo o bien que no se trate de zonas con riesgo de amenaza natural.

En combinación con otras variables es posible a partir de este estudio, sugerir variaciones en el sistema vial, señalar la necesidad de cobertura de servicio de transporte público, faltante de servicios complementarios a lo habitacional, incompatibilidad de actividades en el uso del suelo y potenciales de uso.

b. Inventario de los datos e información recopilada

- Levantamiento de infraestructuras con ayuda del sistema de localización Global(GPS), insumo que se utiliza para definir los límites de los distintos barrios y urbanizaciones, ubicarlos espacialmente en relación al centro, y para trazar la estrategia de trabajo de campo.
- Encuestas a los pobladores sobre las fortalezas y debilidades, en cada uno de los barrios y Urbanizaciones.
- Registro fotográfico de los barrios y poblados visitados.

Base de datos de los aspectos analizados en los barrios y poblados.

c. Metodología aplicada

Estructurada en las siguientes etapas (incluye trabajo de campo y posterior análisis de información):

- Recopilación de información secundaria y bibliográfica.
- Diseño de estrategia de trabajo de campo, y visita al sitio para efectuar evaluación, la cual involucra la toma de fotografía, toma de notas con la ficha guía y realización de las encuestas. Posteriormente, se conforman una base de datos y mapas con el análisis de cada barrio y urbanización.

– Análisis de la información levantada. Interpretación de los resultados, y cruce de con la información de otras secciones afines (e.g. Transporte público, evaluación de poblados, indicadores de viviendas, áreas verdes y recreativas, Tipologías constructivas entre otros). Síntesis en informe, con conclusiones que funcionen como parte de la plataforma de información para la posterior etapa de propuestas y diseño de la normativa.
d. Fuentes de información • Trabajo de campo realizado por el equipo de ProDUS (fuente primaria). • Información catastral suministrada por la Municipalidad de Corredores.
e. Observaciones: Se establece el panorama general y estado de los asentamientos dentro y fuera de los centros de población, las condiciones de infraestructura y la accesibilidad a los servicios en ellos ,así mismo se expone los resultados de las encuestas realizadas en las comunidades en cuanto a las fortalezas y debilidades de la zona. Se explora la a dinámica espacial dentro de las ciudades y entre ellas. Se identificaron dentro de los cuatro distritos las tipologías habitaciones predominantes a fin de destacar prácticas y elementos representativos, que se podrían rescatar como soluciones constructivas.

7-5 Evaluación de Vivienda, Barrios y Urbanizaciones

Introducción



Imágen 7-5.1. Cantón de Corredores. Ciudad Neily, Canoas, Laurel y Coto 47.
Fuente. Elaborado por ProDUS

La evaluación de Barrios y urbanizaciones en el cantón de Corredores tiene el objetivo de levantar la información necesaria sobre las condiciones reales de la mayoría de los asentamientos visitados y así poder determinar sus debilidades y fortalezas pero principalmente las oportunidades que tienen para mejorar .En el estudio se analizan aspectos como: estado de la infraestructura viviendas, áreas verdes, calles, aceras y el mobiliario urbano. Además se evalúa la existencia de los servicios básicos: agua, electricidad, recolección de desechos sólidos y el acceso a los centros educativos, salud y comercio.

El cantón de Corredores tiene cuatro distritos en los cuales existen centros de servicios y población. Los asentamientos se clasificaron para su evaluación en: barrios y urbanizaciones, cuando estos se encuentran dentro de los centros de población y en poblados cuando se encuentran fuera o alejados de los centros.

La configuración y accesibilidad entre los barrios y estos centros de servicios son factores que determinan el desarrollo según el patrón de crecimiento de cada uno.

Los poblados visitados son aquellos que poseen la mayor cantidad de casas. Estos pueblos se encuentran fuera de los centros de población y por tanto muchos de ellos tienen centros educativos y de salud. Algunos de estos pueblos fueron creados por el Instituto de desarrollo Agrario (IDA) y por lo tanto guardan similitud entre ellos en cuanto al desarrollo y crecimiento de sus infraestructuras. En términos generales se puede decir que en la mayoría de los asentamientos humanos en el cantón de Corredores presentan deficiencias en la infraestructura vial.

En síntesis, se pueden definir cuales son las condiciones que promueven un escenario más apto para el desenvolvimiento de los habitantes de corredores y sus actividades, es primordial a partir del diagnóstico de la situación actual, determinar cuáles son los aspectos sobre los que se deben centrar más esfuerzos, para que soluciones micro redunden en mejoras a nivel macro, y lo más importante se de respuesta a las particularidades del contexto de los distintos tipos de asentamientos humanos.

7-5.1. Metodología.

Para realizar el análisis de los distintos barrios, urbanizaciones y centros de población, la metodología empleada estuvo constituida por tres etapas básicas:

1. Revisión de material bibliográfico
2. Visita a los barrios y pueblos seleccionados, entrevistas a los pobladores y toma de datos con las ficha de evaluación de infraestructura y vivienda. Procesamiento de la información en gráficos, mapas e informes.
3. Exposición, consulta y procesamiento de resultados obtenidos de la comunidad.



Imágen 7-5.2. Esquema metodológico .**Fuente.** Elaborado por ProDUS

En lo referente a la etapa número dos, el trabajo involucró las siguientes actividades: Estado general de las viviendas, infraestructura (calles, alumbrado público), servicios Básicos (Salud, Educación y Transporte Público) y el estado de las áreas verdes.

Cada uno de los asentamientos humanos analizados, posee una ficha resumen con la totalidad de los puntos comprendidos (véase la sección 7-5.8.). Asimismo, en los anexos se muestra la ficha utilizada en campo.

Como complemento a la aproximación técnica del sondeo de barrios y urbanizaciones, se realizaron al menos cinco entrevistas a los pobladores. Esta encuesta tiene por objeto brindar una muestra representativa de la percepción de las personas acerca del cantón, en función de los problemas y ventajas en general, el estado y uso que le dan a las áreas verdes y recreativas, entre otros temas. Particularmente, se hizo énfasis en conocer las necesidades fundamentales en cada zona y paralelamente identificar sus potencialidades

Las preguntas que se hicieron son las que se muestran a continuación:

*1.¿Cuáles considera usted son las mayores debilidades o problemáticas que posee su **pueblo/barrio**?*

*2. ¿Cuáles considera usted son las mayores fortalezas que posee su **pueblo/barrio**?*

*3. ¿Considera usted que el lugar donde vive satisface todas sus necesidades? Si la respuesta es **no** explique.*

4. ¿Qué actividades recreativas y/o culturales practica usted o sus vecinos? Y dónde?

5. ¿Qué opinión tiene usted sobre las áreas verdes de su pueblo y qué uso les da?

Le gustaría ser contactado?_____Nombre_____
Tel.: Ocupación .

Además se realiza una observación general y delimitación del barrio: con la guía de los habitantes, así como la toma de fotografías y levantamiento de calles.

7-5.2. Situación General de los Barrios, Urbanizaciones y Centros de Población del Cantón de Corredores.



En primera instancia, se presenta a continuación, la síntesis de los resultados obtenidos a nivel general para toda la zona de estudio. Para efectos de una mejor comprensión de la realidad de los distintos asentamientos analizados, se muestra; posteriormente, un mapeo de algunas de las variables consideradas para el estudio. Para ello, se hizo una división entre los asentamientos dentro de los centros de población (ver Imagen 7-5.3, los puntos A, B, C y D) y los que están fuera (ver Imagen 7-5.3, los puntos E)

La configuración espacial de la mayoría de los asentamientos se desarrolló a lo largo de las vías de acceso y dentro de las fincas, por lo cual su crecimiento ha sido irregular y por lo general se perciben como dispersos entre sí.

Imágen 7-5.3. Principales centros de población analizados.**Fuente.** Elaborado por ProDUS

Ciudad Neily, Paso Canoas, La Cuesta y Laurel son los centros de población que ofrecen la mayor cantidad de servicios al resto del cantón.

7-5.2.1. *Historia de los Centros de población y del los Asentamientos del Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) :*

De los centros de población actuales, el que se considera como uno de los primeros es La Cuesta, este se desarrolló por el potencial que representaban sus caminos y por la vocación que en un principio se le designó como centro político-administrativo. Ciudad Neily fue el segundo asentamiento en crecer tras acoger la población de trabajadores que llegaban, al mismo tiempo se desarrollaban algunos caseríos dispersos entre las fincas de las compañías. Ver más en detalle en sección 3-1 Historia de la región y patrones de colonización

La mayoría de estos asentamientos aún se mantienen dispersos entre sí y de los centros de servicios más cercanos. Fincas bananeras de la Chiriquí Land Company como: Mango,

Bambito, Caimito y Caucho, por mencionar algunas pertenecen actualmente al Instituto de Desarrollo Agrario (IDA).

El Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) cuenta con 21 asentamientos en el cantón de Corredores. Los asentamientos del IDA comparten características en cuanto al estado de la infraestructura, acceso a servicios básicos, estado de las viviendas así como al origen y emplazamiento en los distintos puntos del cantón, algunos de estos se exponen con más detalle en la sección 7-4. El Papel del Instituto de Desarrollo Agrario en la Región Brunca

En el análisis del cantón de Corredores se identificaron los siguientes tipos de asentamientos:

- Barrios: subdivisión territorial de una zona en particular, han sido producto de un crecimiento paulatino y en el caso de Corredores estas subzonas se encuentran dentro de los principales centros de población (Ciudad Neily, Paso Canoas, La Cuesta y Laurel). Estos barrios residenciales crecen alrededor de los centros de servicios. Ocupan la mayor parte del espacio urbano y están equipados con pequeñas tiendas, lugares de ocio, parques y zonas verdes.

- Urbanizaciones: Una urbanización es un conjunto de construcciones cuyo terreno está dividido en cuadras delimitadas a su vez por calles. Estos asentamientos han sido inscritos como figura de urbanización ante la Municipalidad y poseen servicio de electricidad, agua potable, alcantarillado, recolección de basura, y servicio telefónico, como mínimo entre otros. Además es obligatorio en estos sitios reservar zonas de parques y áreas de uso comunal.

- Asentamientos Informales: son por lo general establecimientos espontáneos sin reconocimiento ni derechos legales, de configuración y crecimiento irregular. Con frecuencia este tipo de asentamientos carecen de la infraestructura y/o los servicios básicos tales como agua potable, electricidad y teléfono en sus inicios, con el tiempo los van adquiriendo los servicios mediante la autoconstrucción y cooperación comunitaria.

- Poblados: asentamiento fuera del centro de población y de servicios más consolidados, en el cual hay un número considerable de viviendas las cuales cuentan con servicios debido a la lejanía (como escuelas y áreas verdes)

En Corredores se definieron 27 asentamientos dentro del centro de población, de éstos se visitaron y evaluaron 23 barrios,3 urbanizaciones en el distrito de Corredores y 1 en Laurel.Se identificaron al norte de Paso Canoas 2 asentamientos informales: Alfonso Padilla y Yiré. Los asentamientos evaluados en los 4 distritos son 37 y se encuentran desglosados así:

Tabla 7-5.1. Cantidad de asentamientos humanos evaluados en el cantón de Corredores

Distrito	***Barrio***	***Urbanización***	***Asentamiento. informal***	***Poblados***
Corredores	10	3	0	2
PasoCanoas	8	0	2	2
La Cuesta	3	0	0	2
Laurel	2	1	0	2
Total	**23**	**4**	**2**	**8**

Total de asentamientos

Fuente. Elaborado por ProDUS.

Tabla 7-5.2. Asentamientos Humanos existentes en el cantón de Corredores

ASENTAMIENTOS HUMANOS EN EL CANTON DE CORREDORES											
	Evaluados				**No evaluados**						Total Asent. Evaluados
	Dentro del centro poblac.		**Fuera** del centro poblac.		**Fuera** del centro población						Total Asent. No Evaluados
Distrito	**Barrios**	**Urbanizac.**	**Urbanizac**	**Poblados**	**Barrios**	**Poblados**					
CORREDORES	La Esperanza	El bosque	Rio Nuevo	Coto 47	*Caño seco*	*Fortuna*	*Caracol sur*	*Florida*	*San Antonio*		Asentamiento
	Salas Vindas	El INVU		Carmen de Abrojo	*Capri*	*Bajo los Indios*	*Castaños*	*Kilómetro10*	*San Francisco.*		Asentamientos del Instituto de Desarrollo Agrario.Evaluados en el diagnóstico del Plan Regulador de Corredores, sección 7-4 . El Papel del Instituto de Desarrollo Agrario en la Región Brunca.Fuente: IDA , departamento de formación de asentamientos, 2008.
	La Colina				*Carmen*	*Betel*	*Coloradito*	*Miramar*	*San Jocesito*		
	El Colegio				*Valle del sur*	*Aguilares*	*Concordia*	*Montezuma*	*Santa Cecilia.*		
	San Juan					*Alto Limoncito*	*Coto 42-44*	*Nubes*	*Santa Marta*		
	San Rafael					*Cacoragua*	*Coto 45-49*	*Pangas*	*Santa Rita*		
	Centro de CN					*Campiña*	*Coto 50-51*	*Planes*	*Tropezón*		
	El Estadio					*Campo 2*	*Coto 52-53*	*Pueblo nuevo*	*Unión*		
	22 de Octubre					*Campo 2 y 1/2*	*Cuesta fila de*	*Río Bonito*	*Vegas de Abrojo*		
	El Progreso					*Cañada*	*Estrella del S*	*Río Nuevo.(sur)*	*Villa Roma*		
Total evaluados Corredores: **15**					Total no evaluados Corredores: **44**						
PASO CANOAS	La libertad 1	**Asenta.**		Darizara		*Colorado*	*Cerro brujo*	*San Antonio*	**Wifrido León**		
	la Libertad 2	**Informal**		El triunfo		*Altos del Brujo*	*Chiva*	*San Isidro*			
	Campo bello	Alfonso P.				*Bajo Brujo*	*Gloria*	*San Martín*			
	San jorge	Yiré				*Bajo*	*Guay*	*San Miguel*			
	La gallinera					*Barrionuevo*	*Guayabal*	*Santa Marta*			
	La brigada					*Canoas abajo*	*Mariposa*	*Veguitas d C.*			
	Cartín					*Canoas arriba*	*Níspero*	*Veracruz*			
	Betel					*Cañaza*	*Palma*	*Villas Dariz.*			
Total evaluados Paso Canoas : **12**					Total no evaluados Paso Canoas : **25**						
LA CUESTA	El centro			La Palma		*Control*					
	Fernando Tam.			Cuervito		*Chorro*					
	Zumbado					*Canoas abajo*					
Total evaluados La Cuesta : **5**					Total no evaluados La Cuesta: **3**						
LAUREL	**Laurel(centro)**	INVU				*Mango*	*Cariari*	*Kilómetro 27*	*Pueblo de Dios*		Asentamiento
	Coopeagrupal			Finca Naranjo		*Alto Vaquita*	***Caucho***	*Kilómetro 29*	*Puerto González*		Asentamientos tomados de: DIVISIÓN TERRITORIAL ADMINISTRATIVA DE COSTA RICA SEGÚN DECRETO N° 35213-MG PUBLICADO ENLA GACETA Nº 85 DEL 5 DE MAYO DE 2009)
				Bella luz		***Bambito***	*Cenizo*	**Inversiones**	*Río Incendio*		
						Barrido	*Colonia Libertad*	**Magaly-Nazira**	*Roble*		
						Bijagual	*Coyoche*	**Monteverde de**	***San Juan***		
						Caimito	**El Control**	**Tamarindo**	***Santa Lucía***		
						Cangrejo Verde	***Jobo Civil(Peral)***	**Multinacional**	*Vaca*		
						La campiña	*Kilómetro 22*	**La Bota**	***Vereh***		
						Caracol -vaca	*Kilómetro 25*	**La Plancha**	*Zaragoza*		
Total evaluados Laurel : **5**					Total no evaluados Laurel : **35**						
TOTAL EVALUADOS EN EL CANTON: 37					**TOTAL NO EVALUADOS EN EL CANTON:107**						

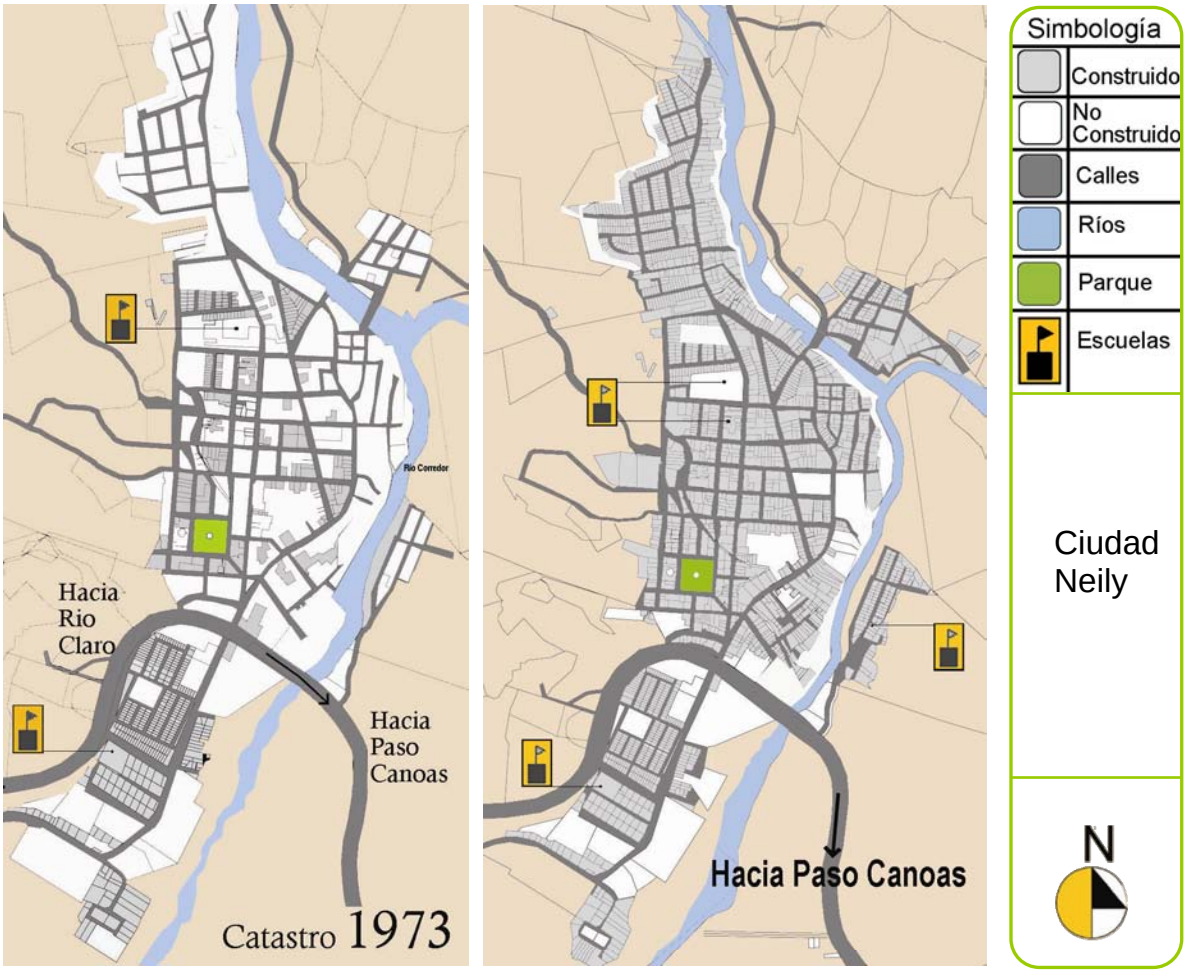
Fuente. Elaborado por ProDUS.

7-5.2.2. *Crecimiento de los asentamientos: centros de Población*

El cantón de Corredores como unidad político-administrativa es realmente joven, ya que su fundación data de 1973, tal y como se expone en la sección 3-1 Historia de la región y patrones de colonización.

A pesar de que la cuesta es el asentamiento más antiguo, el crecimiento poblacional más Significativo lo ha tenido Ciudad Neily y Paso Canoas

El crecimiento de la mayoría de los barrios de Ciudad Neily se dio hacia el norte del centro de servicios, al este del Río Corredor.



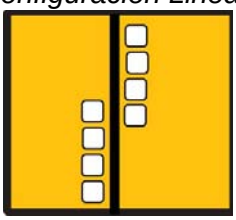
Imágen 7-5.4. Imágenes comparativas entre el catastro de 1973 y el del 2008-2009 en Ciudad Neily.
Fuente Catastro Municipal.

7-5.2.3. *Situación Geomorfológico*

A. Emplazamiento y configuración de los centros de población

El identificar los distintos tipos de emplazamientos y configuraciones que posee los barrios, urbanizaciones y poblados en el cantón, permite entender cual ha sido el patrón de crecimiento de cada uno de ellos y como es la dinámica para cada uno y entre ellos.

Configuración Lineal:



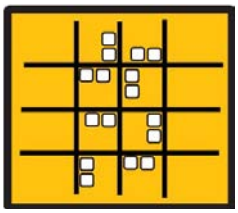
En este tipo de configuración el asentamiento se desarrolla a lo largo de una vía, las viviendas se originan a ambos lados en diferentes densidades. En estos se dificulta identificar un centro como tal y el nivel de dispersión tiende a ser más alto esta condición es más evidente en la mayoría de los poblados visitados.

Configuración Ramificada:



La configuración ramificada es aquella en la cual existe una vía se subdivide en otras, generando un sistema complicado de caminos y sendas peatonales en algunos casos. Aparenta las ramas de un árbol de ahí su nombre por lo general origina manzanas irregulares, dificultando la lectura del sitio para transitar en él

Configuración Cuadrícula:



Esta distribución está caracterizada por el cruce de calles perpendiculares. Esta forma contribuye a las necesidades de parcelación y a la división de la ciudad en zonas de superficie semejante. Para el caso de Corredores esta representa la configuración más frecuente para la mayoría de los Barrios y para las urbanizaciones en los 4 distritos.

Configuración Irregular:



Consiste en un trazado viario irregular, el cual no se adapta a ninguna directriz y en el cual por lo general no existe una calle dominante que organice a las demás. Contiene calles estrechas y sinuosas, muchas de ellas sin salida, las manzanas de viviendas eran por tanto irregulares.

Tabla 7-5.3. Configuración de asentamientos humanos en Corredores

Asentamientos dentro de los Centros de Población					
Lineal	**Ramificada**	**Cuadrícula**		**Irregular**	
Canoas	**Canoas**	**Corredores**	**Paso Canoas**	**Corredores**	**Canoas**
Campo Bello	*La Brigada*	Urb. El Bosque	San Jorge	San Juan	La Libertad 1
La Gallinera		La Esperanza	Cartín	San Rafael	La Libertad 2
Betel		Salas Vindas	**La Cuesta**	El estadio	
Alfonso Padilla		La Colina	Centro	El Progreso	
Yiré		El INVU	Fernando Tamayo	El Colegio	
		Centro C.N.	Zumbado	**Laurel**	
		22 de Octubre	**Laurel**	Centro	
		Río Nuevo	INVU	Coopeagrup.	
Asentamientos fuera de los Centros de Población (Poblados)					
Lineal	**Ramificada**	**Cuadrícula**		**Irregular**	
Corredores	**Laurel**	**Corredores**	**Canoas**	**Corredores**	**Laurel**
Coto 47	Bella luz		Darizara	Carmen de Abrojo	Finca Naranjo
La Cuesta			El Triunfo		
Cuervito					
La Palma					
Tipo de asent. según centros de población.			Tipo de configuración		Distrito.

Fuente. Elaborado por ProDUS.

B. Accesibilidad a los centros de servicios.

La accesibilidad a los centros de servicios es uno de los principales factores que define la configuración y el tipo de desarrollo

Los centros de servicios son zonas dentro de un sector desarrollado habitacionalmente, en el cual se concentra la actividad comercial y la mayoría de los servicios como centros salud, educación, bancos, entidades gubernamentales, entre otros. Cada uno de los distritos del cantón, en diferente escala posee un centro de servicios que abaste a las comunidades cercanas, a continuación se describe la situación para cada uno de ellos:

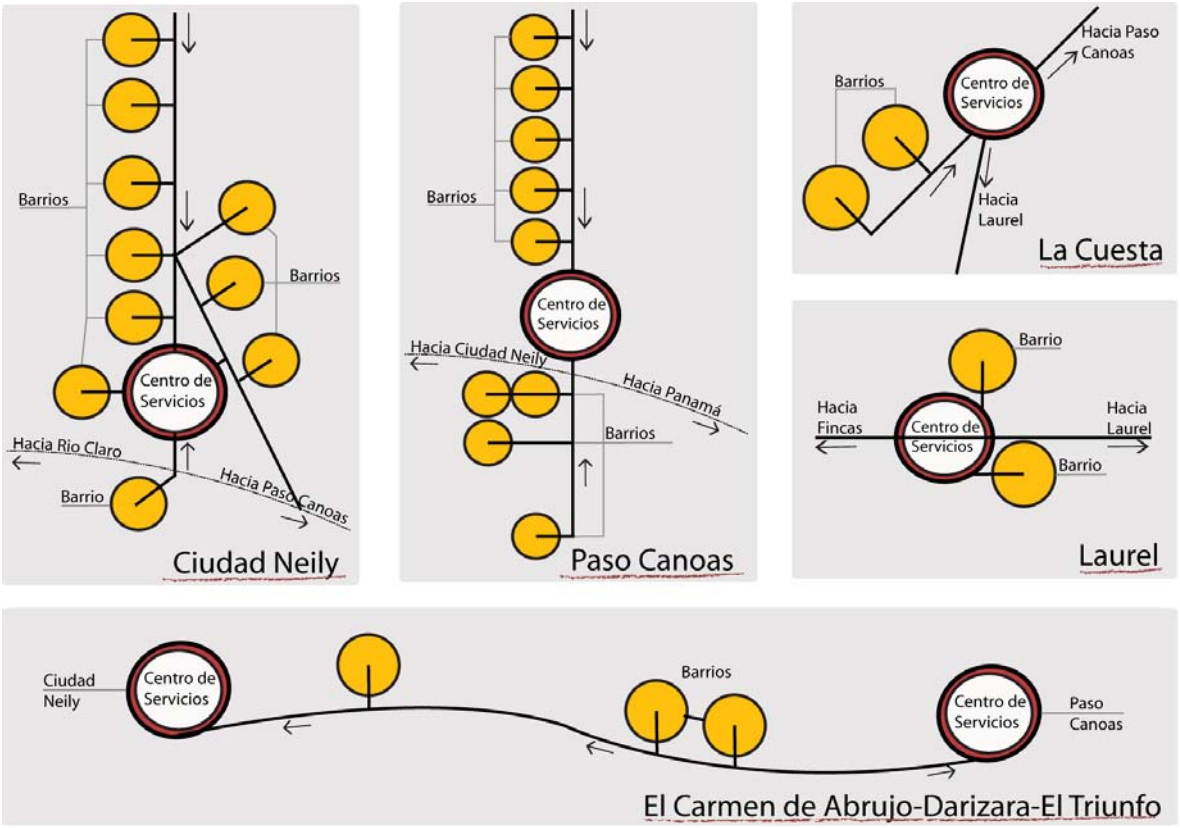
Ciudad Neily: los barrios y urbanizaciones se desarrollaron a lo largo de un eje vial y hacia el norte por lo cual el acceso al centro de servicios se realiza de forma directa a través de dicho eje.

Paso Canoas: las comunidades al norte del centro de comercio y servicios, pueden acceder más fluidamente a él y entre sí que los ubicados al sur debido al peso de la carretera interamericana y a la configuración irregular que poseen.

En el caso de la Cuesta y Laurel, por la dimensión de los asentamientos se facilidad la comunicación e interacción de los mismos.

Los poblados según su ubicación logran acceder desde la carretera interamericana de forma directa a los puntos de servicios más cercanos sin embargo carecen de la

interacción generada al acceder de forma fluida a otros barrios y urbanizaciones, esta es una de las experiencias que le dan dinamismo a las ciudades.



Imágen 7-5.5. Esquema de accesibilidad de los barrios y urbanizaciones a los centros de servicios.
Fuente. Elaborado por ProDUS

7-5.2.4. *Análisis morfológico de los centros de servicio en los principales centros de población: Neily y Canoas.*

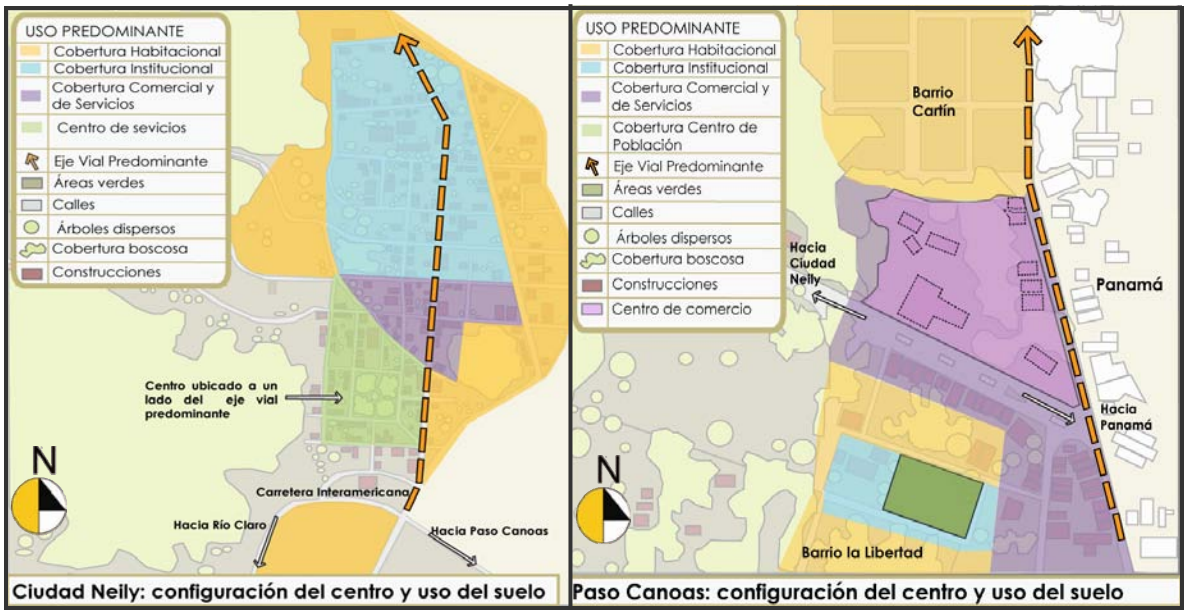
La lectura, vivencia y apropiamiento de las ciudades, por parte de los habitantes son aspectos que definen la calidad de vida. El análisis realizado a continuación describe los principales factores de morfología urbana, que integran la experiencia de vida de los usuarios en las ciudades y con los cuales se puede entender e intervenir el espacio, en pro de hacerlo más confortable y atractivo.

El estudiar factores como la configuración actual de un centro de población, la accesibilidad a este y el uso de suelo, permite establecer parámetros y patrones de crecimiento en los asentamientos y estos aspectos contribuyen a su vez, a plantear inicialmente las futuras zonas residenciales, comerciales, institucionales y de expansión.

Este análisis de los centros de servicios de las ciudades, hace posible identificar debilidades y potencialidades, que se deben rescatar para la siguiente etapa de propuestas del Plan Regulador

La morfología urbana es el estudio de la forma, la configuración y el plano físico en el cual se encuentra un asentamiento humano urbano. Para el caso del Cantón de Corredores se va a tomar como caso de estudio Ciudad Neily y Paso Canoas, ya que representan los centros de población de mayor dimensión y complejidad en el cantón.

A. <u>Configuración del centro y uso del Suelo</u>

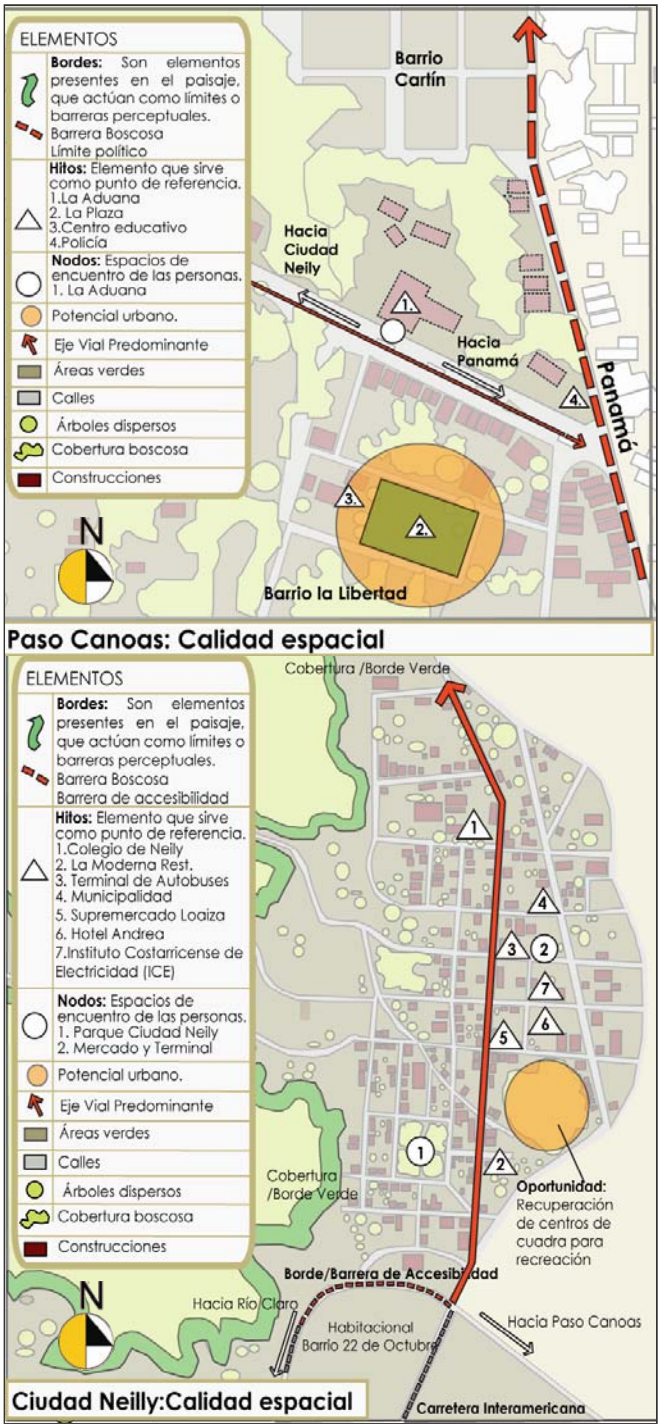


Imágen 7-5.6. Croquis del centro de Ciudad Neily y Paso Canoas: configuración del centro y uso del suelo
Fuente. Elaborado por ProDUS

La estructura urbana del centro de las ciudades, se ve influenciada por el uso del suelo predominante de comercio y servicios, la escala de las edificaciones y la imagen que los habitantes perciben de ella.

En el caso de Ciudad Neily el uso del suelo concentra la actividad de comercio y servicios de forma accesible para los barrios contiguos y en el centro Paso Canoas la densa actividad comercial domina e invade el sector habitacional de forma que no existe un amortiguamiento entre las dos zonas

B. Imagen urbana y calidad espacial



La vida y calidad espacial que se puede experimentar en los recorridos y estancias por estos centros de servicios es muy limitada o casi nula. Faltan espacios que promuevan las actividades sociales públicas y no existe un centro jerarquizado que sea el eje ordenador de dichas actividades.

La calidad espacial está definida por factores primordiales de la imagen urbana de casa ciudad, algunos de estos componentes se analizaran a continuación como sendas, bordes, nodos y hitos.

Sendas. Son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Para el caso de Paso Canoas y de Ciudad Neily estas sendas son los ejes viales predominantes destacados en la imagen 7-5.7.

Bordes. Son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, ruptura lineal de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, muros. Pueden ser vallas, elementos fronterizos. En el caso de Paso Canoas la frontera es el límite político, sin embargo la mayoría de los habitantes de la zona fronteriza transitan entre Costa Rica y Panamá, esta situación disminuye la percepción del límite como barrera física

Imágen 7-5.7. Croquis del centro de Ciudad Neily y Paso Canoas: evaluación de calidad espacial.
Fuente. Elaborado por ProDUS

En Ciudad Neily la cobertura boscosa y la topografía definen un borde natural que delimita el crecimiento de la ciudad al oeste y para el caso del Barrio 22 de Octubre ubicado al sur de la ciudad, la carretera interamericana es un borde físico que se percibe como una barrera de accesibilidad principalmente peatonal, que rompe la continuidad del barrio con el centro de servicios de Neily.

Esta situación de ruptura en la fluidez espacial lo experimentan en menor intensidad Barrios como San Juan, el Progreso y San Rafael donde las calles que los delimitan dependiendo de la intensidad de tránsito vehicular dificultan el paso de peatones al centro.

Nodos. Son los puntos estratégicos de la ciudad a donde se encaminan los pasos de cualquier observador. Confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, cambios de una estructura a otra. En la vida de las ciudades representan los espacios de encuentro de las personas, sitios que concentran cantidades de gente por las actividades y la interacción que generan.

En Paso Canoas los nodos de atracción de gente son la zona comercial fronteriza y la aduana. Para Ciudad Neily lo representan sitios como el parque central o bien el mercado y la Terminal de autobuses.

Hitos. Son puntos de referencia donde el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Un edificio, una señal, una tienda. Letreros de tiendas, árboles centenarios.1

Estos sitios de referencia colectiva, son los que le confieren a las ciudades sentido de pertenencia. En Ciudad Neily algunos de los hitos son: el colegio, el restaurante la Moderna, el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), la Municipalidad, la Terminal de autobuses, el supermercado Loaiza y el Hotel Andrea

La aduana, la plaza, el centro de educación primaria y la policía son en Paso Canoas algunos hitos que contribuyen a la ubicación espacialmente en el centro, esta se dificulta frecuentemente debido al movimiento generado por la intensa actividad comercial.

La imagen o percepción del centro de Paso Canoas es complicada de leer, no existe un centro delimitado como tal desde donde se pueda visualizar y orientarse con claridad. La densidad de los locales comerciales y el uso excesivo de rótulos publicitarios de grandes dimensiones, dificulta la comprensión del espacio por parte del peatón. Esta situación se intensifica en el tránsito por las vías donde compiten el peatón, el ciclista y los vehículos tanto en movimiento como los que se encuentran estacionados.

[1] Lynch. Kevin. La imagen de la ciudad. Editorial: Gustavo Gili, SA Barcelona, 1984, 1988.



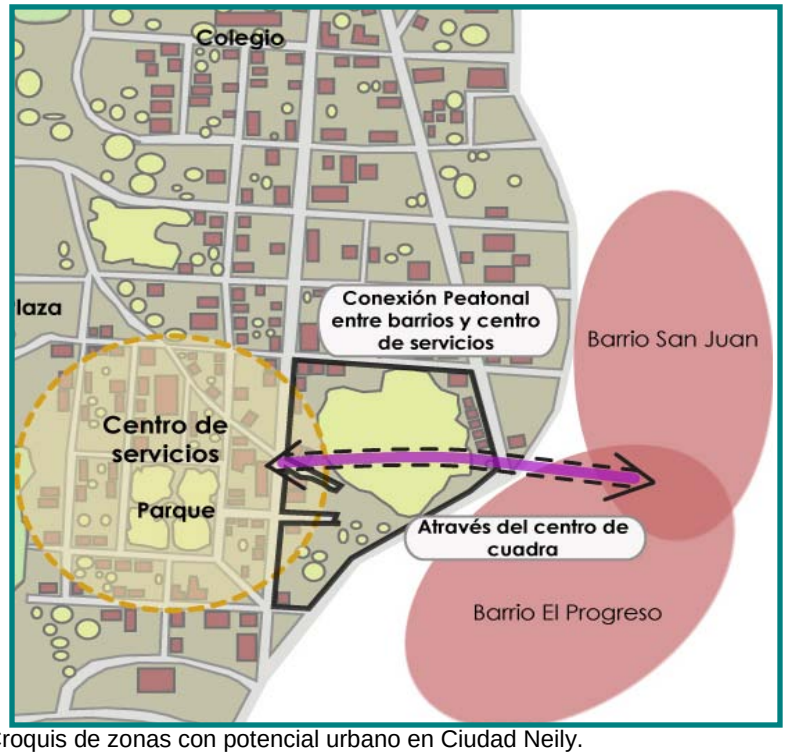
Imágen 7-5.8. Zona comercial fronteriza de Paso Canoas
Fuente. Elaborado por ProDUS

Pese a que ambos centros urbanos presentan dificultades en la definición y lectura de los centros de las ciudades, en ambas se identifican también potencialidades urbanas.

En Canoas una de las zonas con potencial es la plaza de fútbol esta podría ser jerarquizada como punto de llegada y encuentro e implementado para una mayor variedad de actividades, también un ordenador espacial importante, que defina un centro de ciudad como tal para la comunidad y los visitantes. Además se encuentra dentro de los dos kilómetros de zona fronteriza del Estado, lo cual representa una oportunidad de crear y ampliar espacios públicos.

Por otra parte en Neily el centro esta definido por el parque central que funciona como un punto referencia y distribuidor espacial. Sin embargo, se evidencia una carencia en la cantidad y calidad de espacios públicos que promuevan el encuentro y las actividades recreativas, esto unido a factores como el aumento de comercios, vehículos, la falta y continuidad en la aceras hacen poco atractivo el recorrido por la ciudad y más aún la permanencia en ella.

La ciudad tiene la oportunidad de ser más atractiva para los peatones y usuarios en general, necesita mejorar la infraestructura, incorporar vegetación en los recorridos e implementar mobiliario urbano. El aprovechamiento de los centros de manzanas como área recreativa y senda peatonal, puede contribuir a la recuperación de espacios públicos que fomenten la vivencia de la ciudad y le den más dinamismo a la misma.



Imágen 7-5.9. Croquis de zonas con potencial urbano en Ciudad Neily.
Fuente. Elaborado por ProDUS

C. Escala.

La ciudad debe ser diseñada para la gente, tomando en cuenta los principales aspectos que definen esta condición a nivel humano y ambiental, pero primordialmente buscando un equilibrio entre la funcionalidad y la formalidad de los elementos que lo integran, en este punto la escala es un aspecto muy importante.

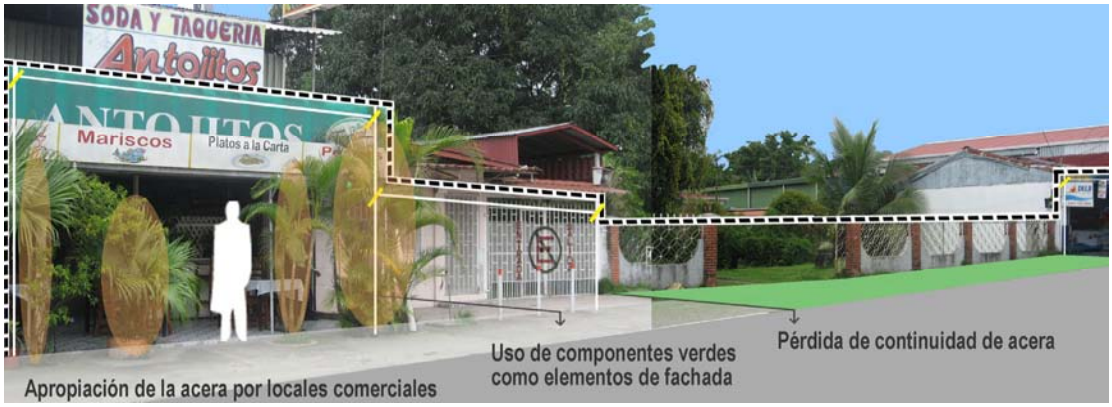
Si bien por definición la escala es la relación matemática que existe entre las dimensiones reales y la representación gráfica de ellas, dentro de la ciudad representa la calidad en la imagen y la posibilidad real de fomentar el sentido de pertenencia entre los usuarios de una ciudad a escala humana.

Tanto en Ciudad Neily como en Paso Canoas la mayoría de las construcciones tienen máximo dos niveles, algunas de ellas se perciben de mayor altura ya que utilizan rótulos con publicidad de grandes dimensiones en las cubiertas de los mismos. En menor cantidad en Canoas destacan construcciones de mayor altura como los comercios fronterizos.



Imágen 7-5.10. Escala de las edificaciones alrededor del parque de Ciudad Neily
Fuente. Elaborado por ProDUS

La lectura de Ciudad Neily es horizontal y constante, en pese a las variaciones de altura en los comercios.



Imágen 7-5.11. Escala de locales comerciales en Paso Canoas
Fuente. Elaborado por ProDUS

De los aspectos anteriormente analizados cabe estacar que la configuración en cuadrantes de algunos asentamientos juega un papel preponderante en el desarrollo de los asentamientos humanos, por cuanto permite tener un mayor control del ordenamiento y concentración de los servicios, comercio y el transporte.

No sólo la configuración y accesibilidad a los servicios define la calidad espacial de la ciudad, la escala es un aspecto importante, el equilibrio entre la infraestructura existente y las edificaciones es primordial, en ciudades de como Neily y Canoas la vocación del lugar sugiere una escala mediana (máximo 4 pisos).

Un factor que afecta considerablemente la imagen, es la contaminación visual producto del uso excesivo de publicidad en los comercios, los cuales utilizan rotulación en fachadas, en marquesinas y techos, tanto horizontal como verticalmente saturando visualmente al peatón y el contexto en general.

Además esto unido al problema de la usurpación del espacio público por parte de los comercios y de los vehículos torna las ciudades en lugares poco amigables para los usuarios de ellas.

Es necesario un plan de inversión, que contemple y priorice las verdaderas necesidades en las ciudades como Neily y Canoas.

7-5.3. Estado actual de la infraestructura en los diferentes centro de población

7-5.3.1. *Infraestructura:*



Imágen 7-5.12. Condiciones de infraestructura en: 1.Ciudad Neily, 2. La Cuesta y Laurel
Fuente. Elaborado por ProDUS

El análisis realizado en esta sección contempla cada asentamiento identificado durante el trabajo de campo, para cada barrio, poblado y asentamiento informal se evaluaron las condiciones de infraestructura y servicios, con ayuda de los vecinos del lugar. El detalle de esta evaluación se encuentra en la sección 7-5.10 Fichas de Barrios/Poblados/Asentamientos informales.

A continuación se da un panorama general de los asentamientos. Los aspectos mencionados también se exponen en detalle en otras secciones y en la 4-6 Proceso participativo y actores sociales.

La situación del cantón de Corredores evidencia una carencia en inversión en infraestructura. Las calles y aceras en los 4 distritos y poblados, se encuentran en su mayoría en una categoría de mala a regular y en algunos es inexistente. Ciudad Neily es el que posee mejor infraestructura en el cantón y sin embargo ninguno de los aspectos evaluados está en el rango de muy bueno.

Aunque el estado de la vivienda sea bueno, el contexto en el cual se desarrolla le resta calidad de vida a sus habitantes, al no tener aceras por las cuales caminar cómodamente o áreas verdes y espacios públicos de calidad, en los cuales puedan disfrutar grupos de todas las edades. Ver gráfico 7-5.1 Estado de algunos componentes de infraestructura en los asentamientos.

Se considera en términos generales para la evaluación de este primer grupo de componentes de infraestructura:

Tabla 7-5.4. Descripción de estado de infraestructura en asentamientos evaluados.

Estado	Descripción
Muy Bueno	Viviendas con material y confort climático en óptimas condiciones ,calles asfaltadas o con superfice de rodamiento sin irregularidades,aceras de dimensiones adecuadas y continuas,áreas verdes con dimensiones óptimas,equipamiento,vegetación y accesibles a la mayoría de las viviendas.
Bueno	Viviendascon buen manteniemiento,calles con una superficie de rodamiento con muy pocas irregulariddaes o baches,aceras continuas,áreas verdes con dimensiones y equipamiento adecuado.
Regular	Viviendas con algún grado de deterioro,calles cuya superficie se encuentra en algunos sectores con problemas,aceras con algún grado de discontinuidad,áreas verdes con buen matenimiento peroque presentan caencias en equipameinto urbano y dimensiones.
Malo	Viviendas en muy estado,calles sin asfaltar o con la mayoría d la superficie en muy mal estado ,sin sistema de drenaje,ni aceras o con aceras entramos intermitentes y áreas verdes en espacios que no reunen requisitos mínimos.
No hay	Inexistencia de aceras,áreas verdes,calles o vivienda

Fuente. Elaborado por ProDUS.

Esto se detalla en la sección 7-5.5 Mapeo, Variables de evaluación.

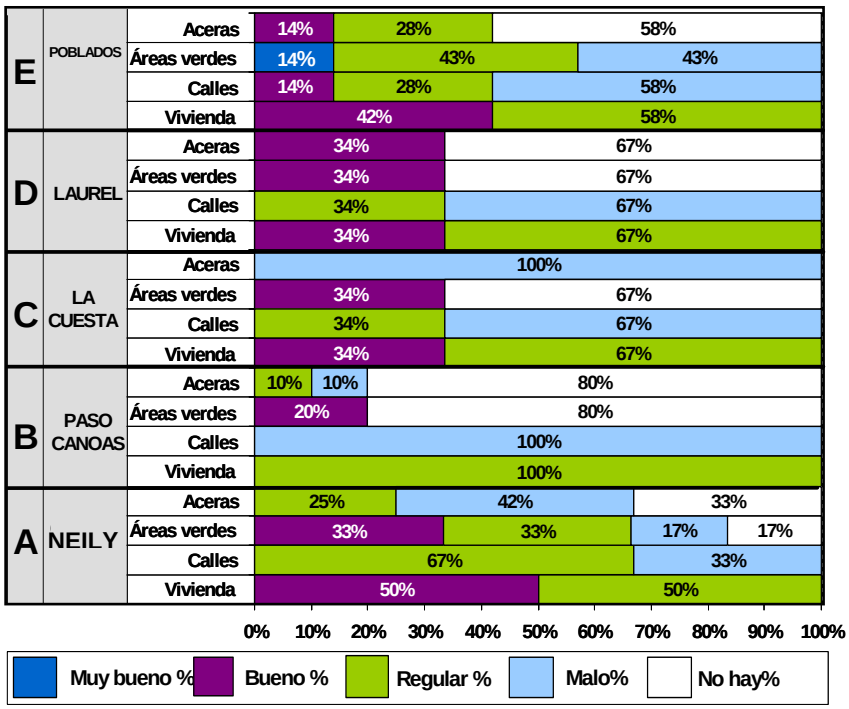


Gráfico 7-5.1. Estado de algunos componentes de linfraestructura en los asentamientos.
Fuente. Elaborado por ProDUS

- Calles y aceras

Las calles representan una de las mayores deficiencias y una de las constantes debilidades expuestas por los vecinos de las comunidades en el cantón de Corredores, en 25 de los 37 asentamientos evaluados las calles se encuentra en mal estado, de estos 25, 12 corresponden a los barrios en Paso Canoas en donde la totalidad de los barrios del centro presentan esta condición, 9 en Corredores, 2 en la Cuesta y 2 en Laurel, de las comunidades restantes 8 están en regular estado y sólo Coto 17 puede considerarse en buen estado. El material predominante de las calles es el lastre seguido de la piedra, el asfalto se encuentra únicamente en la carretera interamericana.

En el tema de aceras 54% de los barrios carecen de ellas, 27% están en mal estado, 16% en regular y sólo un 3% en buen estado. En los principales centros como Ciudad Neily el porcentaje de ausencia es menor, sin embargo las aceras son demasiado pequeñas, discontinuas y en muchos casos cambian de nivel bruscamente en tramos cortos, de forma que se dificulta el tránsito por las ellas y en el caso de Paso Canoas los tramos con presencia de aceras son muy pocos. Ver más detalle en 6-4 Peatonización y ciclovías.

La falta de aceras obliga a las personas a caminar por las calles junto con las bicicletas y vehículos motorizados, esto es parte del paisaje en la mayoría de los asentamientos y atenta contra la seguridad de los peatones y ciclistas, principalmente en los tramos de la carretera interamericana donde los vehículos pasan a alta velocidad y en otros que son rutas frecuentes para escolares y colegiales.

- Áreas verdes y recreativas

De los 37 barrios, urbanizaciones, poblados y asentamientos informales evaluados, 23 de ellos poseen un área verde. La mayoría de ellas son plazas de fútbol y en algunos casos se encuentra designado el lote, pero no se ha hecho la inversión en equipamiento urbano en beneficio de las comunidades, las cuales han expresado esto como una carencia en la vida cotidiana.

Hace falta equipamiento y amueblado urbano: bancas, basureros, teléfonos públicos, bebederos, iluminación artificial, mesas, entre otros. Estos no sólo deben disponerse en las zonas verdes y recreativas, sino que deberían estar presentes en todo el barrio, para así promover la calidad de vida y la imagen del asentamiento. Ver más en detalle en la sección 7-2 Evaluación de Áreas verdes del Cantón de Corredores

- Equipamiento urbano

El equipamiento urbano en la mayoría de los asentamientos evaluados es muy limitado el elemento presente en la mayoría es el teléfono público y sólo 6 carecen de él. De las 37 comunidades, 8 cuentan con lugares para sentarse, 4 poseen un hidrante y 2 mesas. La ausencia de estos elementos, empobrece el espacio público a la vez que limita el uso y disfrute del mismo como área de estar. Ciudad Neily es la que posee más equipamiento urbano, seguido de la Cuesta, Paso Canoas, Laurel y los poblados.

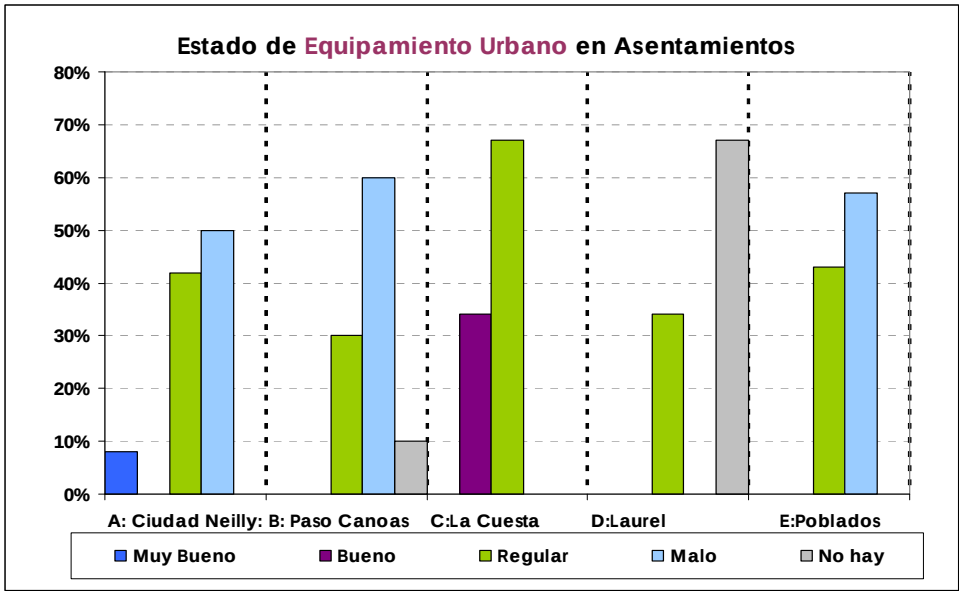


Gráfico 7-5.2. Estado del equipamiento urbano en los asentamientos .**Fuente.** Elaborado por ProDUS

- Alumbrado Público: este se encuentra presente en la mayoría del cantón y el servicio es bueno por la cobertura que tiene, en algunos sectores de Paso Canoas los postes de alumbrado público se encuentran en mal estado y esto influye en la percepción de inseguridad de los pobladores.

La mayoría de los poblados se encuentran dispersos y por lo tanto presentan en muchos casos condiciones menos favorables que aquellos que se encuentran más cerca de los centros de población, esta situación es evidente en el acceso a los servicios básicos, pero también en el estado de la infraestructura, presentan calles en un estado de regular a malo y de los 8 poblados visitados en los 4 distritos sólo tres posee aceras y de forma parcial y discontinua. El 100% de los poblados visitados cuentan con áreas verdes cuyo uso principal es como plaza de fútbol, estas tienen deficiencias en el equipamiento urbano y en la diversidad de actividades que se pueden desarrollar en ellas, esto se puede ver más en detalle en la sección 7-2 Evaluación de Áreas verdes del Cantón de Corredores

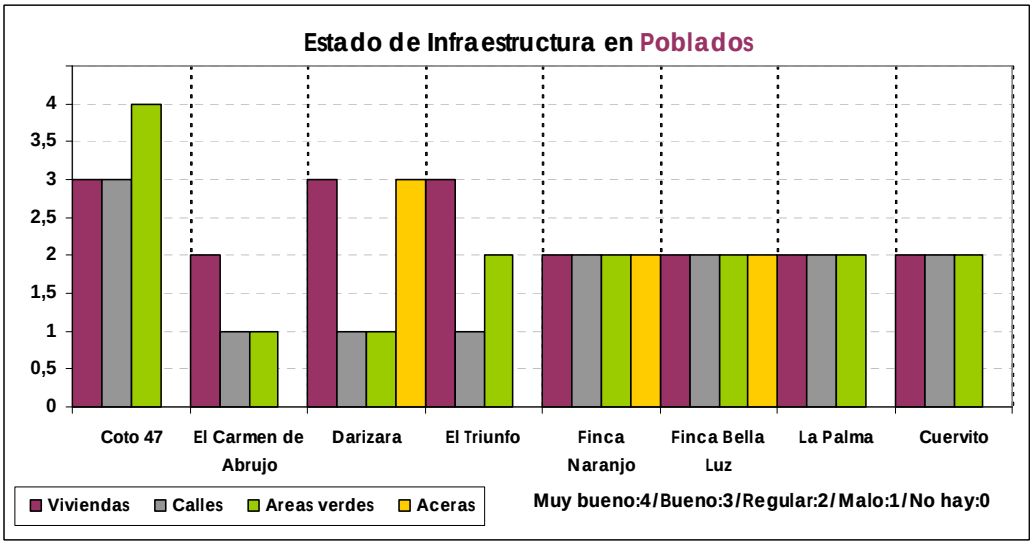


Gráfico 7-5.3. Estado de componentes de infraestructura en los poblados . **Fuente.** Elaborado por ProDUS

7-5.3.2. *Servicios:*

- Acceso a Centro de Salud:

El principal centro de salud del cantón es el Hospital de Ciudad Neily. Existen centros con equipo básico de atención integral de salud (EBAIS), en el centro de Ciudad Neily, en Paso Canoas, en el centro de la Cuesta, Laurel y en otros como Bella Luz.

La ubicación de los EBAIS en los centros de población, facilita el acceso desde los barrios y poblados más cercanos, no así para aquellos en zonas más alejadas a las cuales se les dificulta el acceso a estos centros de salud.

Para el caso de Paso Canoas, los habitantes expresaron durante las giras de campo que la capacidad del EBAIS es insuficiente para atender a la población actual y a los panameños en sus instalaciones. El tema de los centros de salud es abordado con más profundidad en la sección 8-2 Infraestructura de los servicios de salud del presente documento.

- Acceso a Centros de Educación:

El acceso a la educación en la mayoría de los asentamientos de los 4 distritos en Corredores es un aspecto positivo para las comunidades. La mayoría de las personas entrevistadas expresó que los centros educativos se encuentran cerca de los asentamientos. Los Colegios de Ciudad Neily y La Cuesta, cubren una población más alta que el de Conte, este acoge a los poblados dispersos en la zona. Las principales escuelas y colegios mencionados son:

Tabla 7-5.5. Principales escuelas y colegios mencionados en asentamientos evaluados.

Distrito	Asentamiento	Escuela	Colegio
Corredores	Ciudad Neily *	Mario Echandi M.	Académico de Neily
		La Fuente	
	Río Nuevo	Río Nuevo	Académico de Neily
	Coto 47	Central Coto 47	Académico de Neily
	Carmen de Abrojo	Santa Marta	Académico de Neily
Paso Canoas	Paso Canoas *	Líder de Paso Canoas	C.T.P La Cuesta
		Confraternidad	
	Darizara	Darizara y el Triunfo	C.T.P La Cuesta
	El Triunfo	Darizara y el Triunfo	C.T.P La Cuesta
La Cuesta	La Cuesta *	Juan Alfaro	C.T.P La Cuesta
	Cuervito	Juan Alfaro	C.T.P La Cuesta
	La Palma	La Palma	C.T.P La Cuesta
Laurel	Laurel *	Laurel	C.T.P La Cuesta
	Finca Naranjo	Naranjo	C.T.P La Cuesta
	Bella Luz	Bella luz	Académico de Conte

***** Corresponde a los centros de población de cada distrito. **Fuente**. Elaborado por ProDUS.

En el cuadro 7-5.4 se representa una muestra representativa de los centros educativos ya que existen registradas 81 escuelas entre públicas y privadas. Esto se detalla sección 8-1 Educación.

- Transporte Público

Corredores: El sistema de transporte público colectivo en Ciudad Neily es el más eficiente, la frecuencia del servicio es de 30 minutos y da cobertura al 100% de los barrios y urbanizaciones en el centro de población. En otros poblados como Río Nuevo, Coto 47 y El Carmen de abrojo la frecuencia del servicio puede variar de 45 minutos a 1 hora de espera.

***Paso Canoas*:** El servicio de transporte cubre el total de los asentamientos, sin embargo la ruta recorre las principales vías, por lo que algunas comunidades más alejadas deben desplazarse más distancia que otras para acceder al servicio, esto ocurre en lugares como San jorge norte, San Martín, las ciudadelas Alfonso Padilla y Yiré o al sur en Campo Bello. Aunque prevale por parte de los habitantes el uso del Autobús como medio de transporte y la frecuencia del transporte colectivo es de 30 minutos, un alto porcentaje utiliza transporte privado de preferencia automóvil.

La Cuesta: La cobertura del servicio es de un 100% para las comunidades en el centro de la Cuesta. Aunque no existe un servicio directo, los habitantes utilizan las rutas de transporte público colectivo Laurel- Ciudad Neily, Paso Canoas-Laurel y Laurel-Paso Canoas, este servicio pasa por la Cuesta aproximadamente cada hora

Laurel: El servicio al centro de Laurel es bueno según lo expresado por los habitantes, para los poblados más alejados de este como Finca Naranjo y Bella Luz la frecuencia promedio del servicio de transporte es de una hora, de tres a cinco veces al día dependiendo de la ruta.

El servicio de taxi se da en toda la zona, es común la utilización por parte de los vecinos de este servicio de forma colectiva para trasladarse a los centros de población principalmente. Este tema se aborda con más detalle en la sección 6-3 de Transporte Público

- Recolección de Desechos Sólidos

Existe el servicio de recolección municipal de desechos sólidos en los 4 distritos de Corredores, el mismo realiza un recorrido por las principales vías de las comunidades, pero en algunos sitios de Paso Canoas, así como en algunos poblados debido a la lejanía y a la accesibilidad no entra el camión y los habitantes recurren a otras prácticas como pagar servicio particular, enterrar y quemar los desechos, antes de recorrer largas distancias hasta donde pasa el servicio de recolección. El detalle se encuentra en la sección 8-7 de Desechos Sólidos.

- Servicio Eléctrico:

De las 37 comunidades evaluadas, 35 reciben un buen servicio de electricidad y de iluminación pública. Los 2 asentamientos que carecen de este servicio total y parcialmente se deben a su condición informal en el lugar. Sin embargo, se evidencia un esfuerzo por brindar un servicio pese a lo disperso de los poblados. El detalle se encuentra en la sección 8-3 de Electricidad.

- Agua Potable

La mayoría de las comunidades son servidas por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA) en términos generales es bueno. En algunos sitios como San Rafael en Ciudad Neily, Bella luz en Laurel y San Jorge de Paso Canoas por mencionar unos pocos, cuentan con un acueducto local o Asada que abaste a parte de la población y en el caso de San jorge, algunos vecinos expresaron durante la gira de campo y los procesos participativos realizados en la zona que el agua es de mejor calidad que la brindada por el ICAA.

En menor porcentaje en algunas fincas poseen acueductos rurales privados como es el caso de Palma Tica. En otros poblados los habitantes optan por toma individual o pozos más pequeños para abastecimiento casero. El detalle se encuentra en la sección 8-5 Agua Potable.

- Aguas Servidas

La tendencia en la mayoría del cantón es el uso del tanque séptico, 34 de las 37 comunidades evaluadas expresaron que esta opción representa según los habitantes la más viable económicamente y la más conocida. Una cantidad importante de viviendas tiene conexión al alcantarillado público, Corredores y Paso Canoas poseen el mayor porcentaje seguidos de Laurel y La Cuesta presentan una menor presencia del sistema. El detalle se encuentra en la sección 8-6 Aguas Residuales.

7-5.4. Estado de la Vivienda y Tipología predominante:

7-5.4.1. *Estado general de las construcciones:*

En los 37 asentamientos evaluados, el estado general de las construcciones es variado, 11 de ellos están en la categoría de bueno, son en la mayoría del distrito de Corredores en Ciudad Neily, y en la Cuesta, sitos como Coto 47 poseen algunas de casas que fueron construidas para los empleados de la compañía Palmatica y éstas han recibido un buen mantenimiento, cuentan con antejardines y áreas verdes perimetrales, así como alumbrado público y mobiliario urbano.

Existen 28 asentamientos en un estado regular y corresponden en su mayoría a los barrios que se encuentran en el distrito de Paso Canoas, en específico Barrios como San Jorge o La Libertad, donde en general se evidencia un aceptable mantenimiento de las construcciones y en otros como Campo bello donde el deterioro de las viviendas es más evidente. En general las construcciones presentan algunas deficiencias en las condiciones de confort climático (iluminación y ventilación natural) esto se acentúa más aún en zonas donde las viviendas se encuentran más cerca entre ellas.

El caso en el cual se determinó que la mayoría de las casas estaban en mal estado es en el asentamiento informal Yiré, en Paso Canoas, estas viviendas son de madera, láminas de hierro galvanizado (zinc) y piso de tierra en su mayoría, además carecen de condiciones que favorezcan el confort espacial y climático para los habitantes.

7-5.4.2. *Tipologías de construcciones habitacionales:*

La construcción de edificaciones está vinculada con aspectos que van desde la capacidad adquisitiva de quienes emprenden la construcción, hasta las facilidades que brindan los avances tecnológicos, que en ocasiones determinan las tendencias marcadas para decidirse por un particular sistema constructivo. Asimismo, la finalidad para la cual se quiere destinar el inmueble a levantar, tiene su cuota de influencia en el momento de la elección del modo de construcción. Sin embargo la influencia de tendencias incorporadas por algunas compañías en el lugar, así como la ubicación geográfica de las infraestructuras han sido los factores que definen los alcances y características constructivas de la tipología predominante en el lugar.

En el marco de la planificación y la regulación, las tipologías constructivas son una variable que afecta el proceso de diseño de normativas de construcción. Factores como la topografía, cercanía con zonas de fragilidad ambiental (ríos y bosques), riesgo de amenaza natural (sismo, deslizamiento e inundación), condiciones bioclimáticas, entre otros; complementan y condicionan algunos aspectos que se vinculan con el sistema constructivo.

Para el análisis de las infraestructuras en Corredores se tomaron en cuenta algunos aspectos como:

- La disposición de la vivienda en el lote.
- Dimensiones generales de las viviendas
- Material predominante.
- Características constructivas de cubierta, cimientos y cerramientos
- Elementos predominantes como petatillo, monitores, aleros, entre otros
- Uso de vegetación.

Algunas de las características y efectos de las tipologías constructivas son:

- Las construcciones son principalmente mixtas de madera y mampostería.
- La escala de las construcciones es tradicionalmente horizontal. La mayoría de las construcciones tiene solamente un piso, en menor cantidad también se identifican de dos niveles.

Elementos Arquitectónicos Predominantes en las viviendas:

Se identificaron y definieron algunos elementos particulares (de acuerdo a como se desarrollan en la mayoría de las construcciones)

- *Antejardín:* es el retiro frontal desde la calle, en el cual se incorpora la vegetación como elemento paisajístico o como aislante acústico. Este es más frecuente en las zonas más alejadas del cantón y disminuye en zonas donde hay más concentración de viviendas.
- *Cerca viva:* es el límite físico creado por medio de árboles, arbustos y otro tipo de vegetación para diferenciar el espacio privado del público
- *Corredor frontal*: espacio abierto y cubierto a lo largo de la fachada principal, que funciona como vestíbulo de la residencia.
- *Corredor frontal parcial:* espacio abierto y cubierto, que se extiende parcialmente a lo largo de la fachada. que funciona como vestíbulo.
- *Corredor Perimetral:* espacio o pasillo abierto y cubierto que rodea externamente la construcción, esta estructura es utilizada como un cerramiento que permite la ventilación al interior del espacio
- *Pilotes:* Elemento constructivo utilizado como cimentación y medio para aislar la construcción del terreno, mejorar el confort climático y en algunos casos disminuir el impacto ocasionado por inundación. Esta pieza larga a modo de estaca, de madera, hierro y en hormigón armado, se hinca en el terreno y permite elevar las construcciones del suelo.

En la mayoría de las construcciones presentan estos elementos en mayor o menor proporción. El corredor en sus diferentes versiones se incorpora y es parte del paisaje en la mayoría de los asentamientos, evidenciando así la necesidad de los pobladores de contar con un espacio o área de estar, que fomenta la convivencia familiar y la interacción con la comunidad.

Se identificaron para construcciones habitacionales 4 tipos de tipologías predominantes:

1. Vernácula urbana (Tradicional de Madera)
2. Internacional Tardía popular (Pachuca)
3. Económica (Prefabricada con baldosas de concreto)
4. Caribeña

Estas se describen en la tabla 7-5.4 a continuación:

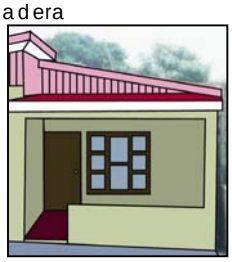
Tabla 7-5.6. .Evaluación de Tipología predominante en el cantón de Corredores

Habitacional

Tipología		
1. Vernácula Urbana (Tradicional de Madera)  	 	**Características** La casa tradicional de madera se ha caracterizado por tener guarniciones en puertas y ventanas con carpinterías que van desde muy elaboradas a muy sencillas, forros de tablilla, ventanas de guillotina, cielos de tablilla y pisos de mosaico. El corredor es un elemento optativo en ésta tipología. Puede ser que se encuentre alterada con zócalo de concreto debido a que la humedad pudrió la base original de madera.
		Elementos predominantes Presencia de Corredor  Utilización de rejillas de madera 

Corredores

Habitacional

Tipología		
2.Internacional Tardía Popular (Pachuca)  	 	**Características** Utiliza el sistema constructivo basándose en madera y normalmente es usada como casa de habitación. Su principal y más evidente característica es la presencia de planos inclinados de techos de diferentes pendientes que se encuentran en puntos estratégicos o incluso ocupan alturas diferentes y no llegan a toparse. La presencia del corredor, ventanales con linternillas, forros de tablilla y pisos de mosaico decorado de colores son elementos que caracterizan el tipo. Mezcla formas de la herencia colonial con elementos de la corriente internacional y los aportes propios.
		Elementos predominantes Planos inclinados de techos  Presencia de corredor y forros en madera 

Corredores

Fuente. *Elaborado por ProDUS.*

Habitacional

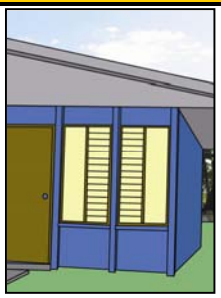
3. Económica (Prefabricada con baldosas de concreto)









Características	Elementos predominantes
Buscan resolver de la manera más barata posible un problema de espacio sin considerar ningún factor adicional. Se dan en todas las épocas, utilizan los materiales más baratos del momento y están desprovistos de cualquier preocupación por la forma en como se perciba el objeto en su entorno así como por la proporción, escala, color, integración, etc., que pueda tener. La característica es la austeridad y se observan edificaciones de baja que podrían ser de interés social, así como inmuebles comerciales y de servicios.	 Bloques prefabricados de concreto

Corredores

Habitacional

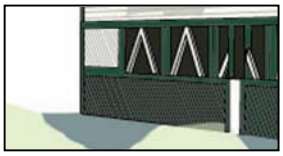
4. Caribeña









Características	Elementos predominantes
Viviendas de madera, construidas sobre pilotes; un techo con mucha pendiente y un alero muy pronunciado para facilitar la evacuación de las aguas pluviales. La planta alta es de madera y en ella se ubican los dormitorios, la cocina, el baño y la zona de estar. Es muy común el corredor perimetral en la planta alta. Las casas de un solo piso son generalmente de madera, están construidas sobre pilotes y presentan corredor frontal. Constituye un excelente ejemplo de adaptación al clima.	Techos con mucha pendiente y utilización de monitores   Presencia de pilotes

Corredores

Fuente. Elaborado por ProDUS.

7-5.4.3. *Otras tipologías:* Las construcciones en general mantienen un estilo ecléctico en la mayoría se debe en los recursos económicos y materiales disponibles en el lugar



Imágen 7-5.13. **1.** Comercio en Paso Canoas y **2.** Gimnasio del Colegio en Ciudad Neily
Fuente. Elaborado por ProDUS

Comercial:

Las construcciones comerciales se pueden dividir según sus dimensiones en:

- Locales comerciales de gran escala: son los almacenes de gran altura, que se perciben como masivos por el tipo de cerramiento lateral, por las dimensiones de la publicidad y el material que utilizan como concreto y metal.
- Locales comerciales de mediana y pequeña escala: estas infraestructuras se caracterizan por la cantidad y variedad de materiales y elementos que le incorporan a las fachadas con la finalidad de destacar del resto de locales y volverlas atractivas para sus potenciales clientes.

Recreativa:

Las construcciones de carácter recreativo en Corredores son en su mayoría Gimnasios, canchas deportivas o salones comunales. Las características más destacadas entre ellos son la altura que poseen, los materiales predominantes son el concreto, el metal y el hierro galvanizado (Zinc), algunas de las infraestructuras no poseen cerramientos laterales.

Industrial:



Estas construcciones se encuentran en sitios alejados de los centros de población, son de gran escala y por lo general constan de varias edificaciones de máximo 2 niveles.
Utilizan materiales como el hierro galvanizado (Zinc) y el metal.

Imágen 7-5.14. **1.** Industria en distrito de Corredores. **Fuente.** Elaborado por ProDUS

7-5.5. Mapeo, Variables de Evaluación.

7-5.5.1. *Descripción:*

Los Mapas de Evaluación General de los Barrios, Urbanizaciones y Poblados, que se presentan al final del capítulo identifican geográficamente algunos de los resultados obtenidos a partir del sondeo realizado. Los aspectos representados son:

- Calles.
- Aceras.
- Alumbrado Público.
- Accesos.
- Viviendas.
- Infraestructura.
- Áreas Verdes.

Las escalas con las que los ítems son ilustrados, oscilan entre valores de cero a cinco (0-5) Para una mejor compresión y lectura de los mapas, se presenta el desglose de los criterios utilizados.

7-5.5.2. *Criterios de Evaluación*

1. ESTADO DE VIVIENDA	
Factores tomados en cuenta:	Material de construcción y el estado del mismo. Existencia de antejardines. Calidad de ventilación e iluminación (desde percepción exterior). Susceptibilidad a algunas amenazas naturales, tales como inundaciones o deslizamientos, entre otras. Se considera la edad de la construcción Se toma como norma el estado general de la vivienda en el cantón. Y se convierte en el valor medio con el cuál se establecen los extremos.
Muy Bueno:	Material predominante es mampostería (block o ladrillo), o bien madera en excelentes condiciones. Con antejardines amplios y espacio suficiente para ventilar e iluminar.
Bueno:	Material de construcción es madera o mampostería, en buenas condiciones. Viviendas con antejardín.
Regular:	Viviendas presentan un pequeño grado de deterioro (problemas de humedad, materiales en estado regular). Donde puede apreciarse alguna dificultad para ventilar o iluminar, o bien no existe antejardín. También cuando alrededor del 40% de las viviendas se encuentre por debajo del nivel de la calle.
Malo:	Materiales de construcción en mal estado, viviendas con problemas evidentes de iluminación, ventilación y sin antejardín. Mayoría con problemas de aguas residuales, inundaciones por pluviales, o más del 40% estén por debajo del nivel de la calle.
Muy deteriorado:	Materiales de construcción precarios tales como latas de zinc, madera en mal estado, plásticos, cartones, etc. Viviendas con serios problemas de ventilación, iluminación y/o malos olores. Problemas con aguas residuales, inundaciones por pluviales u bien susceptibles a otra amenaza seria.

Fuente. Elaborado por ProDUS

2. ESTADO DE INFRAESTRUCTURA	
Factores tomados en cuenta:	Calles, alcantarillado, aceras, hidrantes Equipamiento Urbano: alumbrado público, mesas, bancas, teléfonos públicos.
Muy Bueno:	Calles, aceras, alumbrado público en "muy buen estado", con anchos suficientes (ver estado de aceras), buenos drenajes y además se cuenta con el equipamiento urbano suficiente.
Bueno:	Calles asfaltadas (en buen estado) y aceras (de regular a buen estado) y cuentan con equipamiento urbano.
Regular:	Calles en buen estado, pero sin aceras, o bien cuando aceras y calles son regulares (según criterios de estado de calles y aceras).
Malo:	Calle sin asfaltar (de lastre, tierra, etc.), en mal estado, y no se cuenta con aceras.
Muy deteriorado:	Infraestructura en estado precario, con serios problemas de drenaje, calles en mal estado, sin aceras y con escaso, o sin equipamiento urbano.
	.

Fuente. Elaborado por ProDUS

3. ESTADO DE LAS ACERAS	
Factores tomados en cuenta:	Estado de la superficie, el ancho, la continuidad. Existencia de franja verde o arborización. Obstáculos permanentes, talen como postes a mitad de las aceras letreros, etc. Cambios abruptos de nivel e interrupciones generadas por las entradas a cocheras.
Bueno:	Continuidad en la mayoría del barrio, urbanización o centro de población. Ancho mayor a 1,5m y una superficie irregular en menos de un 30% del total de la acera. Libre de obstáculos permanentes (postes o basureros a mitad de la acera). Sin cambios abruptos de nivel y sin interrupciones por cocheras. Cuentan con franja verde, o arborización aunque no sea de una forma constante.
Regular:	Aceras con un grado considerable de discontinuidad, o solo existen de un lado de la calle a pesar de que hay viviendas a ambos lados de la carretera. Cuando la superficie es irregular entre un 30% y 50% del total de la acera, o cuando el ancho sea menor a 1,5m en zonas con un alto o mediano flujo peatonal. Existen cambios de nivel mal resueltos (gradas con peralte mayor a 17cm, rampas con pendientes mayores al 10%, etc.) que aparecen de forma esporádica. Interrupciones por efecto de las entradas de cocheras.
Malo:	Aceras en tramos intermitentes, aunque se encuentren en buen estado. La superficie es irregular en más de un 50% posee huecos, obstáculos, y cambios abruptos de nivel mal resueltos o sin solución del todo. Ancho menor a 75 centímetros, independientemente del flujo peatonal. Con serios problemas de humedad.
No hay:	En caso de no existir acera del todo, o tramos muy poco significativos en función del tamaño del barrio, urbanización o centro de población.

Fuente. Elaborado por ProDUS

4. ESTADO DE LAS CALLES	
Factores tomados en cuenta:	Superficie de rodamiento. Sistema de drenaje (cordón de caño, rejillas, tapas, etc.).
Bueno:	Superficie de rodamiento: generalmente lisa, pequeñas corrugaciones o irregularidades aisladas (menos del 5% de la vía). Sistema de drenaje: cuenta con cunetas que funcionan aparentemente bien, existe cordón de caño, rejillas, y tapas.
Regular:	Superficie de rodamiento: frecuentes baches o irregularidades, agrietamiento longitudinal, "cuero de lagarto" y/o baches (entre el 5% y 30% de la vía). Sistema de drenaje: existen tramos intermitentes de caño, el agua llega ocasionalmente a nivel de la calzada, no hay rejillas en algunos tramos y existen tapas.
Malo:	Superficie de rodamiento: vías cuya superficie se encuentre muy deteriorada, con baches muy extensos y frecuentes, también aquellas calles de lastre y tierra. Sistema de drenaje: el agua escurre por la calzada, ya sea por un mal drenaje pluvial, o bien por que este se mezcle con algunas aguas residuales. También cuando las estructuras de drenaje no existen o son totalmente inadecuadas (no hay cordón de caño, rejillas, tapas).

Fuente. Elaborado por ProDUS

5. ESTADO DE AREAS VERDES	
Factores tomados en cuenta:	Tamaño. Mantenimiento. Accesibilidad. Arborización. Opción de actividades
Bueno:	Hay un buen mantenimiento de las zonas con vegetación, instalaciones físicas y en general de los espacios recreativos. Presentan dos o más opciones diferentes de actividades en un mismo lugar.
Regular:	Hay arborización presente. Presenta en la mayoría de los casos una sola opción recreativa en buen estado. La accesibilidad a este espacio es restringida. No hay delimitación clara y seguida del espacio.
Deficiente:	Áreas verdes pequeñas. Espacios abandonados, sin ningún tipo de mantenimiento. La arborización es mínima. Los materiales de las instalaciones físicas están deteriorados.

Fuente. Elaborado por ProDUS

Para el apartado de *Alumbrado Público* se toma en cuenta que cubra la mayor parte del barrio, urbanización o centro de población, el estado de las bombillas y la frecuencia con que se les da mantenimiento. Estos dos últimos datos son preguntados a los habitantes de cada sitio.

En cuanto a *Accesos,* se considera la cantidad que existen desde el barrio hacia el centro más consolidado más cercano y la facilidad con que se llega desde este punto (en esto influye el estado de la carretera y el tiempo que se consume).

7-5.5.3. *Tabla Síntesis por grupo de variables evaluadas:*

Estas tablas representan la síntesis de los aspectos evaluados en cada centro de población y poblado de Corredores.

Tabla 7-5.7. Síntesis de Infraestructura evaluada grupo 1: Estado de vivienda, calles, áreas verdes y aceras

			Rango de Clasificación: estado de la variable									
			Muy Bueno		***Bueno***		***Regular***		***Malo***		***No hay***	
Variable analizada			Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Centro de Población	**Ciudad Neily: (13 barrios)**	Vivienda			6	**47%**	7	**53%**				
		Calles					8	**62%**	5	**38%**		
		Areas verdes			4	**31%**	4	**31%**	3	**23%**	2	**15%**
		Aceras					3	**24%**	5	**38**	5	**38%**
	Paso Canoas (10 barrios)	Vivienda					10	**100%**				
		Calles							10	**100%**		
		Areas verdes			2	**20%**					8	**80%**
		Aceras					1	**10%**	1	**10%**	8	**80%**
	La Cuesta (3 barrios)	Vivienda			1	**34%**	2	**67%**				
		Calles					1	**34%**	2	**67%**		
		Areas verdes			1	**34%**					2	**67%**
		Aceras							3	**100%**		
	Laurel (3barrios)	Vivienda			1	**34%**	2	**67%**				
		Calles					1	**34%**	2	**67%**		
		Areas verdes			1	**34%**					2	**67%**
		Aceras			1	**34%**					2	**67%**
	Poblados (8)	Vivienda			3	**38%**	5	**62%**				
		Calles			1	**14%**	3	**28%**	4	**58%**		
		Areas verdes	1	**14%**			4	**58%**	3	**28%**		
		Aceras			1	**14%**	2	**24%**			5	**62%**

Fuente. Elaborado por ProDUS.

Tabla 7-5.8. Síntesis de Infraestructura evaluada grupo 2: Estado del equipamiento urbano, alumbrado público y accesibilidad

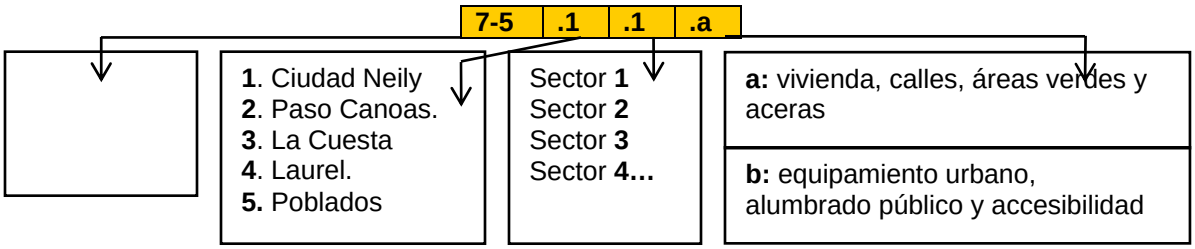
			Rango de Clasificación: estado de la variable									
			Muy Bueno		Bueno		Regular		Malo		No hay	
Variable analizada			Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Centro de Población	Ciudad Neily: (13 barrios)	Equipamiento	1	8%			6	46%	6	46%		
		Alumbrado P.			5	39%	8	61%				
		Accesibilidad			13	100%						
	Paso Canoas (10 barrios)	Equipamiento					3	30%	6	60%	1	10%
		Alumbrado P.			2	20%	8	80%				
		Accesibilidad			5	50%	5	50%				
	La Cuesta (3 barrios)	Equipamiento			1	34%			2	67%		
		Alumbrado P.					3	100%				
		Accesibilidad			2	67%	1	34%				
	Laurel (3barrios)	Equipamiento					1	34%	2	67%		
		Alumbrado P.			2	67%	1	34%				
		Accesibilidad			3	100%						
	Poblados (8)	Equipamiento					2	25%	5	62%	1	13%
		Alumbrado P.			6	75%	2	25%				
		Accesibilidad			6	75%	2	25%				

Fuente. Elaborado por ProDUS.

7-5.5.4. *Lectura y codificación de los Mapas:*

Se realizaron una serie de mapas cada mapa posee una numeración que indica la sección, la ubicación y el grupo de variables evaluadas. Se asignó un número para cada centro de población en los distritos y uno para los poblados:
1. Ciudad Neily, **2**.Paso Canoas, **3.**La Cuesta, **4.**Laurel y **5**.Poblados

El código está compuesto de la siguiente manera:



Fuente. Elaborado por ProDUS

Tabla 7-5.9. Total de mapas con evaluación de infraestructura en los centros de población y poblados de Corredores.

Numerac	Descripción de Contenido
7-5.1	Barrios y Urbanizaciones en Ciudad Neily (C.N)
7-5.1.1.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1:C.N. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.1.1.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1:C.N. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.1.2.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2:C.N. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.1.2.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2:C.N. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.1.3.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:C.N. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.1.3.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:C.N. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.1.4.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 4:C.N. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.1.4.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:C.N. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.2	Barrios y Urbanizaciones en Paso Canoas(P.C)
7-5.2.1.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1: P.C. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.2.1.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 1:P.C. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.2.2.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2: P.C. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.2.2.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 2: P.C. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.2.3.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3: P.C. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.2.3.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Sector 3:P.C. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.3.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. La Cuesta. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.3.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. La Cuesta. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.4.a	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Laurel. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
7-5.4.b	Evaluación de Barrios y Urbanizaciones. Laurel. Equipamiento, alumbrado público y accesibilidad.
7-5.5.	Corredores. Evaluación de Poblados Coto 47, Carmen de Abrojo, Río Nuevo. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
	Corredores. Evaluación de Poblados Coto 47, Carmen de Abrojo, Río Nuevo. Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad
	Paso Canoas. Evaluación de Poblados Darizara y el Triunfo. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
	Paso Canoas. Evaluación de Poblados Darizara y el Triunfo. Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad
	La Cuesta. Evaluación de Poblados La Palma y Cuervito. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
	La Cuesta. Evaluación de Poblados La Palma y Cuervito. Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad
	Laurel. Evaluación de Poblados Finca Naranjo y Bella luz. Vivienda, calles, áreas verdes y aceras.
	Laurel. Evaluación de Poblados Finca Naranjo y Bella luz. Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Fuente. Elaborado por ProDUS.

7-5.6. Opinión de los Habitantes del cantón de Corredores

Como parte de una de las labores del trabajo de campo, se realizó una encuesta de 7 preguntas sobre las aspiraciones y situaciones adversas, que los pobladores experimentan y/o perciben de su lugar de residencia, entre otros aspectos (para consultar la totalidad de la encuesta véase Anexo 7-5.1).

La Presentación de dicha información se realiza por medio de gráficos y de forma general para toda la isla, ya que en los temas de fortalezas y debilidades de la isla los tres sectores delimitados presentan una marcad coincidencia. Posteriormente, se utilizó un filtro en las respuestas obtenidas, de manera que de las distintas problemáticas y/o debilidades mencionadas se abstrajeran, aquellas que guardan una relación más estrecha con la regulación, planificación y ordenamiento del territorio.

7-5.6.1. *Fortalezas y debilidades por Centros de Población:*
Ciudad Neily, Paso Canoas, La Cuesta y Laurel

Se realizaron un total de 169 encuestas en el cantón de Corredores en éstas las principales problemáticas expresadas son: en primer lugar la deficiente infraestructura vial que es evidente en todo el cantón la cual preocupa a la mayoría de los habitantes, ya que esto unido a la falta de alcantarillas ocasiona que en sectores de Paso Canoas se inunde.

Esta situación no tan favorable que se dá en barrios, urbanizaciones y poblados del cantón de Corredores, puede ser mitigada con inversión en infraestructura pública y la implementación de equipamiento urbano y vegetación par mencionar algunos.

En segundo lugar expresaron su descontento en el tema de las drogas, el consumo representa un 16,3% y el narcotráfico un 1,3%.

Otra situación que preocupa a los habitantes es el estado del alcantarillado en general, el servicio de recolección de desechos sólidos, así como los temas de inseguridad y delincuencia cuyos porcentajes son 5,8% y 4,0% respectivamente.

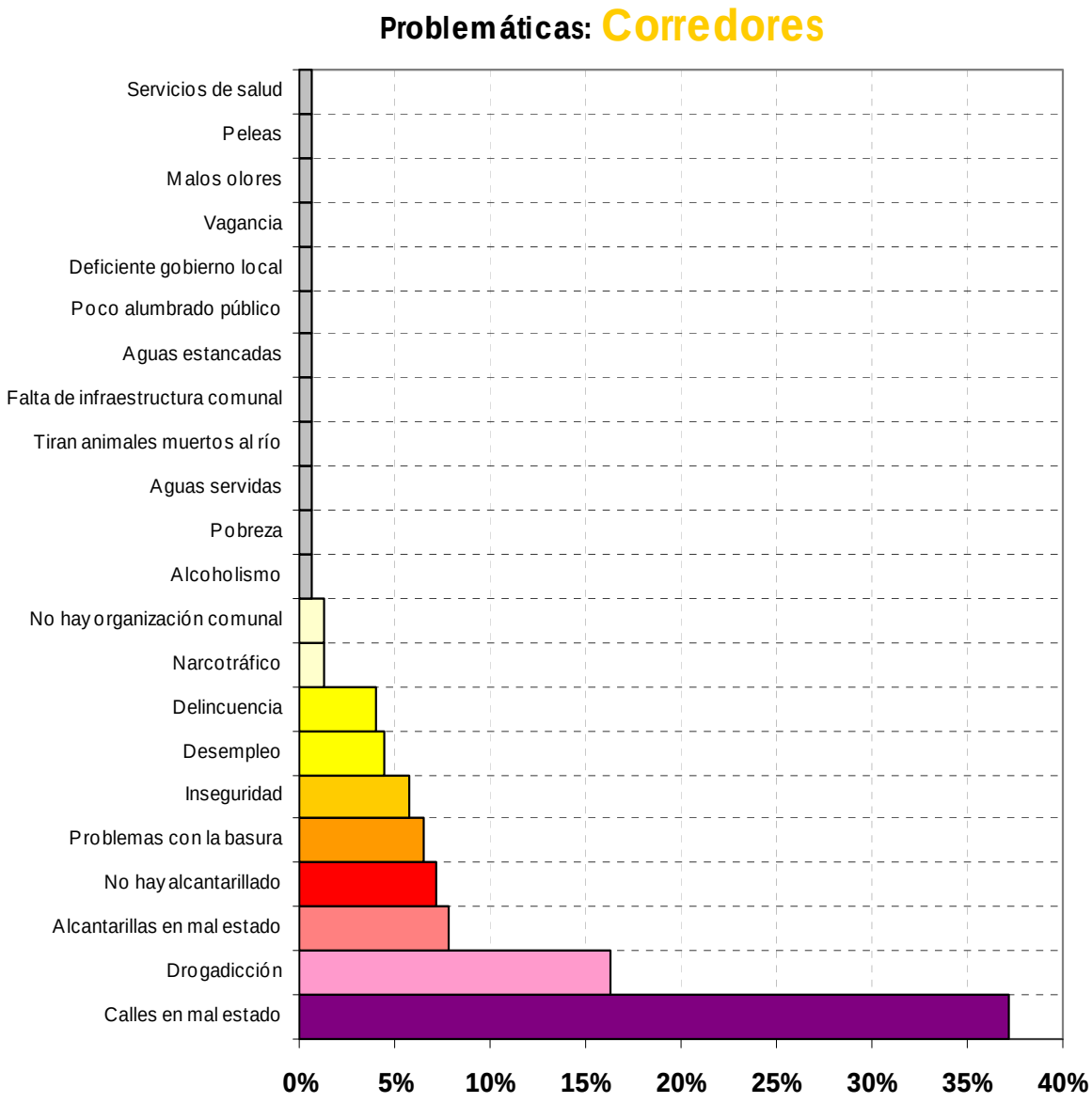


Gráfico 7-5.4. Principales problemáticas expresadas en encuesta a pobladores, del cantón de Corredores .
Fuente. Elaborado por ProDUS

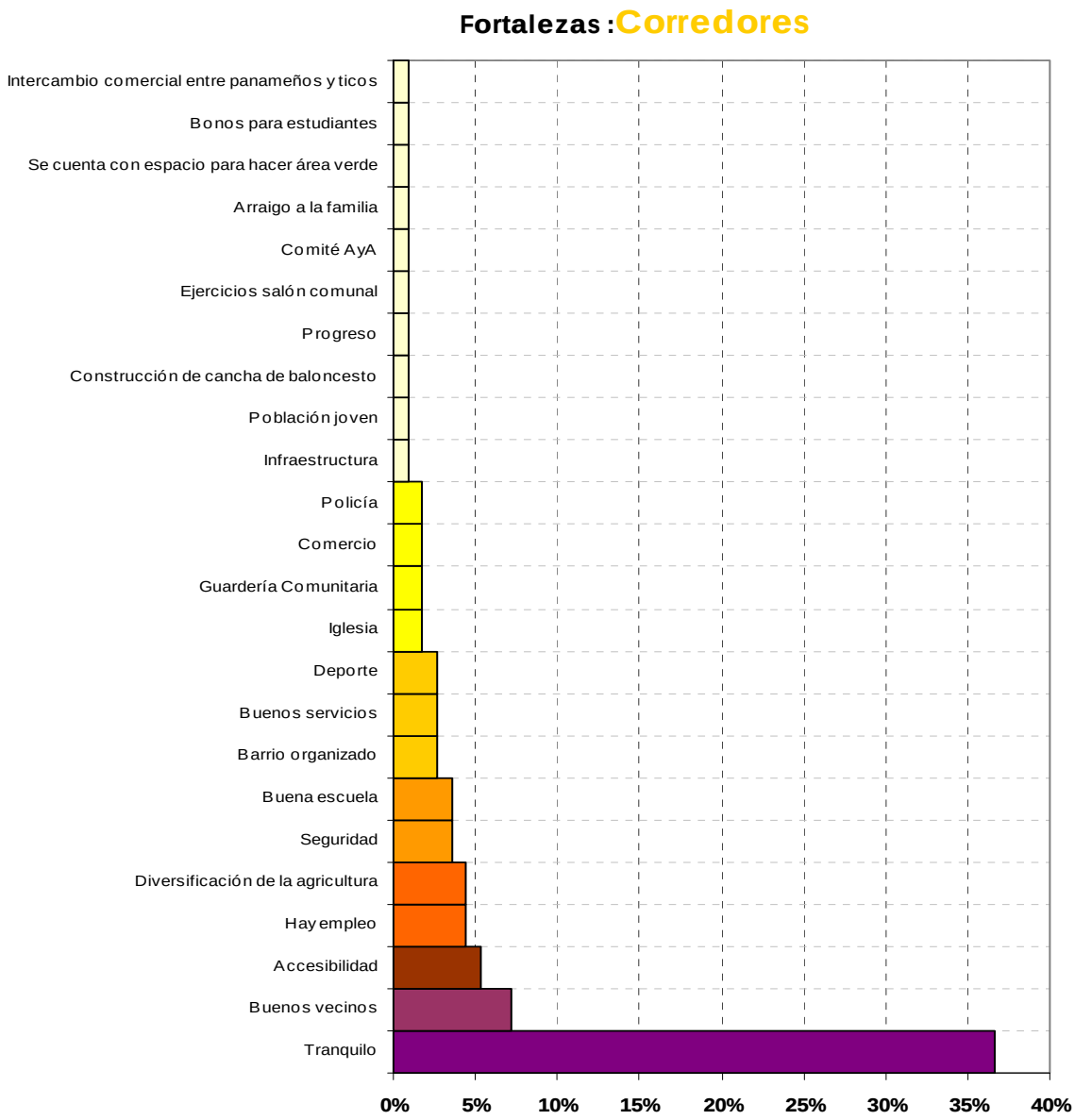


Gráfico 7-5.5. Principales fortalezas expresadas en encuesta a pobladores, en Corredores.
Fuente. Elaborado por ProDUS

En términos generales los habitantes expresaron como la mayor fortaleza con un 36% la tranquilidad que experimentan en sus localidades, así como los buenos vecinos que integran sus comunidades.

Otros aspectos mencionados como positivos dentro de los asentamientos son la accesibilidad que tienen a los centros de servicios, la existencia de fuentes de empleo y la diversidad de cultivos que se puede dar en ciertas zonas.

El sentimiento de seguridad experimentado en ciertas comunidades y el sistema de educación primaria son otros de factores que favorecen la convivencia entre los pobladores.

7-5.7. Conclusiones Generales:

- Es perceptible una correlación entre el alejamiento de los centros de población hacia el y la pérdida de calidad de los asentamientos residenciales. Dicho de otro modo, se experimenta una diferencia entre centro y periferia, más aún en los dispersas asentamientos ubicados en las fincas.

- En cuanto a aspectos de infraestructura pública, la ausencia de aceras, calles (lastre) y la falta de mobiliario urbano son los aspectos que deben ser; progresivamente, mitigados. Esto principalmente para mejorar la calidad de vida de los habitantes y su seguridad.

- En las ciudades la falta y poca diversidad de áreas verdes, son las principales carencias que presentan en este tema. Se requieren áreas recreativas conectadas entre sí, que ofrezcan opciones de uso para adultos, adultos mayores, jóvenes y niños. Estos espacios le proporcionan a las comunidades puntos de encuentro e interacción entre los diferentes grupos.

- Del análisis de la tipología predominante:

  - Destacan algunas soluciones o prácticas constructivas autóctonas a retomar conceptualmente o incorporarse en el reglamento de construcciones (uso de pilotes o muros discontinuos que no obstacularicen la escorrentía en el terreno, así como elementos como el petatillo, los corredores, terrazas y la incorporación de vegetación, por mencionar algunos) la con al finalidad de mantener el lenguaje del lugar y de proporcionar seguridad y confort climático para los ocupantes de estas infraestructuras.

  - Algunos elementos constructivos como los aleros de dimensiones generosas son soluciones aptas no sólo para residencias, sino también para edificaciones de comercio y servicios, ya que resguardan de la lluvia y brindar sombra a los peatones, así contribuyen a la mejora del disfrute del espacio público

- Se identifican como los principales centros de población y servicios: ciudad Neily y Paso Canoas, estos centros requieren de un plan de inversión dentro del Cantón que contribuya al ordenamiento y jeraquización de estos como puntos de llegada y distribución hacia otros asentamientos.

7-5.8. Glosario:

Aleros: Borde de un techo. Parte del tejado que sobresale del muro para evitar que entre el agua de lluvia. Es la prolongación de las vigas de la armadura. Borde horizontal y más bajo de un techo inclinado.

Antejardín: es el retiro frontal desde la calle, en el cual se incorpora la vegetación como elemento paisajístico o como aislante acústico.

Barrios: subdivisión territorial de una zona en particular, han sido producto de un crecimiento paulatino y en el caso de Corredores estas subzonas se encuentran dentro de los principales centros de población

Bordes. Son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas.

Casa Estilo Caribeño: Viviendas de madera, construidas sobre pilotes; un techo con mucha pendiente y un alero muy pronunciado para facilitar la evacuación de las aguas pluviales. La planta alta es de madera y en ella se ubican los dormitorios, la cocina, el baño y la zona de estar. Es muy común el corredor perimetral en la planta alta. Las casas de un solo piso son generalmente de madera, están construidas sobre pilotes y presentan corredor frontal. Constituye un excelente ejemplo de adaptación al clima.

Casa Estilo Económico (Prefabricada con baldosas de concreto): Buscan resolver de la manera más barata posible un problema de espacio sin considerar ningún factor adicional. Se dan en todas las épocas, utilizan los materiales más baratos del momento y están desprovistos de cualquier preocupación por la forma en como se perciba el objeto en su entorno así como por la proporción, escala, color, integración, etc., que pueda tener. La característica es la austeridad y se observan edificaciones de baja escala así como inmuebles comerciales y de servicios.

Casa Estilo Internacional Tardío Popular(Pachuca): Utiliza el sistema constructivo basándose en madera y normalmente es usada como casa de habitación. Su principal y más evidente característica es la presencia de planos inclinados de techos de diferentes pendientes que se encuentran en puntos estratégicos o incluso ocupan alturas diferentes y no llegan a toparse. La presencia del corredor, ventanales con linternillas, forros de tablilla y pisos de mosaico decorado de colores son elementos que caracterizan el tipo. Mezcla formas de la herencia colonial con elementos de la corriente internacional y los aportes propios.

Casa Estilo Vernácula Urbana (Tradicional de madera): Se ha caracterizado por tener guarniciones en puertas y ventanas con carpinterías que van desde muy elaboradas a muy sencillas, forros de tablilla, ventanas de guillotina, cielos de tablilla y pisos de mosaico. El corredor es un elemento optativo en ésta tipología. Puede ser que se encuentre alterada con zócalo de concreto debido a que la humedad pudrió la base original de madera.

Centro de Servicios: se refiere a las zonas dentro de un sector desarrollado habitacionalmente, donde se concentra la actividad comercial y la mayoría de los servicios (salud, educación, bancos, entre otros)

Cerca viva: es el límite físico creado por medio de árboles, arbustos y otro tipo de vegetación para diferenciar el espacio privado del público

Corredor frontal: espacio abierto y cubierto a lo largo de la fachada principal, que funciona como vestíbulo de la residencia.

Corredor frontal parcial: espacio abierto y cubierto, que se extiende parcialmente a lo largo de la fachada que funciona como vestíbulo.

Corredor Perimetral: espacio o pasillo abierto y cubierto que rodea externamente la construcción, esta estructura es utilizada como un cerramiento que permite la ventilación al interior del espacio

Forros de tablilla: Revestimiento piezas de madera, las cuales se colocan de forma horizontal o vertical según se desee

Guarniciones en puertas y ventanas: Cualquier elemento visible, generalmente de madera o metal, que cubre y protege las juntas, los bordes de las superficies y aberturas.

Hitos. Son puntos de referencia donde el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores.

Morfología urbana: es el estudio de la forma, la configuración y el plano físico en el cual se encuentra un asentamiento humano urbano.

Mosaico decorado: Motivo ornamental realizado con teselas de colores incrustados en mortero. Cualquier obra compuesta de trozos diversos.

Nodos: Son los puntos estratégicos de la ciudad a donde se encaminan los pasos de cualquier observador.

Periodo colonial: Estilo de arquitectura y decoración de las colonias españolas en América adaptado a las demandas y materiales locales.

Pilotes: Método de construcción en el que se emplea una estructura compuesta de pilotes de madera hincados firmemente en el terreno como una cimentación por pilotes. También llamada construcción sobre postes.
Pilar de concreto armado que se entierra en el piso para que sirva de cimiento a edificios de gran altura y pesados; cualquier estaca de madera fuerte que, enterrada en el piso, sirve de apoyo a una construcción.

Sendas. Son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente.

Tipología arquitectónica: se refiere a un tipo de arquitectura específica la cual se deriva de los factores sociales, económicos, ambientales del contexto en el cual se encuentra.

Ventanas de guillotina: De guillotina, si lo hacen sobre guías verticales y la hoja sube o baja.

Zócalo: Cuerpo inferior de un edificio u obra, que sirve para elevar los basamentos a un mismo nivel. Miembro inferior del pedestal.

7-5.9. Fichas de Barrios/Poblados/Asentamientos informales

Esta sección contiene fichas resumen de la evaluación de campo hecha para cada asentamiento humano. Los sitios se identifican con un código numerado consecutivamente por la fecha en que se realizó la evaluación. Cada ficha contiene la siguiente información:

Nombre del Barrio	Distrito	ID
22 de Octubre	Corredor	ID 11



Simbología: Barrio, Lotes, Ríos, Escuela Atención Prioritaria La Fuente

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Asfalto	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	1 metro
Equipamiento urbano:	Basureros, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neilly
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	cada 20 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Juegos Inf., Deporte, estar
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Reciclaje

Los Comentarios

Se percibe altamente urbanizado, de escala baja, con suficientes áreas verdes, aunque la infraestructura urbana esta en mal estado en términos generales.

Diagnostico Plan Regulador Cantonal — Corredores -Barrios

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las calles



Fotografía 2 . Estado aceras



Fotografía 3. Relación calle- acera

Fotografías del lugar

Código de Identificación corresponde al orden al cual fueron evaluados en campo.

Croquis de ubicación de Barrio.

Evaluación Infraestructura, vivienda y servicios, entre otros.

Comentarios y notas sobre particularidades de cada Barrio.

Fuente. Elaborado por ProDUS

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El Bosque	Corredor	ID 1



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 80%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Bueno
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	0.90 metros
Equipamiento urbano:	Hidrantes

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de la red vial



Fotografía 2. Uso de acera.



Fotografía 3. Postes alumbrado eléctrico

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neilly
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Sin uso
Estado:	Malo

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Cabalgatas

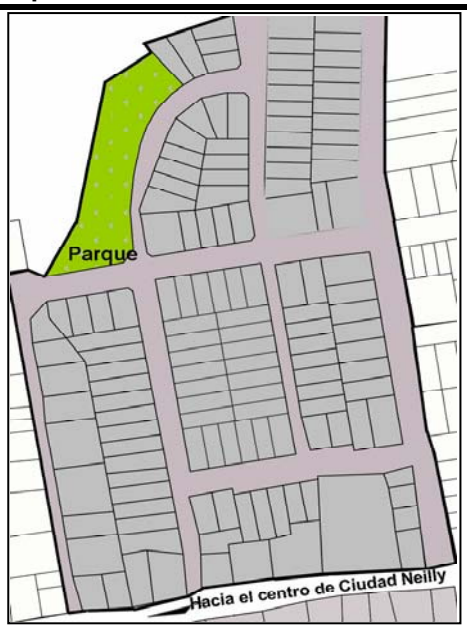
Los Comentarios

Barrio distribuido a lo largo de una sola calle. Area verde designada sin embargo no se ha desarrollado.

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal

Corredores — Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Esperanza	Corredor	ID 2





El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Basureros, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais de centro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Juegos Inf., Deporte
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Area verde bien equipada, con una cobertura vegetal abundante y diversidad de espacios.La infraestructura vial es deficiente

Croquis del barrio



Fotografía 1. Calles sin aceras



Fotografía 2. Parque infantil



Fotografía 3. Estado de las calles

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores—Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Salas Vindas	Corredor	ID 3



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 70%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	0,90 metros
Equipamiento urbano:	Basureros, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais en elcentro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Sin uso
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Esta delimitado por dos calles.El área verde esta designada con un lote no desarrollado aún.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estadode las aceras



Fotografía 2. Estado de las cunetas



Fotografía 3. Estado áreas verdes

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Colina	Corredor	ID 4



Simbología

Barrio | Lotes | Area verde recreativa

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadras incompletas
Topografía:	Terreno Quebrado

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	1 metro
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las calles



Fotografía 2. Presencia de hidrante



Fotografía 3. Estado de aceras

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte:baloncesto
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

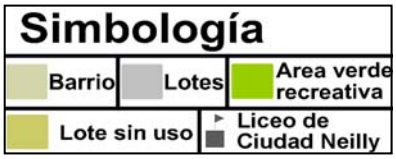
De configuración compacta y tradicional distribución e implementación ,de servicios y áreas verdes

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal

Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El Colegio	Corredor	ID 5







El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 80%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Regular	1 metro
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Sin uso
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Constituido por una calle totalmente residencial el resto de las cuadras tiene carácter y uso turístico e Industrial

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado zonas verdes



Fotografía 2. Estado de las aceras



Fotografía 3. Estado de las calles

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores—Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El INVU	Corredor	ID 6



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	INVU
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	1,2 metros
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais en centro de la Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Residencial de pequeñas dimensiones,de carácter tranquilo ,se percibe como denso por la cantidad de viviendas en el espacio,iniciando la Asociación Comunal.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de calles



Fotografía 2. Estado áreas deportivas



Fotografía 3. Ausencia de aceras

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
San Juan	Corredor	ID 7



Simbología
Barrio | Lotes | Ríos

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadras incompletas
Topografía:	Terreno Quebrado

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7-10metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las calles



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Estado de zonas verdes

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neilly
Centros de Salud:	Ebais en centro de la Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

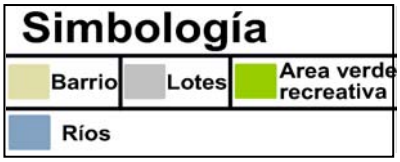
Los Comentarios

De configuración irregular con supercuadras,Las dimensiones del barrio son considerablemente grandes en comparación con demás barrios.El principal problema radica en el sistema de caños,en le cual se salen las aguas negras

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal
Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
San Rafael	Corredor	ID 8







El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 80%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Terreno Quebrado

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Basureros, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Mario Echandi Montero	académico de Ciudad Neilly
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	hay que llamar
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

El acceso a este Barrio esta jerarquizado por el puente y a diferencia de los demás este se encuentra claramente diferenciado como Barrio,aunque la infraestuctura vial es muy mala.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de calles



Fotografía 2. Área deportiva

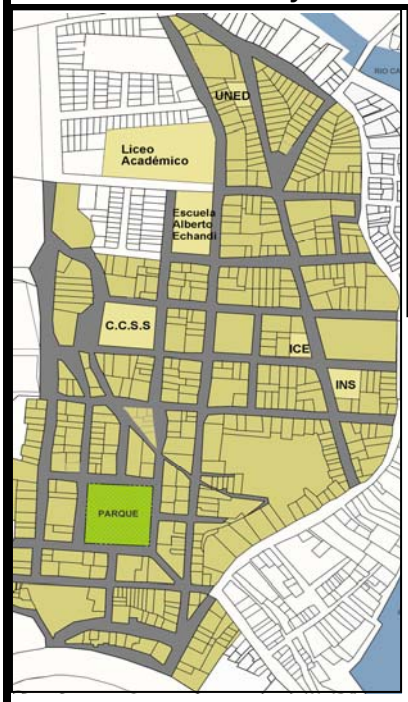


Fotografía 3. Presencia de teléfono público

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro de Ciudad Neily	Corredor	ID 9



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Asfalto	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Regular	1,2 metros
Equipamiento urbano:	Basureros, Hidrantes, Lugar para sentarse, Mesas.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado calles lastre



Fotografía 2. Estado zonas verdes



Fotografía 3. Estado calles y aceras

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte, Parque
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

Area residencial reducida por uso del suelo comercial.En este sector se encuentran las principales Instituciones Educativas como:el Liceo Académico de Ciudad Neily,la Escuela Mario Echandi Montero,la Municipalidad de Corredores,entre otros.

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal
Corredores—Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El Estadio	Corredor	ID 10



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Terreno Quebrado

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3.5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Regular	0,90 metros
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las aceras



Fotografía 2. Estado zonas verdes



Fotografía 3. Estado calles

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 20-15 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

El área verde define el espacio por las dimensiones y por lo que representa para ellos.

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores — Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
22 de Octubre	Corredor	ID 11



Simbología

Barrio | Lotes | Ríos

Escuela Atención Prioritaria La Fuente

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Bueno
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Asfalto	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	1 metro
Equipamiento urbano:	Basureros, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais en centro de Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 20 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Juegos Inf., Deporte, estar
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Reciclaje

Los Comentarios

Se percibe altamente urbanizado, de escala baja, con suficientes áreas verdes, aunque la infraestructura urbana esta en mal estado en términos generales.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las calles



Fotografía 2 . Estado aceras

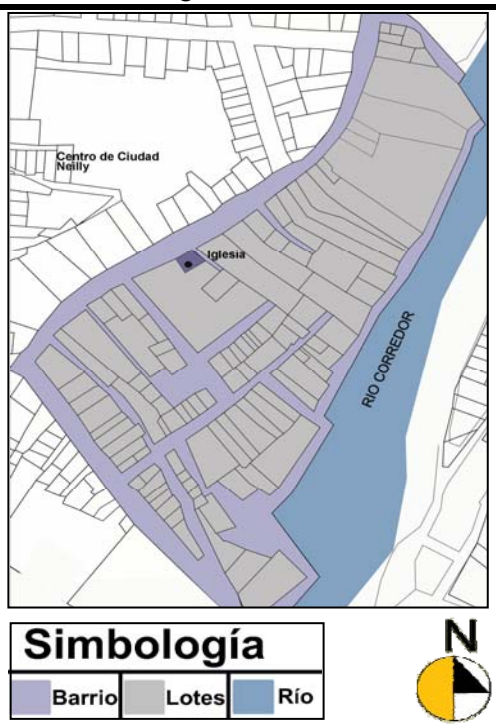


Fotografía 3. Relación calle- acera

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Unión-El Progreso	Corredor	ID 12



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Terreno Quebrado

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Lugar para sentarse, Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Ausencia de aceras



Fotografía 2. Estado de áreas verdes



Fotografía 3. Estado de las calles

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Mario Echandi Montero	Académico de Ciudad Neilly
Centros de Salud:	Ebais de Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 15 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	No hay

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

El estado general de la infraestructura vial es muy malo.

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Libertad 1	Paso Canoas	ID 13



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Cuadras incompletas
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Malo
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Regular	0,80metros
Equipamiento urbano:	Lugar para sentarse, Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de la red vial



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Estado zonas verdes

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Líder de Paso Canoas	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais centro de Ciudad Neilly
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 15 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

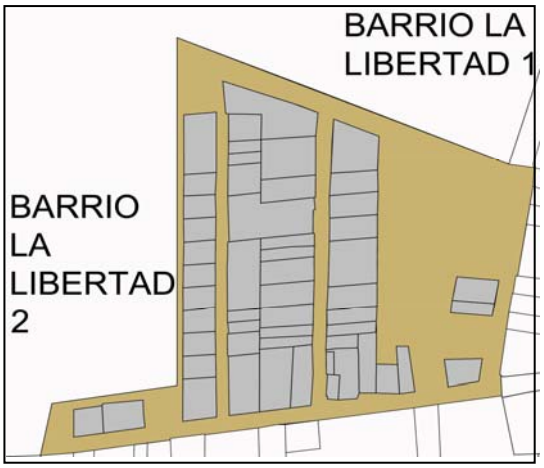
Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Los límites estan definidos por los residentes,aquí la plaza es el principal punto de referencia.

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La libertad 2	Paso Canoas	ID 14



Simbología

Barrio | Lotes

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 70%
Amanzanamiento:	Cuadras incompletas
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Regular
Estado general:	Malo
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Basureros, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Líder de Paso Canoas	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	hay que llamarlo
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Este Barrio era una finca en su mayoría con un único dueño.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Ausencia de alcantarillado



Fotografía 2. Estado de las callles

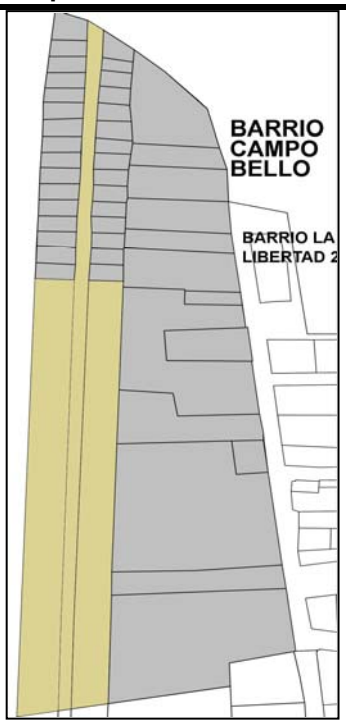


Fotografía 3. Red eléctrica

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores — Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Campo Bello	Paso Canoas	ID 15



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 95%
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Terreno Quebrado

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Regular
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Lugar para sentarse

Croquis del barrio



Fotografía 1. Áreas verdes



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Estado de la red vial

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Líder de Paso Canoas	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	hay que llamarlo
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Pagan servicio particular

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

Es un desarrollo Habitacional irregular sobre el principal eje vial.Antiguo campo de aterrizaje donado de Aviación Civil al comité de l Patronato de la Escuela.

Nombre del Barrio	Distrito	ID
San Jorge este	Paso Canoas	ID 16



Simbología: Barrio; Lotes; Area verde recreativa; Instituciones

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 80%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Regular
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	10 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Confraternidad	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Barrio conformado fincas desarrolladas de formas irregular dentro de la trama urbana.De gran extensión en comparación con el resto de los Barrios.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las calles



Fotografía 2. Estado de zonas verdes

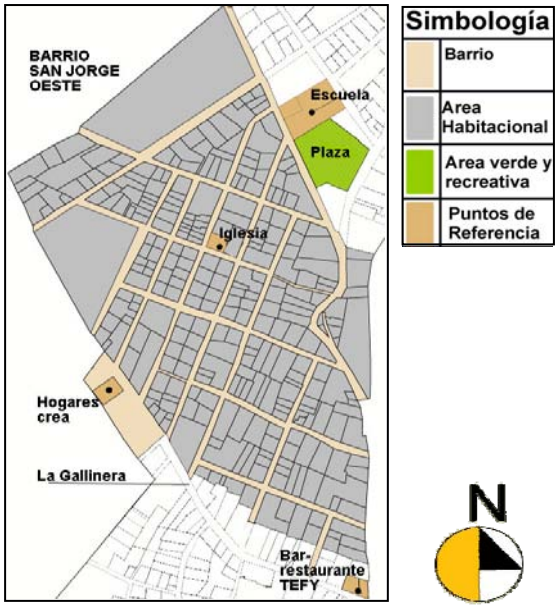


Fotografía 3. Ausencia de aceras

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
San Jorge oeste	Paso Canoas	ID 17



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 80%
Amanzanamiento:	
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Piedra	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Basureros, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Confraternidad	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Encuentros familiares

Los Comentarios

De grandes dimensiones. Sin embargo, tanto aquí con en el lado este la recolección Municipal de desechos sólidos se realiza solo en la vía principal, por lo cual provoca algunos puntos de concentración de los mismos.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de la red vial



Fotografía 2. Estado de las calles



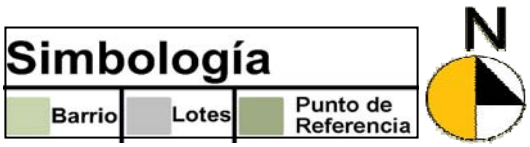
Fotografía 3. Ausencia de aceras

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores—Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Gallinera	Paso Canoas	ID 18





El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 80%
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Ausencia de aceras



Fotografía 2. Estado de la red vial



Fotografía 3. Alumbrado eléctrico

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Confraternidad	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Es un Barrio de una sola calle definido conceptualmente por la existencia de una Empresa productora de gallinas.

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
La Brigada	Paso Canoas	ID 19





El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Regular
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Piedra	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de áreas verdes



Fotografía 2. Estado de las calles



Fotografía 3. Ausencia de aceras

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Confraternidad	Académico de Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

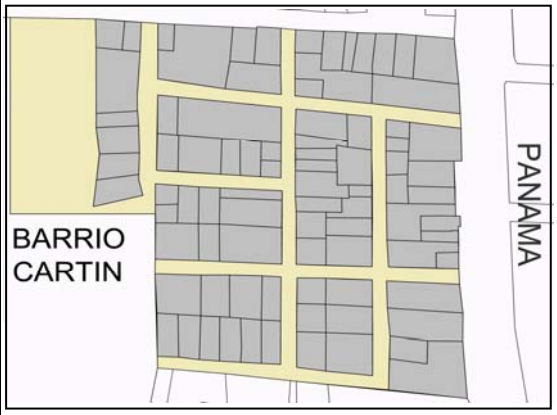
Los Comentarios

Todavía conserva lotes de dimensiones considerables y verdes.

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores—Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Cartín	Paso Canoas	ID 20



Simbología

Barrio | Lotes

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	0,90 metros
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Confraternidad	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Barrio muy cercano al centro .Carece al igual que la mayoría de los Barrio de una buena infraestructura vial.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de la red vial



Fotografía 2. Ausencia de aceras

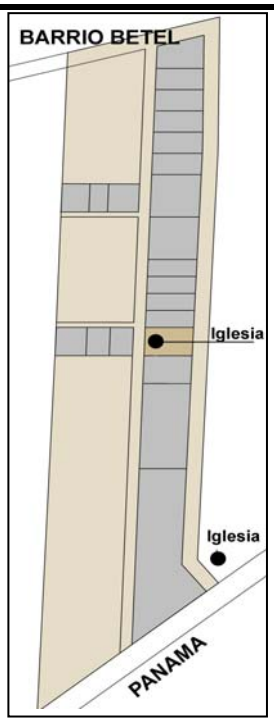


Fotografía 3. Presencia de teléfono público

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores—Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Betel	Paso Canoas	ID 21







El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Lineal
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Piedra	7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Hidrantes, Lugar para sentarse, Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de la red vial



Fotografía 2. Estado de las aceras



Fotografía 3. Ausencia de alcantarillado

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Líder	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

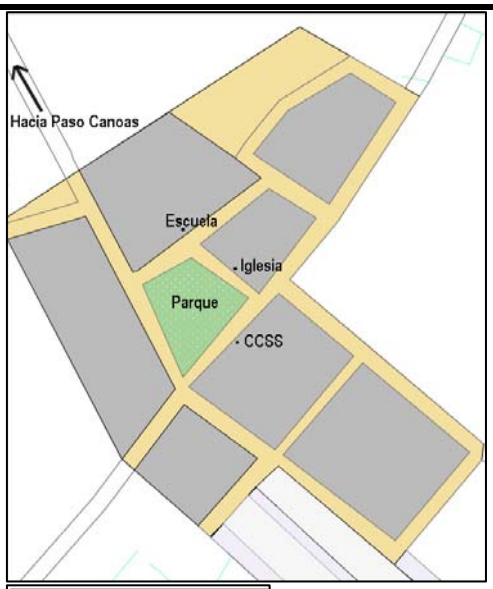
Los Comentarios

De configuración lineal cuenta apenas con unas veinticinco casas.Problemas de drenaje de aguas pluviales.

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro de La Cuesta	La Cuesta	ID 22



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	En construcción 80%
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Terreno Quebrado

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Asfalto	3,5-7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	0,90 metros
Equipamiento urbano:	Basureros, Lugar para sentarse, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
La Cuesta	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de La Cuesta
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Juegos Inf., Deporte, Parque
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

El centro se encuentra bien consolidado con los servicios básicos. Fuerte problemática de delincuencia y drogadicción.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado del parque



Fotografía 2. Estado del espaldón



Fotografía 3. Alumbrado público

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal
Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Ciudadela FernandoTamayo	La Cuesta	ID 23



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	IMAS
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3,5-7 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	1 metro
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Ausencia de alcantarillado



Fotografía 2. Estado de la red vial



Fotografía 3. Estado de las aceras

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Juan Lara Alfaro (La Cuesta)	La Cuesta(CTP)
Centros de Salud:	EBAIS de La Cuesta
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones

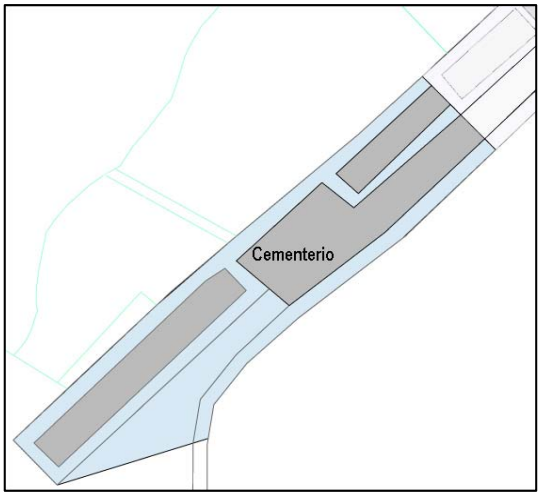
Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

Este asentamiento es un proyecto del Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS)donde las viviendas fueron dadas casi de forma gratuita.Como problemática se tiene la falta de empleo en la zona.

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Zumbado	La Cuesta	ID 24



Simbología
Barrio | Lotes

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	IMAS
Grado de Urbanización:	En construcción 90%
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Regular
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Malo	1 metro
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las calles



Fotografía 2. Estado de las aceras



Fotografía 3. Presencia de teléfonos públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Juan Lara Alfaro	La Cuesta(CTP)
Centros de Salud:	Ebais de La Cuesta
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	No hay

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones

Las Actividades culturales y deportivas

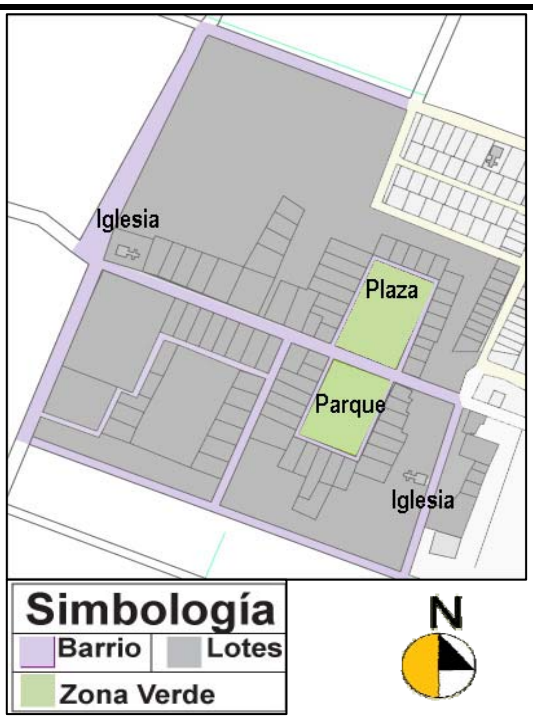
No hay

Los Comentarios

Infraestructura vial deficiente .El punto de referencia mas significativo es la presencia del Cementerio.

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal
Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Centro de Laurel	Laurel	ID 25



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	4 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Lugar para sentarse, Teléfonos Públicos.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de las calles



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Estado del parque

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
De Laurel	De Naranjo
Centros de Salud:	EBAIS de Laurel
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Juegos Inf., Deporte
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Sismos

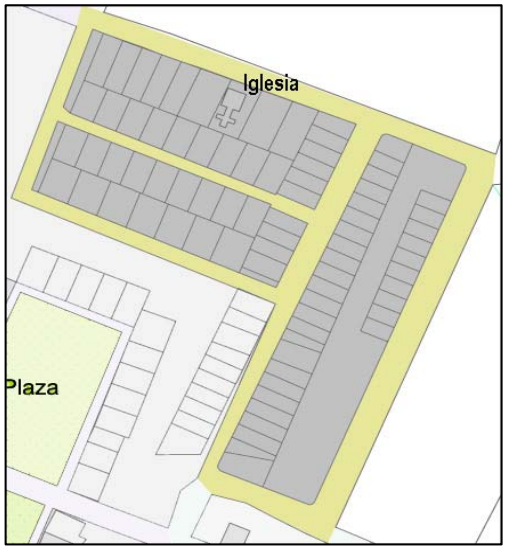
Las Actividades culturales y deportivas

Bicicleta, Fútbol, Baloncesto

Los Comentarios

Este sector se caracteriza por la frecuencia sísmica en el lugar.Se encuentra privilegiado con respecto al resto de los barrios por el Conjunto recreativo compuesto por el Parque,la Plaza y los Juegos Infantiles.

Nombre del Barrio	Distrito	ID
El INVU	Laurel	ID 26



Simbología
Barrio | Lotes

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	INVU
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadras incompletas
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto(mampostería y madera)
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	4 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	No hay

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de la red vial



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Problemática con drenajes

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Laurel	La cuesta/Ciudad Neily/Naranjo.
Centros de Salud:	EBAIS de Laurel
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	No hay

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones, Sismos

Las Actividades culturales y deportivas

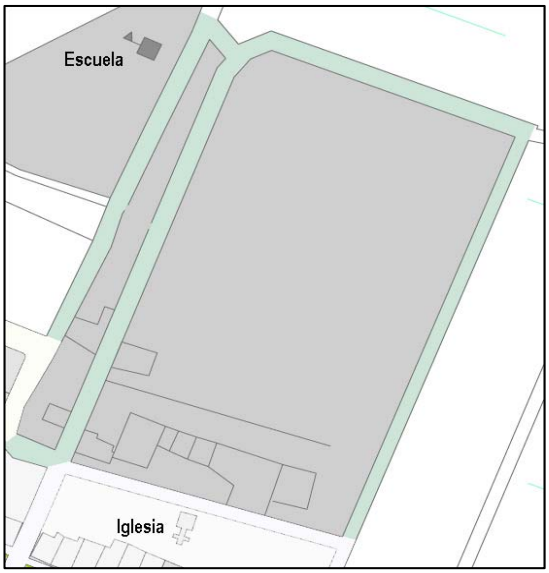
Bicicleta, Fútbol, Fútbol Salón

Los Comentarios

Posee mala infraestructura vial y la problemática más evidente son los drenajes .La Tipología de vivienda predominante es de madera y mampostería, se evidencia el uso del de "Zócalo"(Cuerpo inferior de un edificio u obra, que sirve para elevar los basamentos a un mismo nivel).

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal
Corredores – Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Coopeagropal	Laurel	ID 27



Simbología
Barrio | Lotes

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	IDA
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Lineal
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mamposteria
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Bueno
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado zonas verdes



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Estado de las calles

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Laurel	La Cuesta-Naranjo
Centros de Salud:	EBAIS de Laurel
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 45 minutos
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones, Sismos

Las Actividades culturales y deportivas

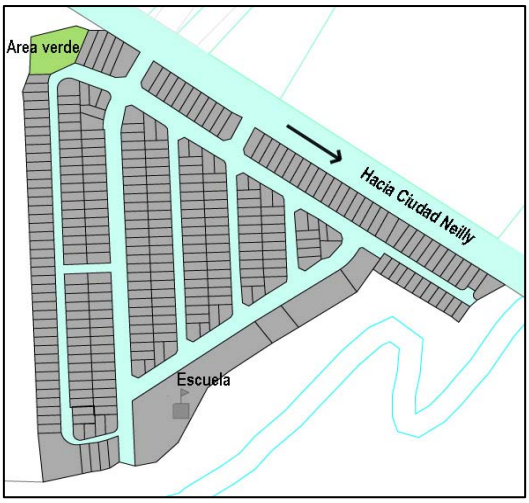
No hay

Los Comentarios

Zona cercana a los terrenos del Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) y de Cooopeagropal,comparten la misma Asociación de Desarrollo.

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal
Corredores —Barrios

Nombre del Barrio	Distrito	ID
Río Nuevo	Corredores	ID 28







El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	INVU
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Prefabricado
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Malo
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Hidrantes, Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado zonas verdes



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Estado de las calles

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Río Nuevo	Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje.
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte
Estado:	Malo

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundación por alcantarillas

Las Actividades culturales y deportivas

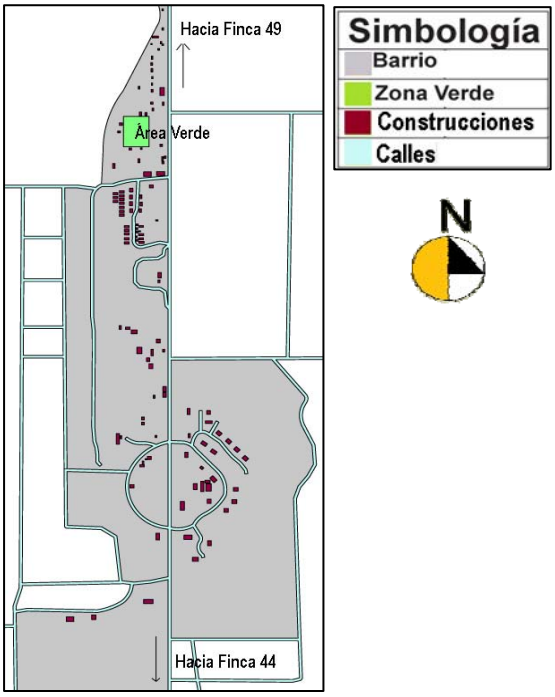
Fútbol

Los Comentarios

Es uno de los proyectos habitacionales nuevos al oeste de Ciudad Neilly,al igual que otras zonas en Corredores carece de tratamiento del espacio público:aceras y áreas verdes.

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal
Corredores —Barrios

Nombre del Poblado	Distrito	ID
Coto 47	Corredores	P- 01



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Palmatica
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Madera
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Alta

La Infraestructura

Accesibilidad:	Buena
Estado general:	Bueno
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Bueno
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	7metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Central Coto 47	Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Pagan servicio particular

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte:3 canchas/1 Estad.
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

Inundaciones

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

Este asentamiento de configuración lineal, se desarrolla a lo largo de la vía principal,los bloques habitacionales están oraganizados la mayoría alrededor de un área verde central que vestibula las casas.Algunas casas son de estilo caribeño.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado zonas verdes



Fotografía 2. Depósito de aguas

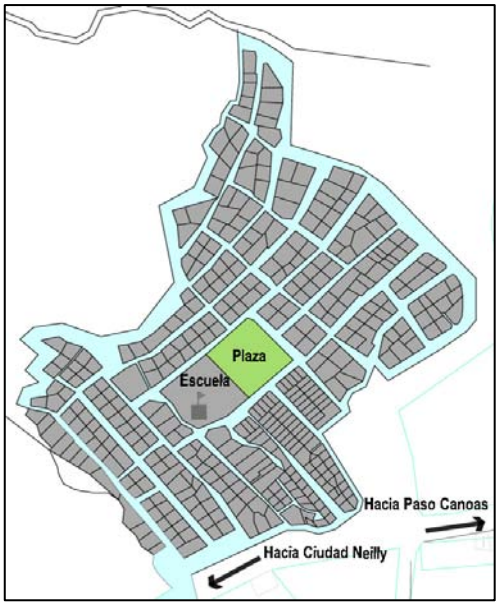


Fotografía 3. Estado de las calles

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores-Poblados

Nombre del Poblado	Distrito	ID
El Carmen de Abrojo	Corredores	P- 02



Simbología
Barrio | Lotes
Zona Verde

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	INVU
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Baja

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Malo
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Regular
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Santa Marta	Ciudad Neily
Centros de Salud:	Ciudad Neily
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 30 minutos.
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Sépticoy sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Deporte, Parque
Estado:	Malo

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

Es un asentamiento medianamente densificado,organizado con cuadrantes irregulares ,sus áreas verdes poseen potencial para ser lugares de recreación de darse un tratamiento adecuado de implementación de mobiliario y actividades.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado del alcantarillado



Fotografía 2. Estado de zonas verdes



Fotografía 3. Estado de las calles

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores-Poblados

Nombre del Poblado	Distrito	ID
Darizara	Canoas	P- 03



Simbología
Barrio | Lotes
Zona Verde

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	IMAS
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Bueno
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Bueno	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Darizara/Triunfo	Ciudad Neily/La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada Hora
Manejo de Aguas Servidas	Red de Cloacas
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Plaza y un lote
Estado:	Malo

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

Los Comentarios

Es uno de los pocos poblados que posee aceras y en buen estado y con un área verde de amortiguamiento entre la acera y la calle.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Cordón verde y cuneta



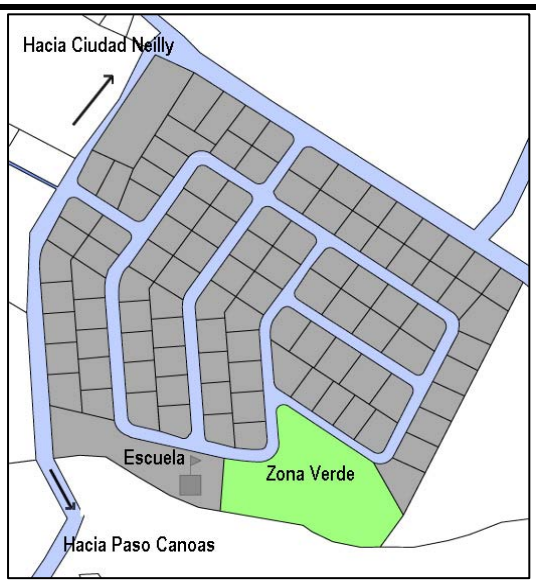
Fotografía 2. Estado de las calles



Fotografía 3. Estado de las aceras

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal
Corredores-Poblados

Nombre del Poblado	Distrito	ID
El Triunfo	Canoas	P- 04



Simbología
Barrio | Lotes
Zona Verde

N

Croquis del barrio

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	IMAS
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Bueno
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Regular
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
El Triunfo	Ciudad Neily/ La Cuesta
Centros de Salud:	Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus
Frecuencia transporte Colectivo:	cada 2 horas
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Cancha y área verde
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Se comunica internamente por medio de senderos con Darizara,posee sectores con marcadas diferencias en el estado de calles y aceras de un sector a otro.


Fotografía 1. Estado de área deportiva

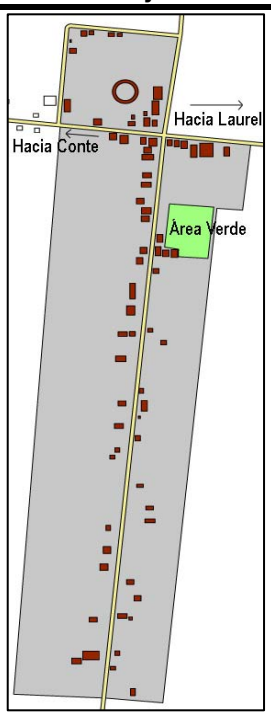

Fotografía 2. Estado calle, acera


Fotografía 3. Drenaje de aguas

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores-Poblados

Nombre del Poblado	Distrito	ID
Finca Naranjo	**Laurel**	**P- 05**







El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	50%
Amanzanamiento:	Cuadrantes
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alta

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre-Asfalto	
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Regular	
Equipamiento urbano:	Lugar para sentarse, Teléfonos Públicos.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado áreas deportivas



Fotografía 2. Ausencia de aceras



Fotografía 3. Estado de las calles

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Finca Naranjo	Conte/la Cuesta/Naranjo
Centros de Salud:	Ciudad Neily/Laurel
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus, Taxi
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 3-4 horas
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Plaza-Parque
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol, Domingo deportivo/Fiestas

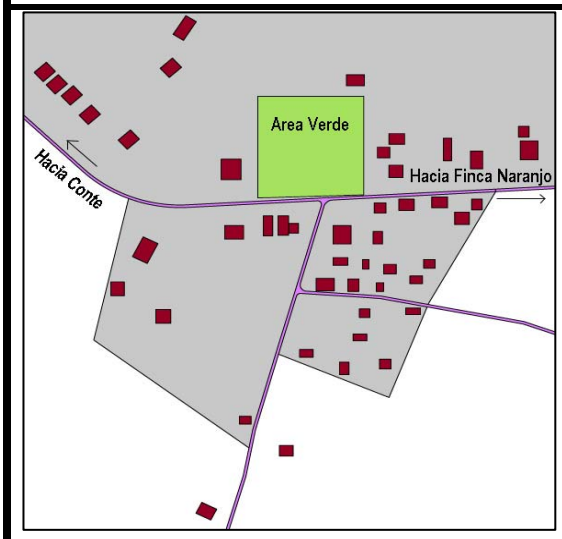
Los Comentarios

Los principales servicios como la Escuela, cancha de fútbol y plaza de toros ,se encuentran concentados cerca de la vía principal y las casas se encuentran dispersas sobre la vía secundaria.

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores-Poblados

Nombre del Poblado	Distrito	ID
Finca Bella Luz	**Laurel**	**P- 06**



Simbología
Barrio
Calles
Zona Verde
Construcciones

N

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Costa Rica-Canadá
Grado de Urbanización:	Terminada
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alta

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Bueno
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
Regular	
Equipamiento urbano:	Mesas, Teléfonos Públicos

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	**Centros Educativos Colegio:**
Bella Luz	Conte
Centros de Salud:	Ebais Bella Luz
Servicio de Agua Potable	Red de Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada 2-4 h
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Queman

Las Áreas verdes

Uso:	Plaza
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

No hay

Los Comentarios

Es uno de los asentamientos mas alejados,posee centro de Salud,área verdes y escuela.

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado zonas verdes



Fotografía 2. Ausencia de aceras

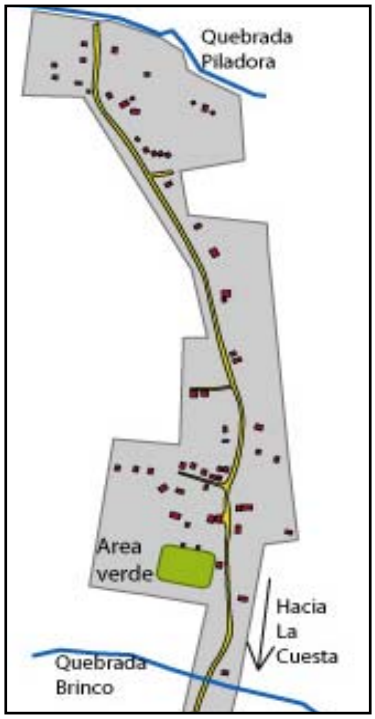


Fotografía 3. Estado de las calles

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores-Poblados

Nombre del Poblado	Distrito	ID
La Palma	Cuesta	P- 07



Simbología

	Barrio
	calles
	Zona verde
	Contruc.
	Quebradas

El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	20-40%
Amanzanamiento:	Lineal
Topografía:	Zona plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alto

La Infraestructura

Accesibilidad:	Buena
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Muy bueno
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	6,00 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Teléfonos Públicos

Croquis del barrio



Fotografía 1. Iglesia de la Palma



Fotografía 2. Centro Educativo



Fotografía 3. Estado zonas verdes

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
La Palma	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de la Cuesta
Servicio de Agua Potable	Pozo
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Entierran

Las Áreas verdes

Uso:	Plaza de fútbol
Estado:	Bueno

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No

Las Actividades culturales y deportivas

Fútbol

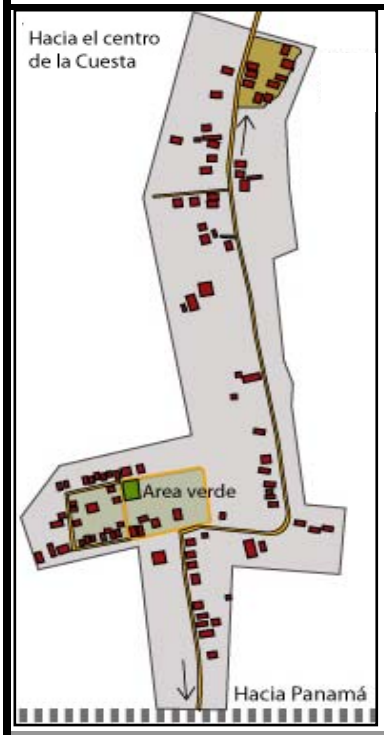
Los Comentarios

En este sitio se da la producción de palma y de madera. Este asentamiento se encuentra 2 kilómetros al nortoeste de la Cuesta, entre la quebrada Ojo de agua y la quebrada Piladora.

Diagnóstico Plan Regulador Cantonal

Corredores-Poblados

Nombre del Poblado	Las viviendas	ID
Cuervito	Cuesta	P- 08



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Privado
Grado de Urbanización:	70%
Amanzanamiento:	Lineal
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mampostería y mixto
Estado general:	Regular
Dispersión:	Bajo

La Infraestructura

Accesibilidad:	Bueno
Estado general:	Regular
Estado del Alumbrado Eléctrico:	Muy Bueno
Estado de las calles:	Regular
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Lastre	6,00 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	Ninguno

Croquis del barrio



Fotografía 1. Estado de plaza



Fotografía 2. Infraestructura vial



Fotografía 3. Vivienda

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
La Cuesta	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de la Cuesta
Servicio de Agua Potable	Acueducto
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico y sistema de drenaje
Manejo de desechos Sólidos:	Recolección Municipal

Las Áreas verdes

Uso:	Plaza
Estado:	Regular

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Jugar fútbol.

Los Comentarios

De configuración lineal el pueblo de Cuervito se exitente sobre el límite con Panamá hacia el sur,aunque en su mayoría es de uso comercial .Además se subdivide en la Aurora de Cuervito,el cual es un núcleo compacto donde existe un área verde dedicada a la práctica de fútbol.

Nombre del Asentaminento informal	Distrito	ID
Ciudadela Alfonso Padilla	Canoas	AI- 01



El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Invasión/ocupación
Grado de Urbanización:	60%
Amanzanamiento:	Irregular
Topografía:	Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Mampostería y madera
Estado general:	Regular
Dispersión:	Alta

La Infraestructura

Accesibilidad:	Malo
Estado general:	Malo
Estado del Alumbrado Eléctrico:	No hay
Estado de las calles:	Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Piedra-lastre	3,5 metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	No hay

Croquis del barrio



Fotografía 1. Vivienda



Fotografía 2.Lotes agricolas



Fotografía 3. Estado de calles

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Líder de P.C,Confraternidad	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de Paso Canoas
Servicio de Agua Potable	Acuaducto Rural
Servicio Eléctrico:	Red
Transporte Público:	Bus en la principal a 600m.
Frecuencia transporte Colectivo:	Cada hora
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico
Manejo de desechos Sólidos:	50% la queman y 50% Recolección Municipal

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

Ninguna

Los Comentarios

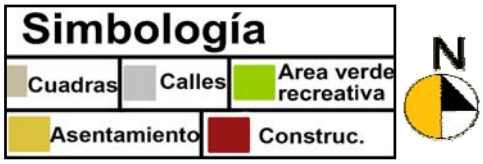
Es de configuración lineal y dispersión alta ,para ser un asentamiento informal las viviendas se encuentran en muy buen estado.

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal

Corredores - Asentamiento informal

Nombre del Asentamiento informal	Distrito	ID
Ciudadela Yiré	Canoas	AI- 02





El Asentamiento

Tenencia de Tierra:	Invasión/ocupación
Grado de Urbanización:	80%,25 casas aprox.
Amanzanamiento:	Lineal
Topografía:	Zona Plana

Las viviendas

Material Predominante:	Madera,Hierro galvanizado
Estado general:	Muy Malo
Dispersión:	Baja

La Infraestructura

Accesibilidad:	Mala
Estado general:	Malo
Estado del Alumbrado Eléctrico:	No hay
Estado de las calles:	Muy Malo
Material de las calles:	**Medida de las Calles:**
Piedra-lastre	3,5metros
Estado de la Acera:	**Medida de las Aceras:**
No hay	
Equipamiento urbano:	No hay

Croquis del barrio



Fotografía 1. Viviendas



Fotografía 2. Estado de la calle



Fotografía 2. Estado del terreno

Los Servicios básicos

Centros Educativos Escuela:	Centros Educativos Colegio:
Líder de Paso Canoas	La Cuesta
Centros de Salud:	Ebais de PasoCanoas
Servicio de Agua Potable	No hay
Servicio Eléctrico:	No hay
Transporte Público:	
Frecuencia transporte Colectivo:	Bus en la principal a 600m
Manejo de Aguas Servidas	Tanque Séptico
Manejo de desechos Sólidos:	Queman y entierran

Las Áreas verdes

Uso:	No hay
Estado:	

Vulnerabilidad / Amenazas naturales

No hay

Las Actividades culturales y deportivas

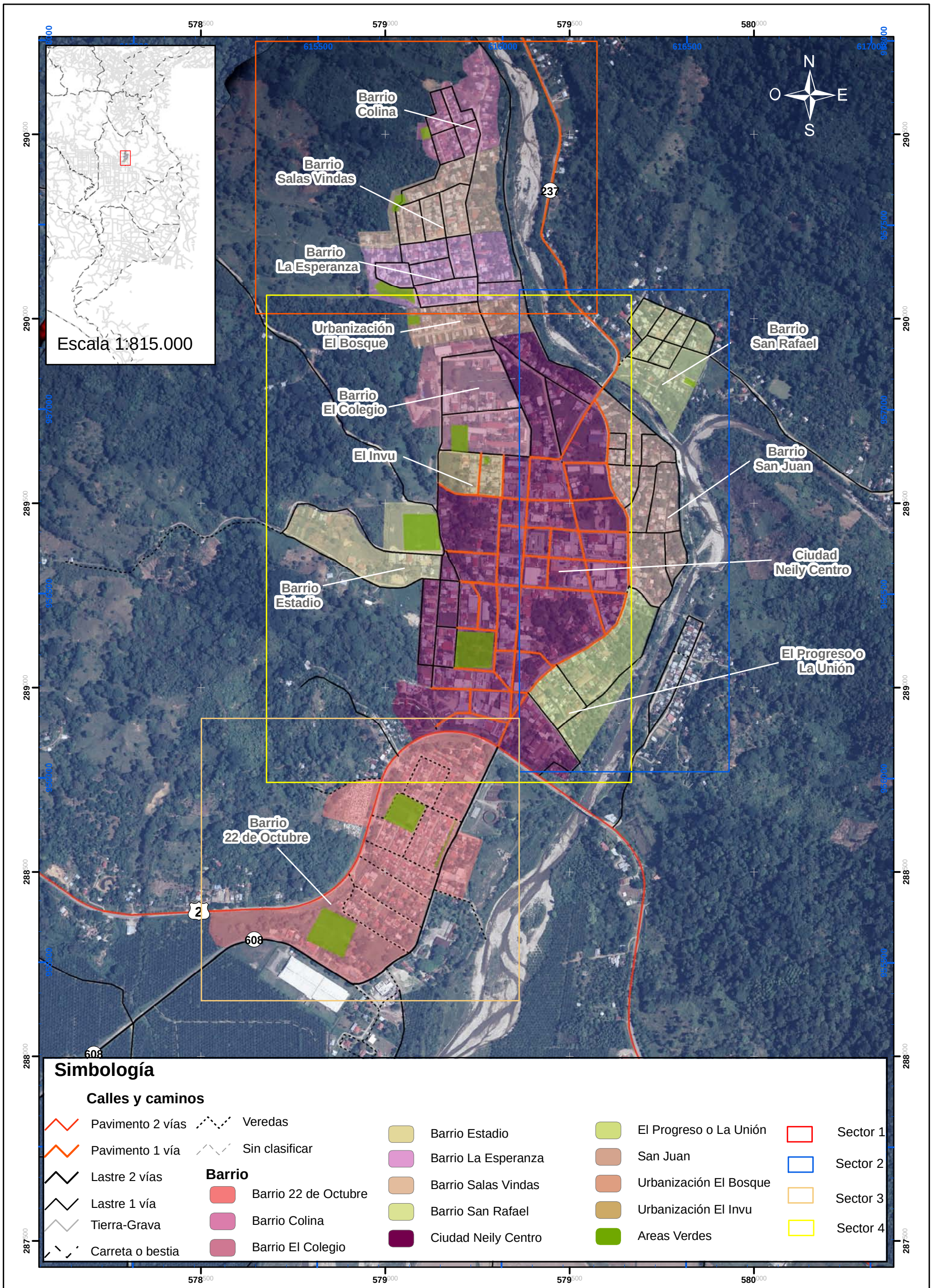
Ninguna

Los Comentarios

En este asentamiento las 25 casas se instalaron en el terreno en el 2009 y al ser invasión la principal problemática es la condición legal y la carencia de servicios básicos

Diagnóstico
Plan Regulador Cantonal

Corredores - Asentamiento informal



Mapa 7-5.1 Barrios y Urbanizaciones Ciudad Neily

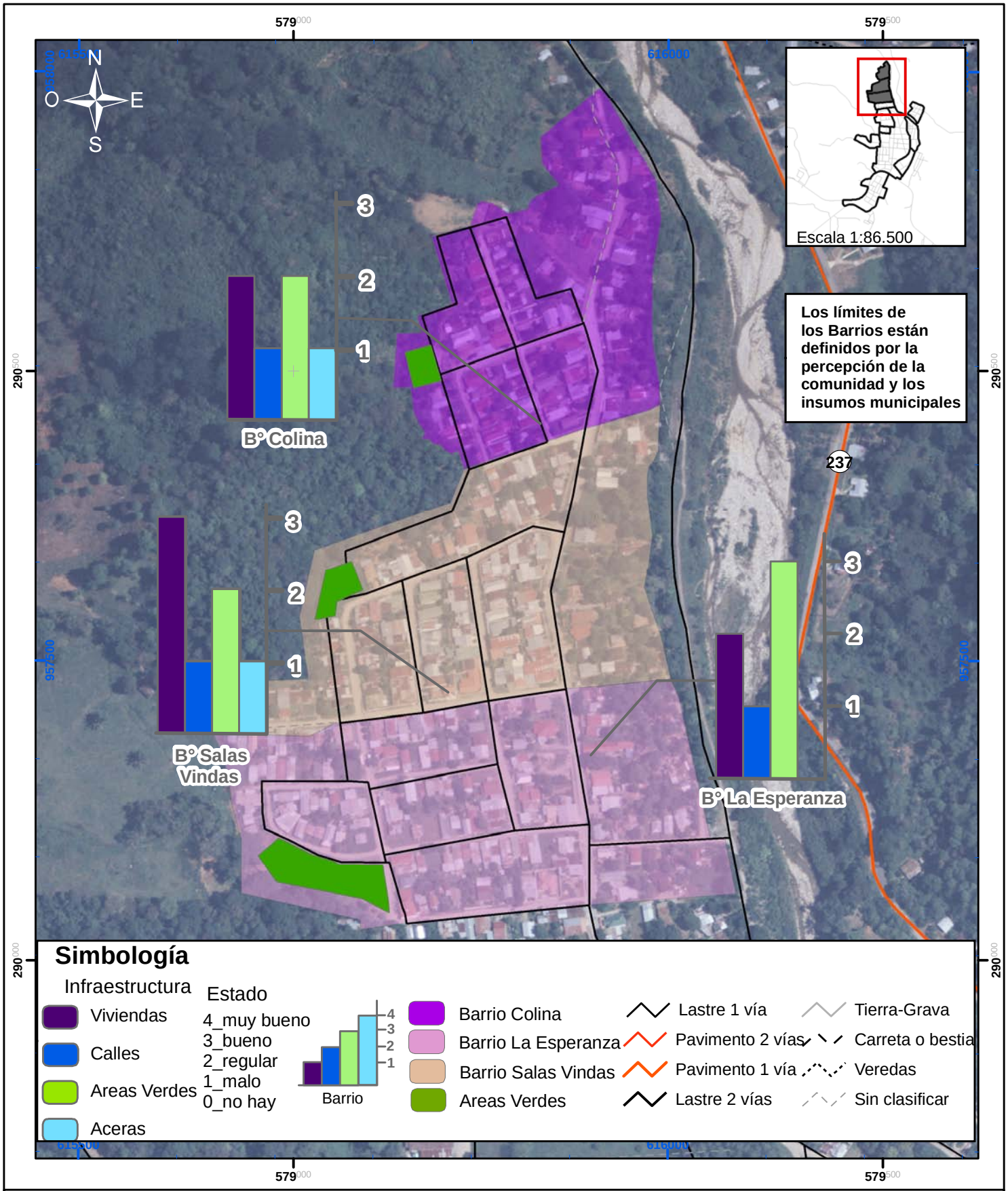
Plan Regulador Cantonal de Corredores

210 105 0 210 420 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indican en azul)

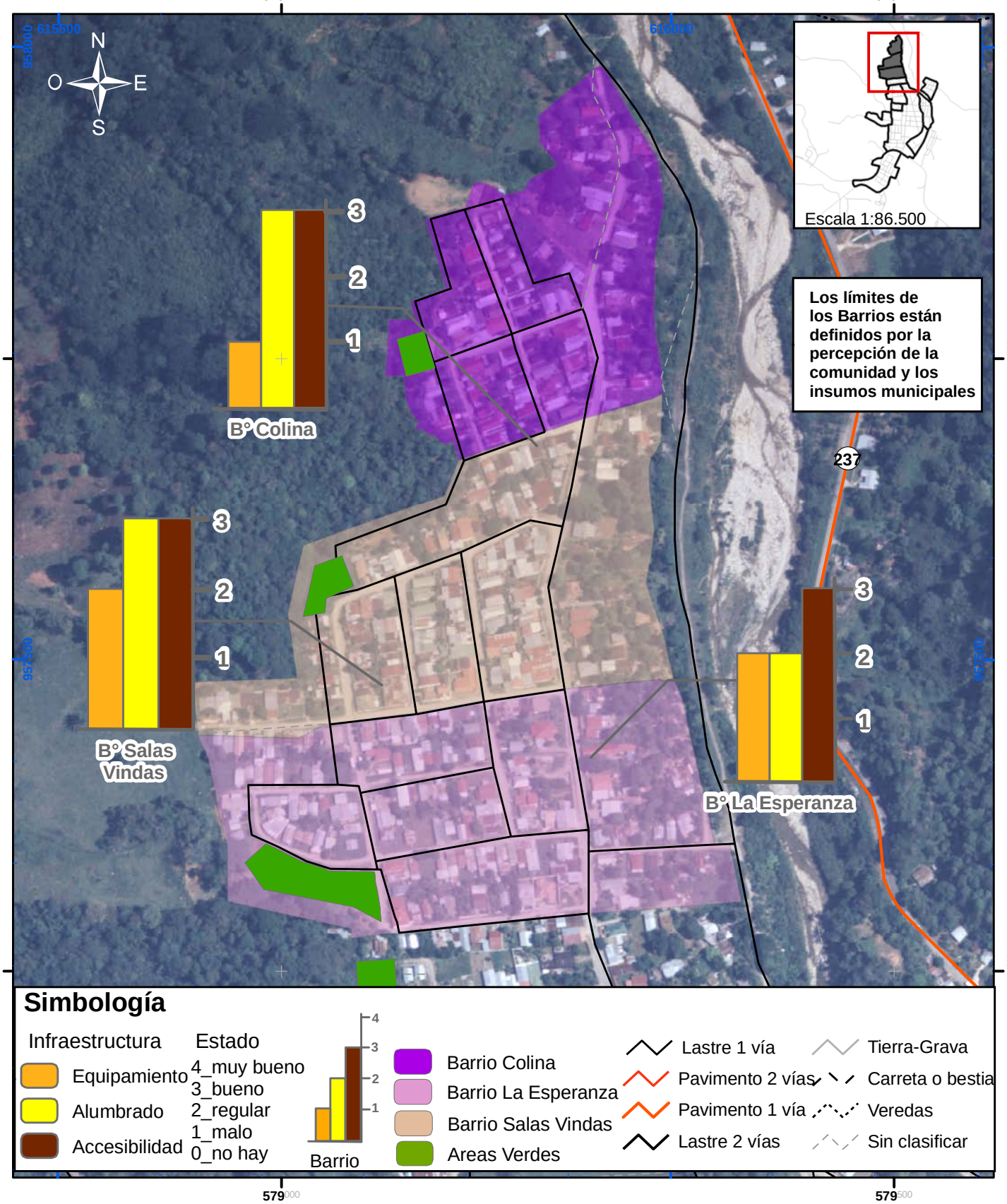
Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



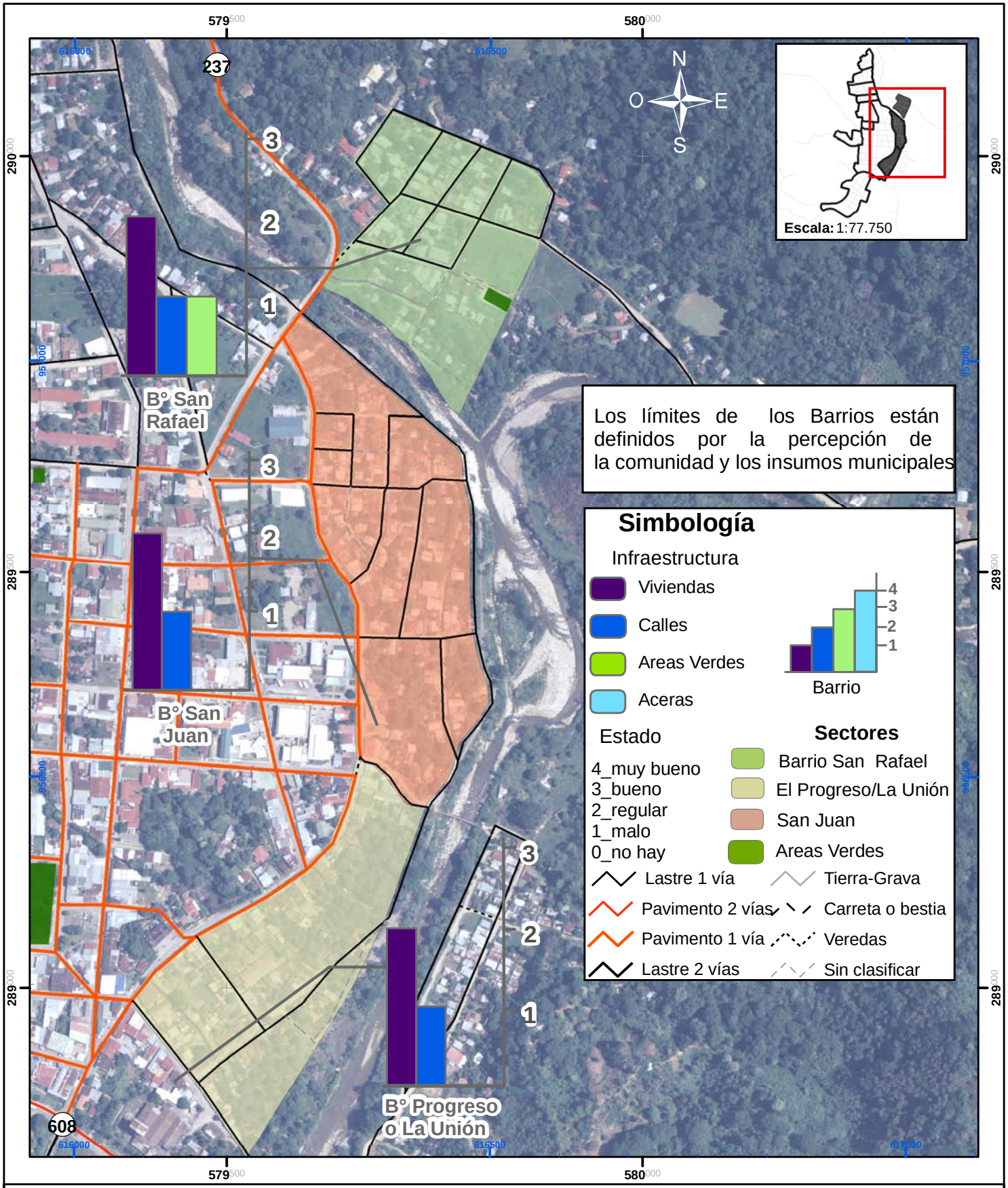
Mapa 7-5.1.1.a Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 1: Ciudad Neily
Vivienda, Calles, Áreas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores	0 25 50 100 150 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



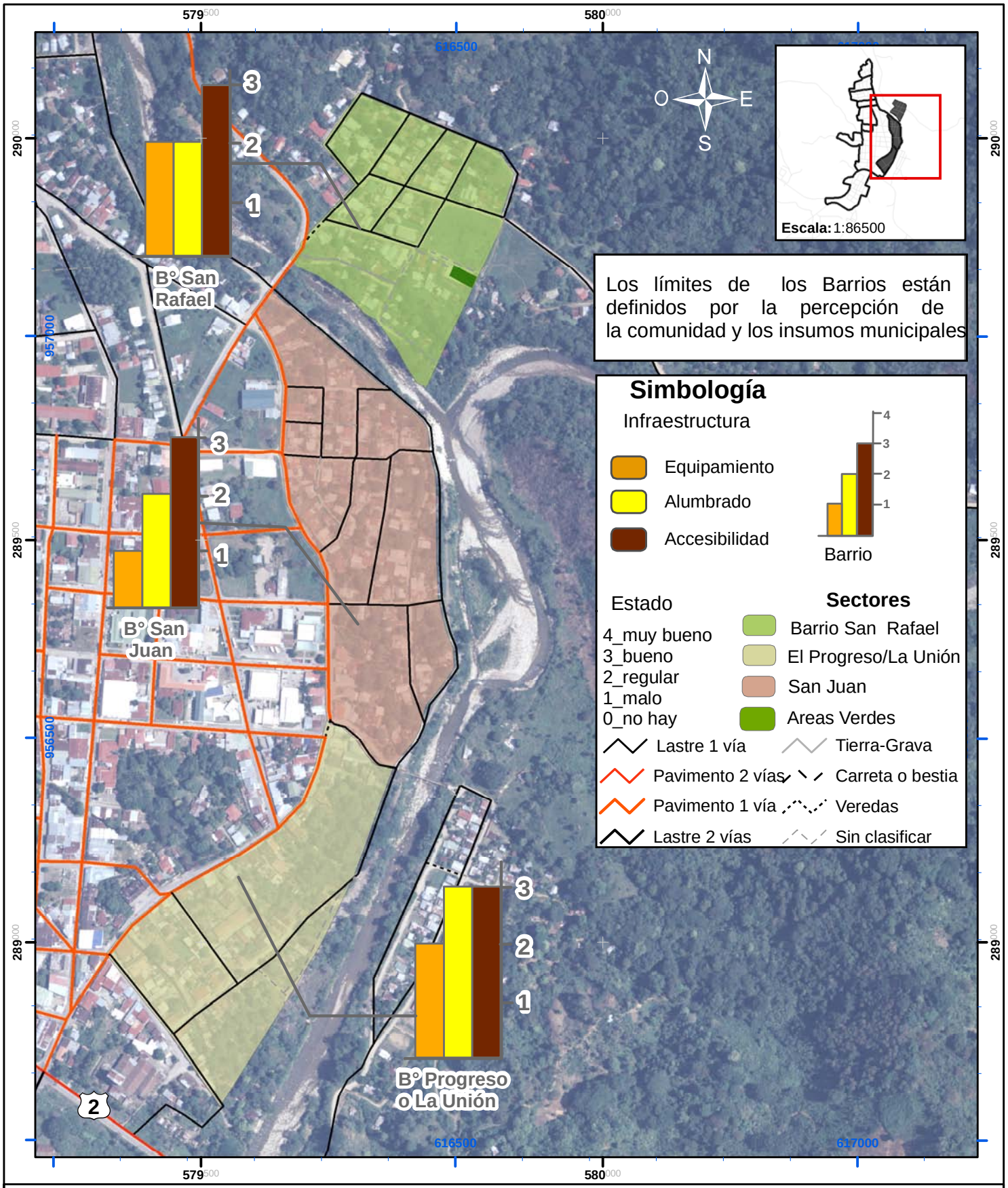
Mapa 7-5.1.1.b Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 1: Ciudad Neily
Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores	0 25 50 100 150 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;



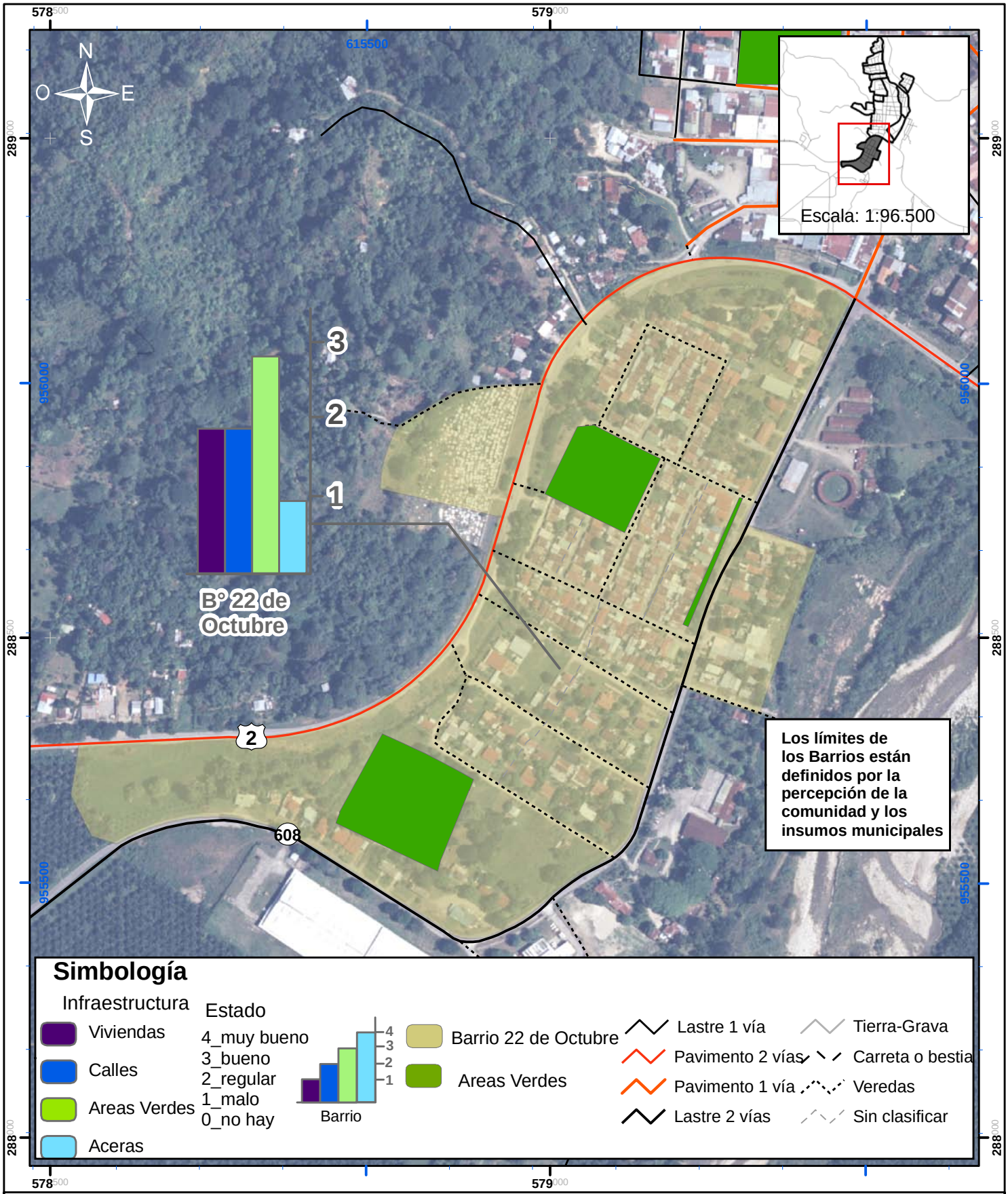
Mapa 7-5.1.2.a Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 2: Ciudad Neily
Vivienda, Calles, Áreas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal Corredores	0 25 50 100 150 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



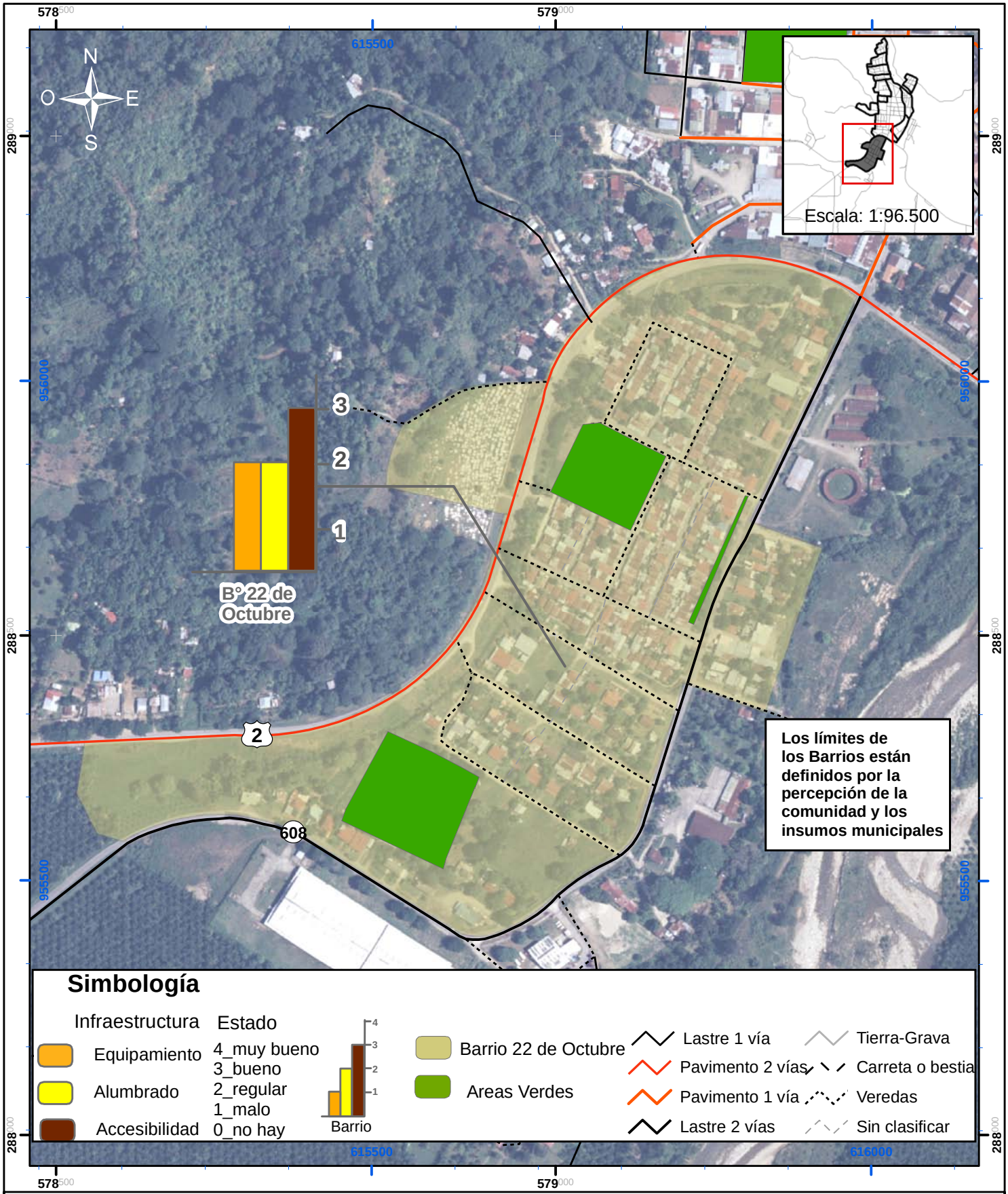
Mapa 7-5.1.2.b Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 2: Ciudad Neily
Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal Corredores	0 25 50 100 150 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



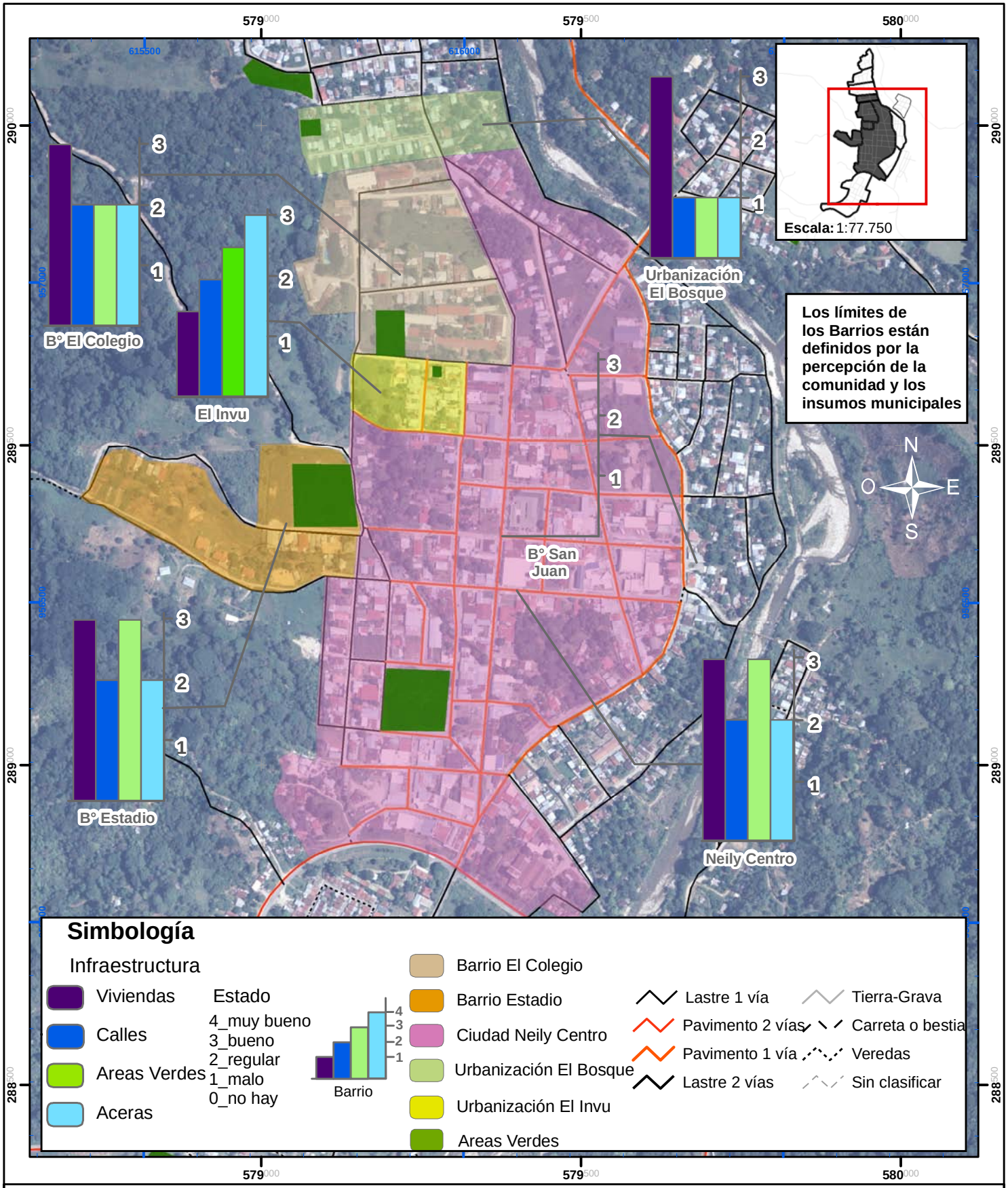
Mapa 7-5.1.3.a Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 3: Ciudad Neily
Vivienda, Calles, Areas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores	50 25 0 50 100 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;



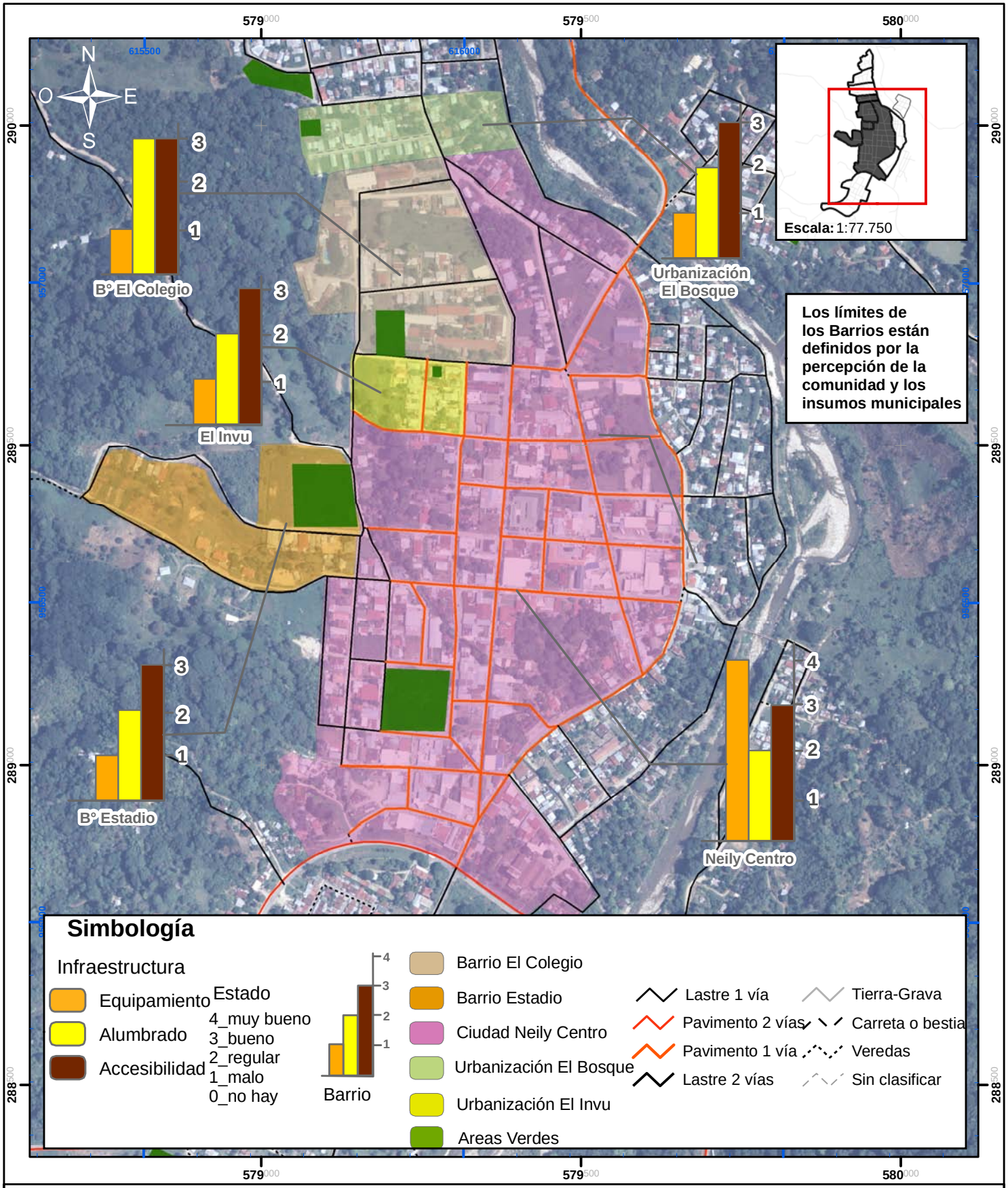
Mapa 7-5.1.3.b Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 3: Ciudad Neily
Equipamiento, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores	50 25 0 50 100 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;



Mapa 7-5.1.4.a Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 4: Ciudad Neily
Vivienda, Calles, Áreas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal Corredores	0 25 50 100 150 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;



Mapa 7-5.1.4.b Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 4: Ciudad Neily
Equipamiento, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal Corredores	0 25 50 100 150 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;

Mapa 7-5.2 Barrios y Urbanizaciones Paso Canoas

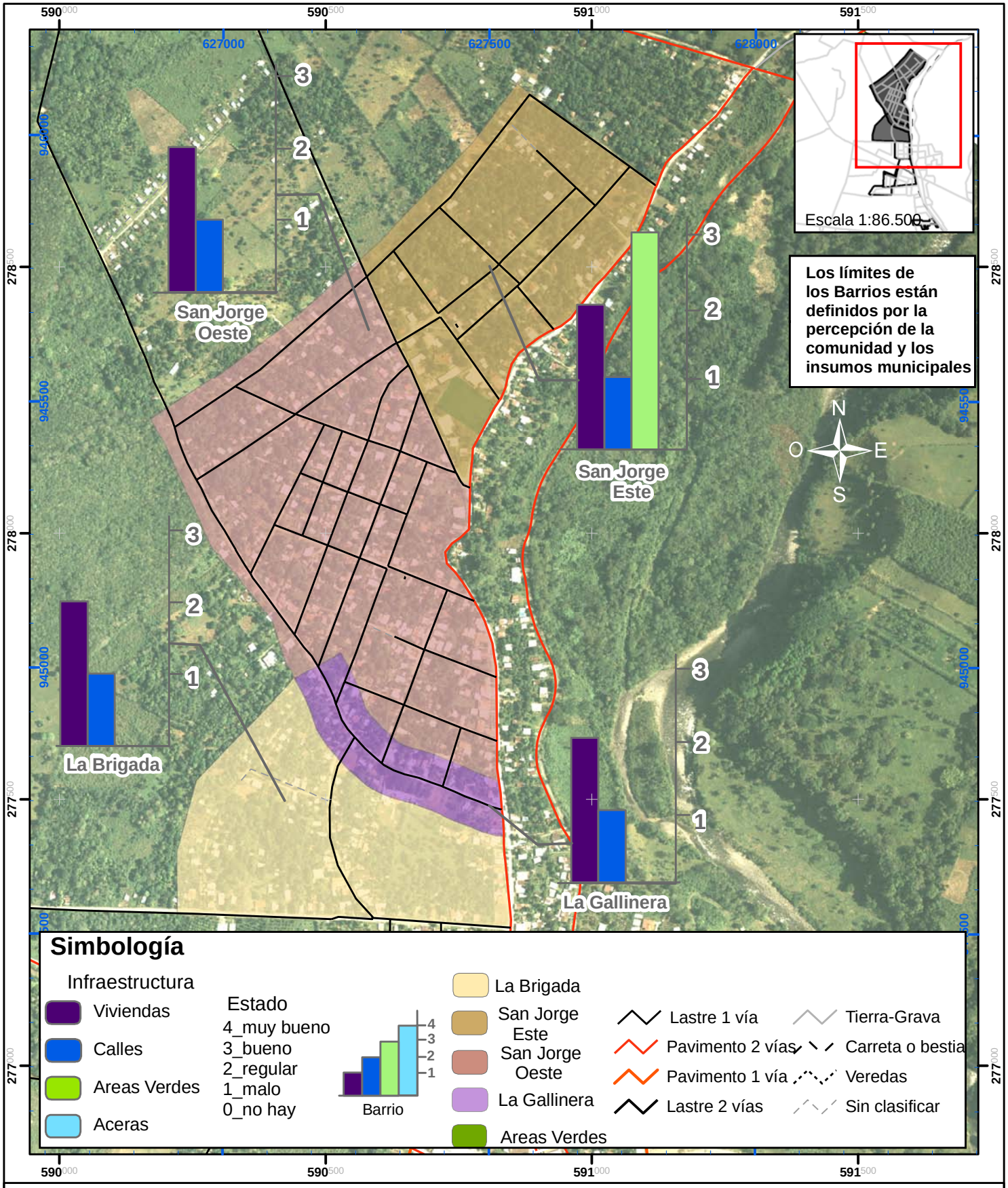
Plan Regulador Cantonal de Corredores

190 95 0 190 380 Metros

Coordenadas Lambert Sur
(CRTM05 se indican en azul)

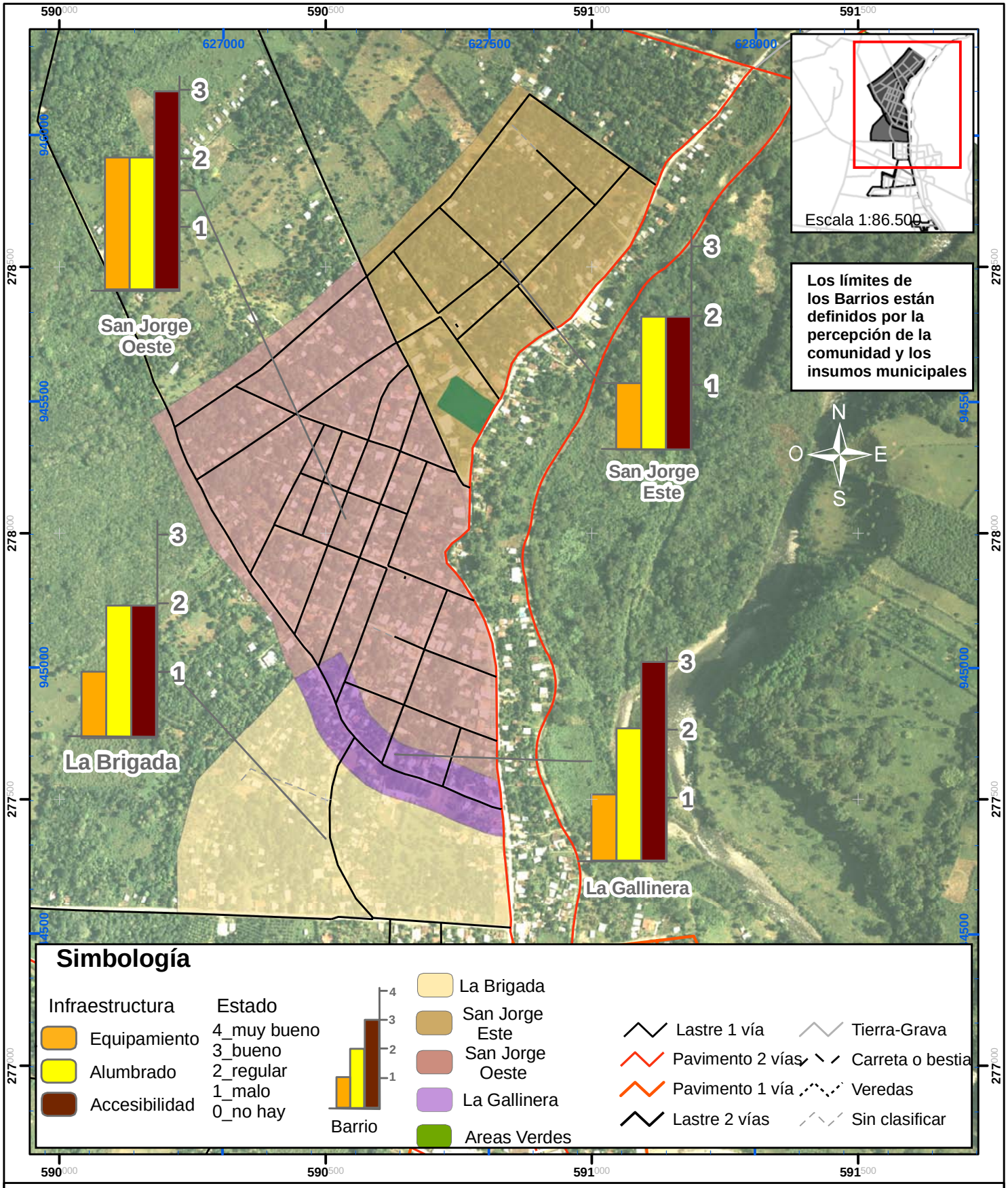
Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



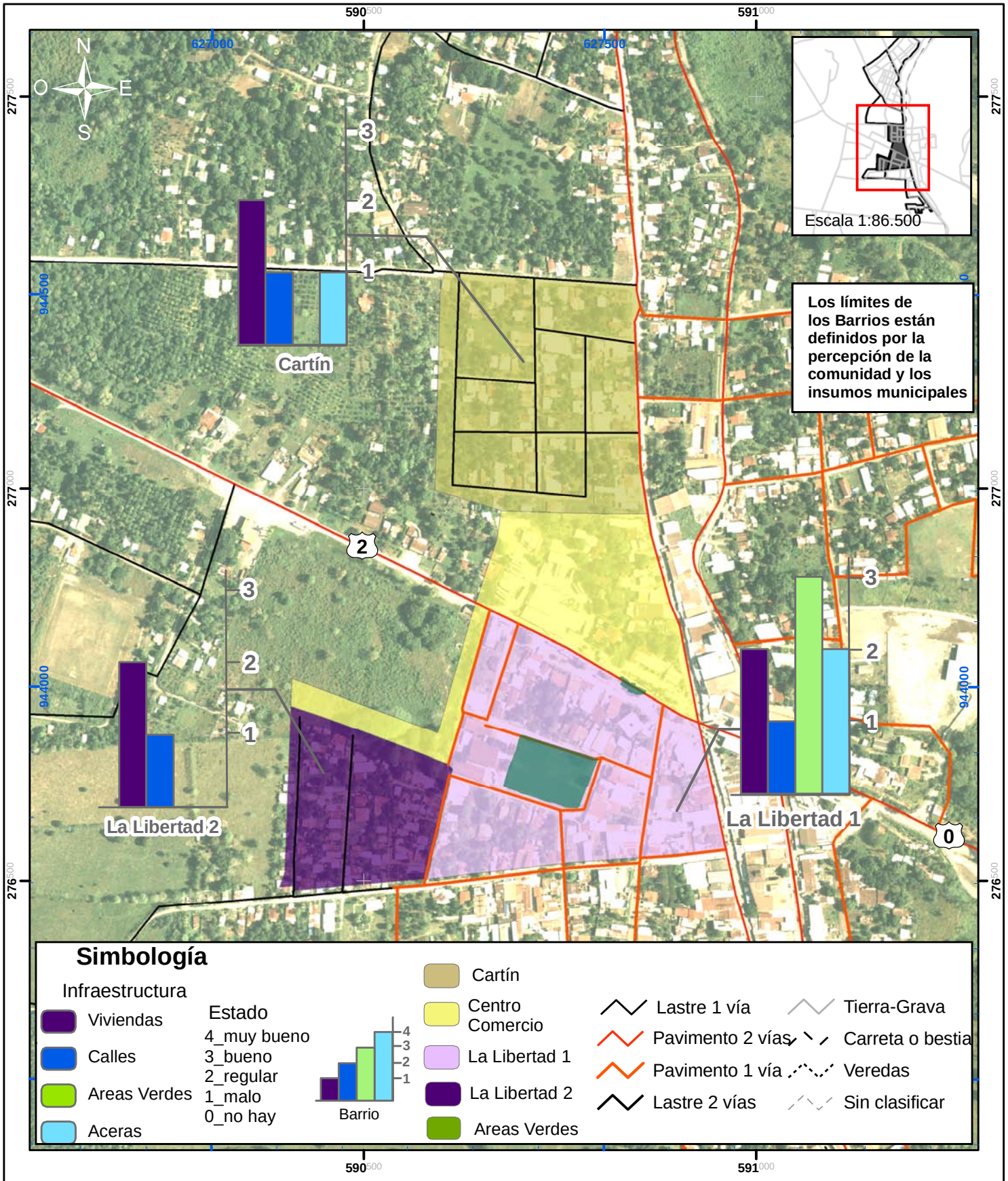
Mapa 7-5.2.1.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 1: Paso Canoas
Vivienda, Calles, Areas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



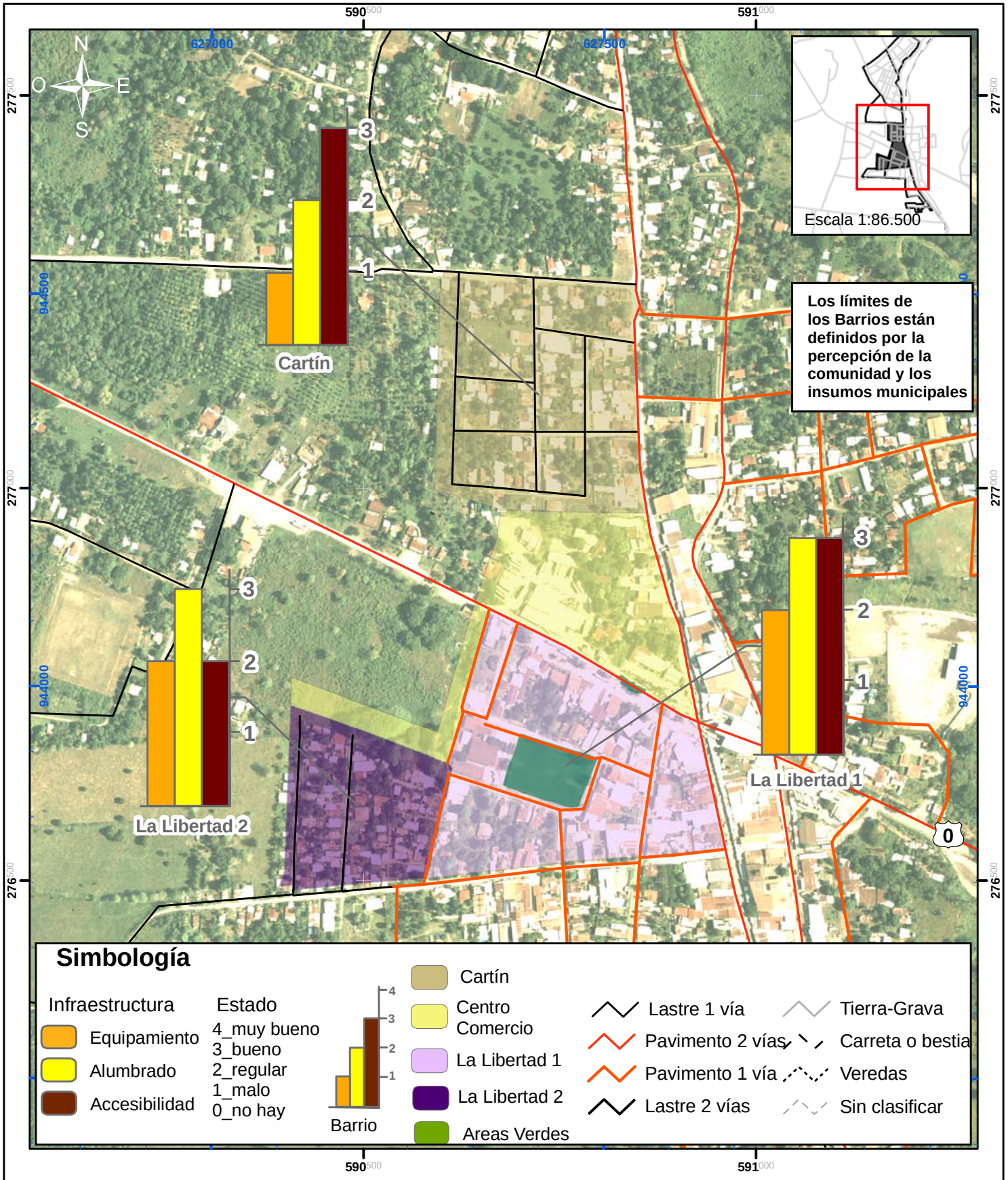
Mapa 7-5.2.1.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 1: Paso Canoas
Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000;



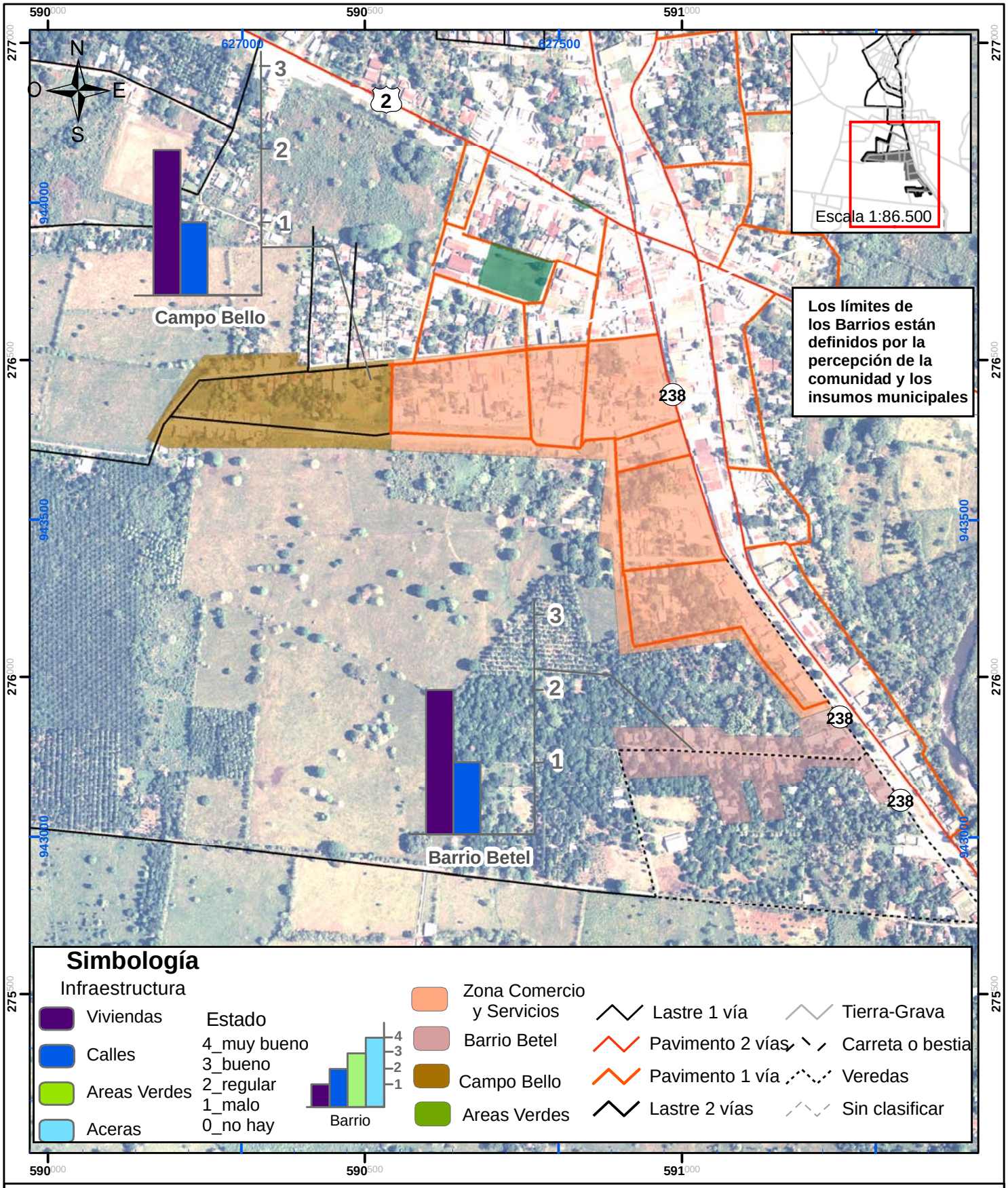
Mapa 7-5.2.2.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 2: Paso Canoas
Vivienda, Calles, Areas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



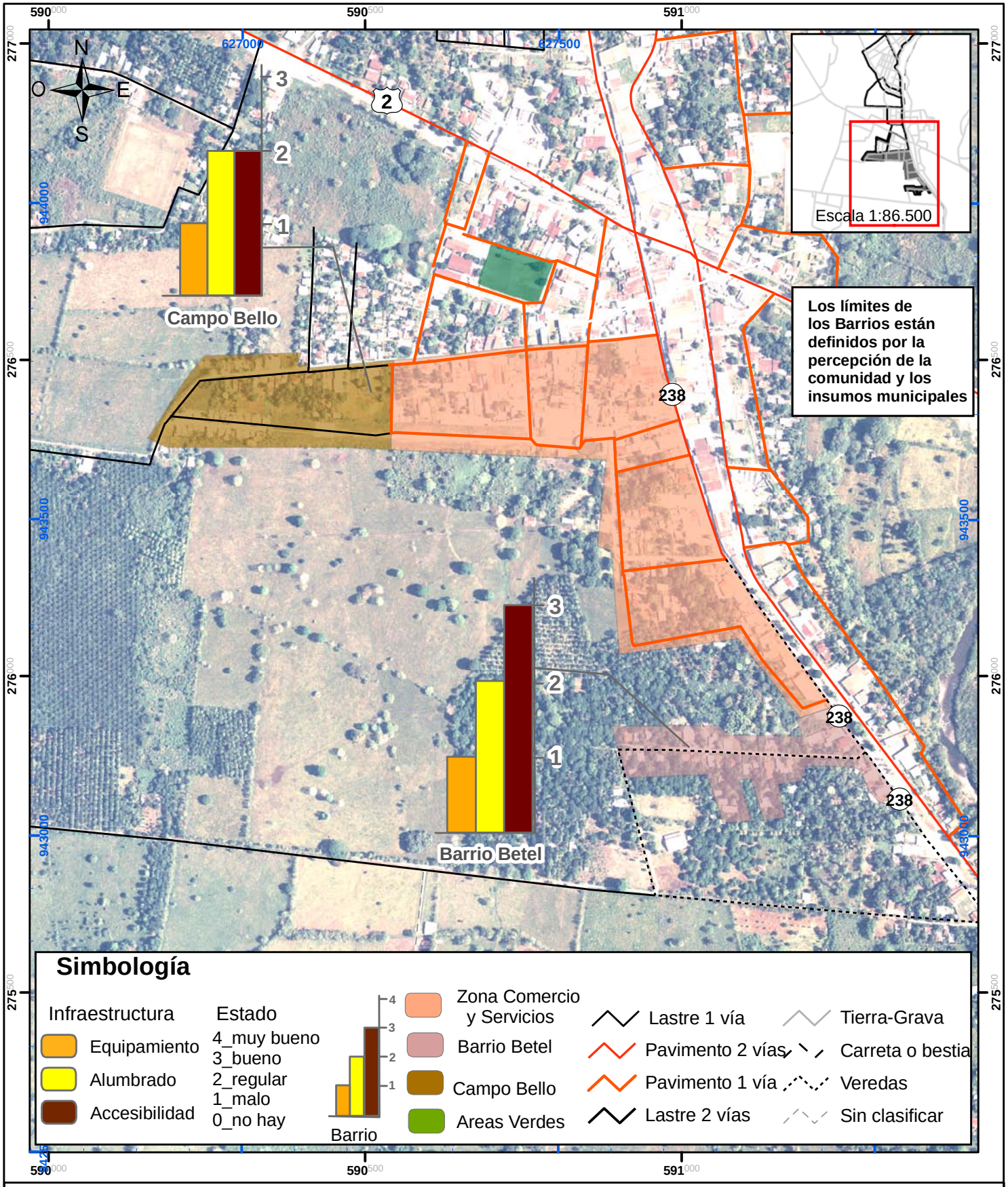
Mapa 7-5.2.2.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 2: Paso Canoas
Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



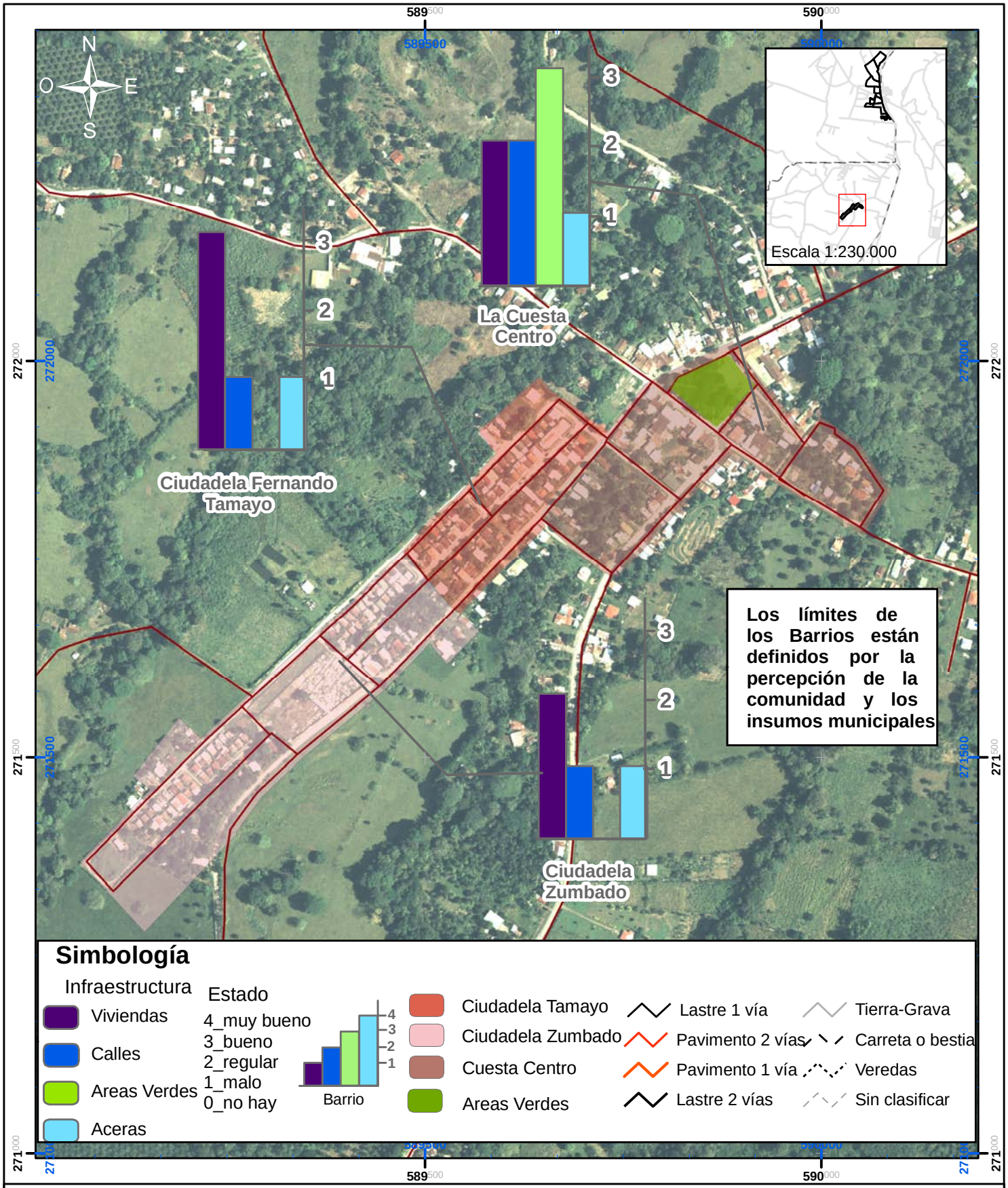
Mapa 7-5.2.3.a. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 3: Paso Canoas
Vivienda, Calles, Areas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



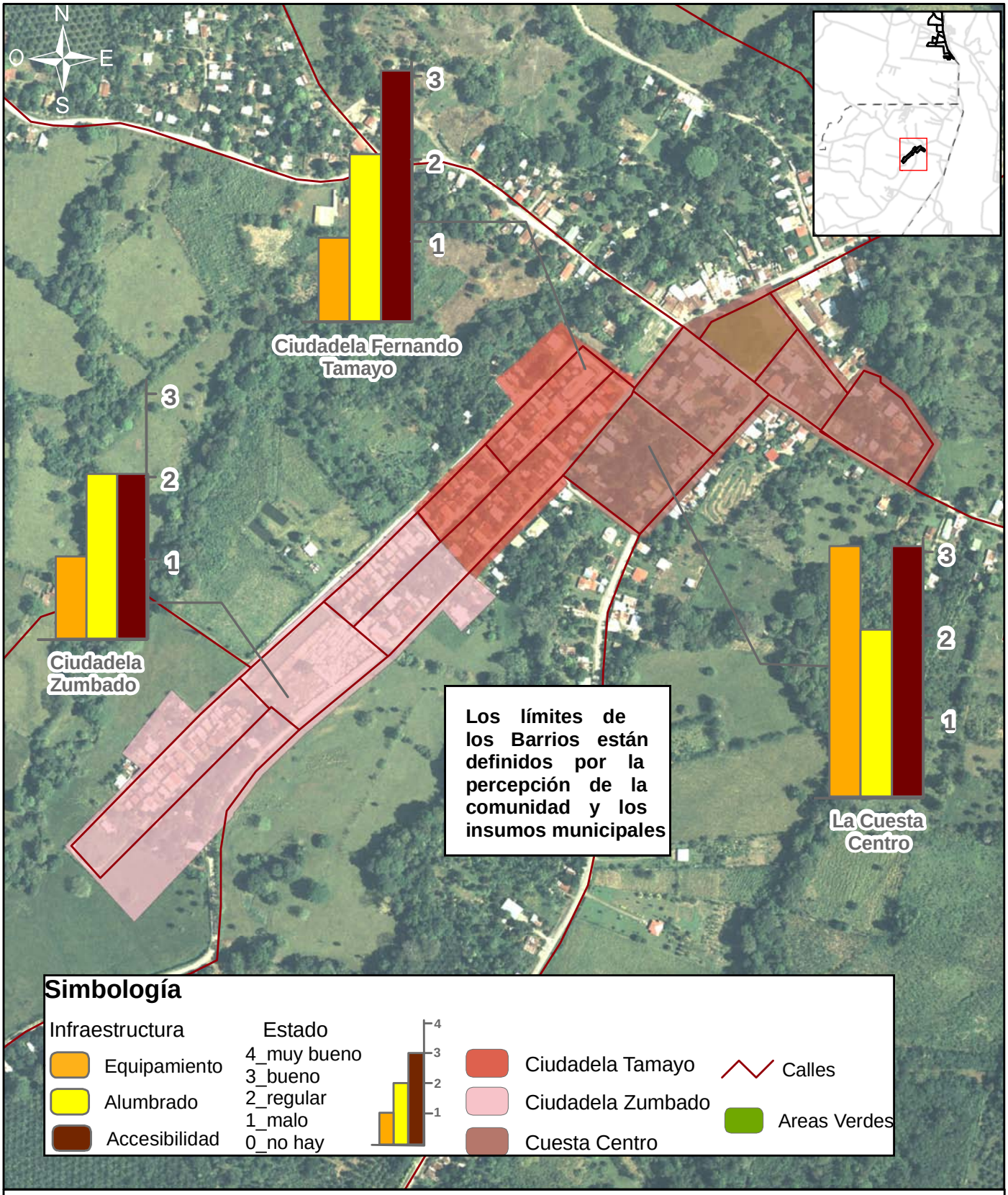
Mapa 7-5.2.3.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Sector 3: Paso Canoas
Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



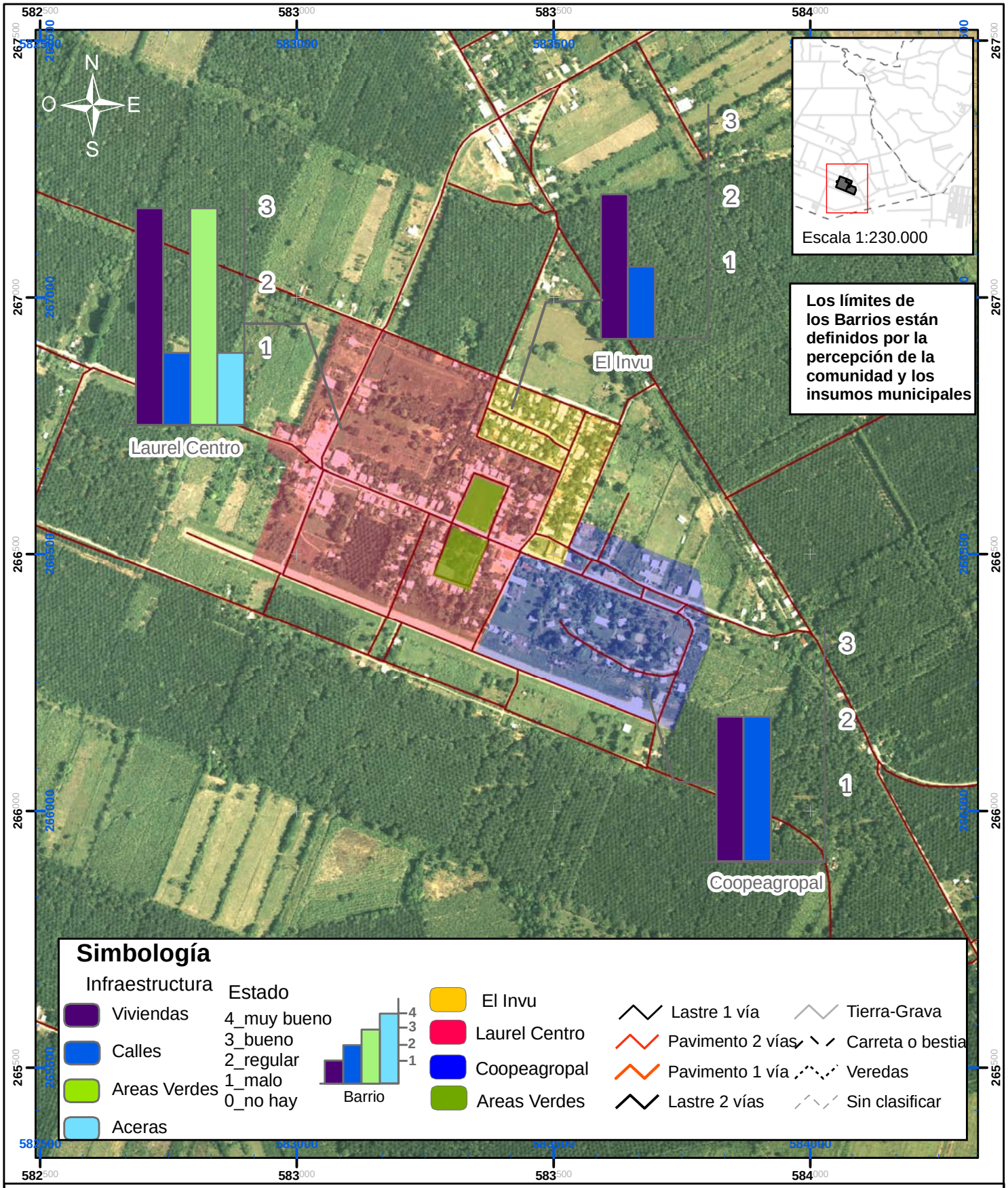
Mapa 7-5.3.a Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
La Cuesta
Vivienda, Calles, Areas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores	50 25 0 50 100 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



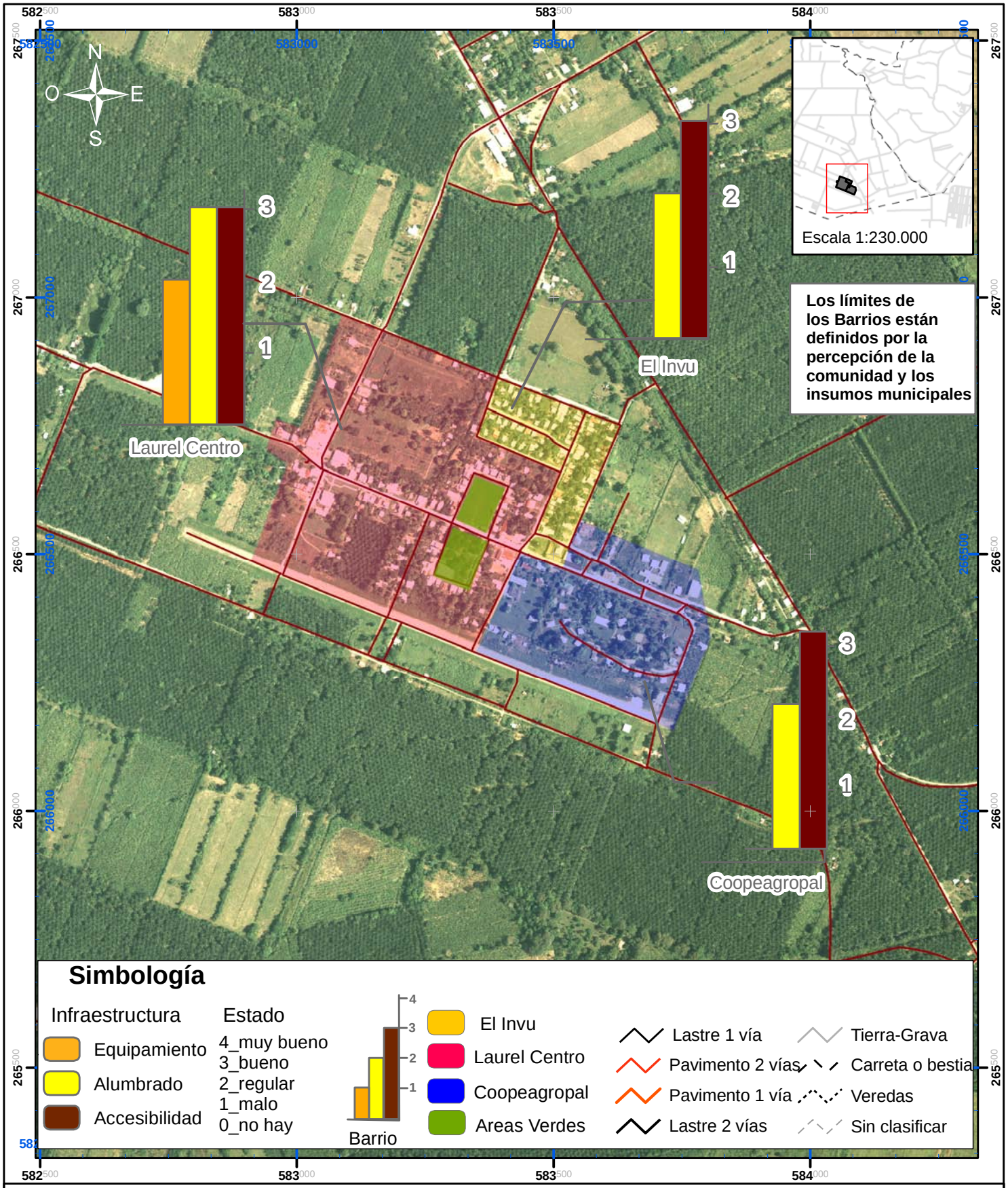
Mapa 7-5.3.b. Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
La Cuesta
Equipamiento urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores	50 25 0 50 100 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000



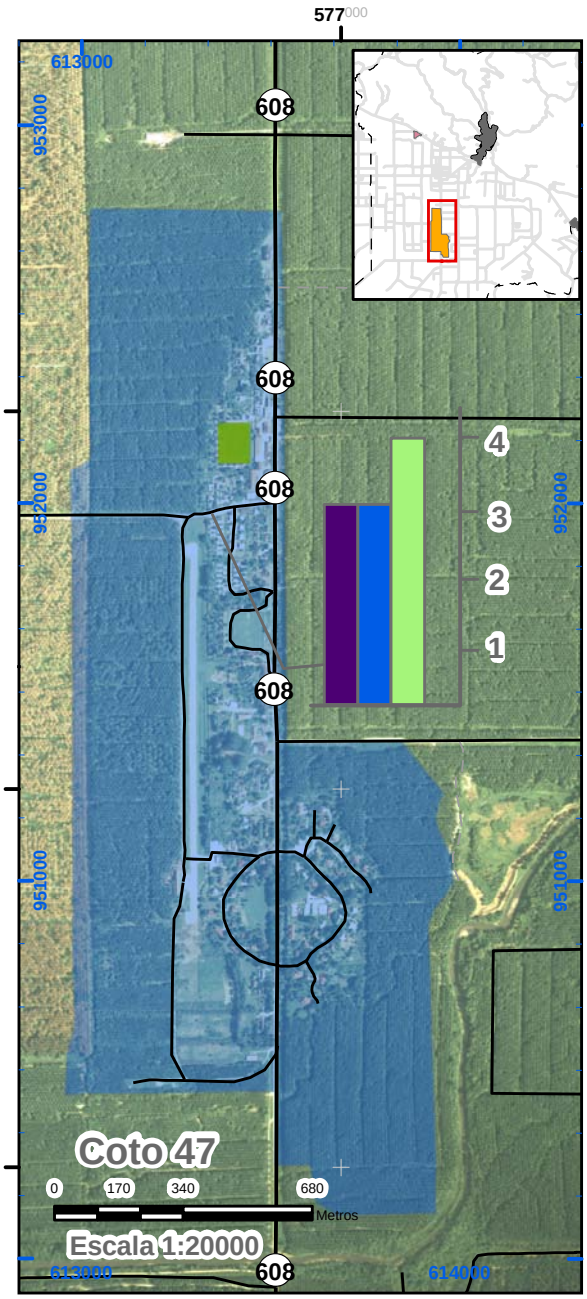
Mapa 7-5.4.a Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Laurel
Vivienda, Calles, Areas Verdes, Aceras

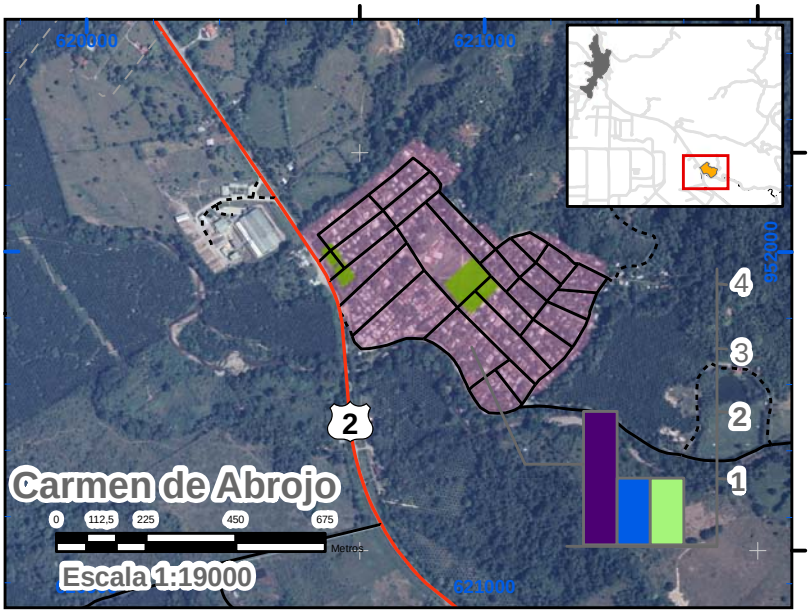
Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000

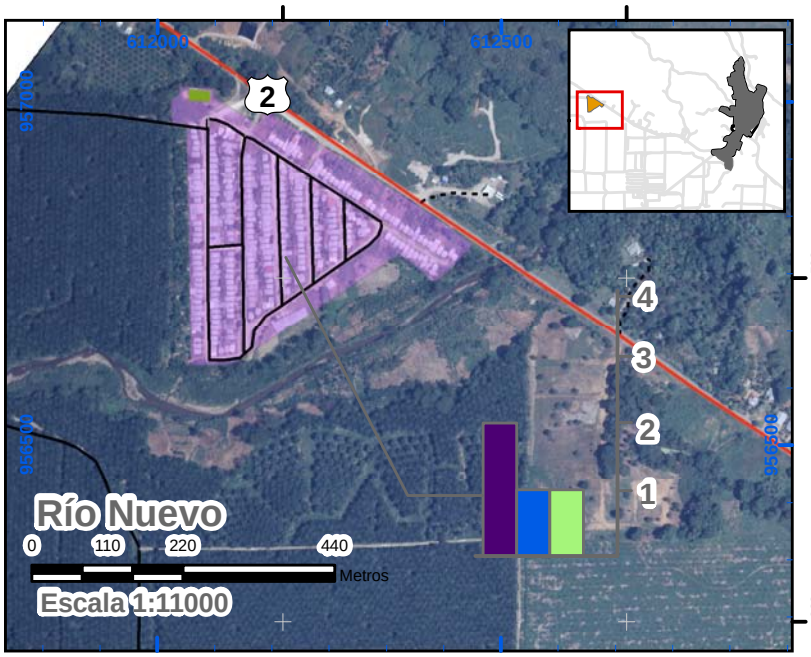


Mapa 7-5.4.b Evaluación de Barrios y Urbanizaciones
Laurel
Equipamiento, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores	100 50 0 100 200 Metros Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)	Fuentes: IGN, Hojas Cartográficas 1 : 50,000







Simbología

Infraestructura

- Viviendas
- Calles
- Areas Verdes
- Aceras
- El Carmen de Abrojo
- Coto 47

Estado

4_muy bueno
3_bueno
2_regular
1_malo
0_no hay

- Rio Nuevo
- Areas Verdes

- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

N O E S

Notas:

1. Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales.
2. Rïio Nuevo es un asentamiento fuera del centro de población más cercano (Neily), el cual tiene potencial para llegar a ser poblado.

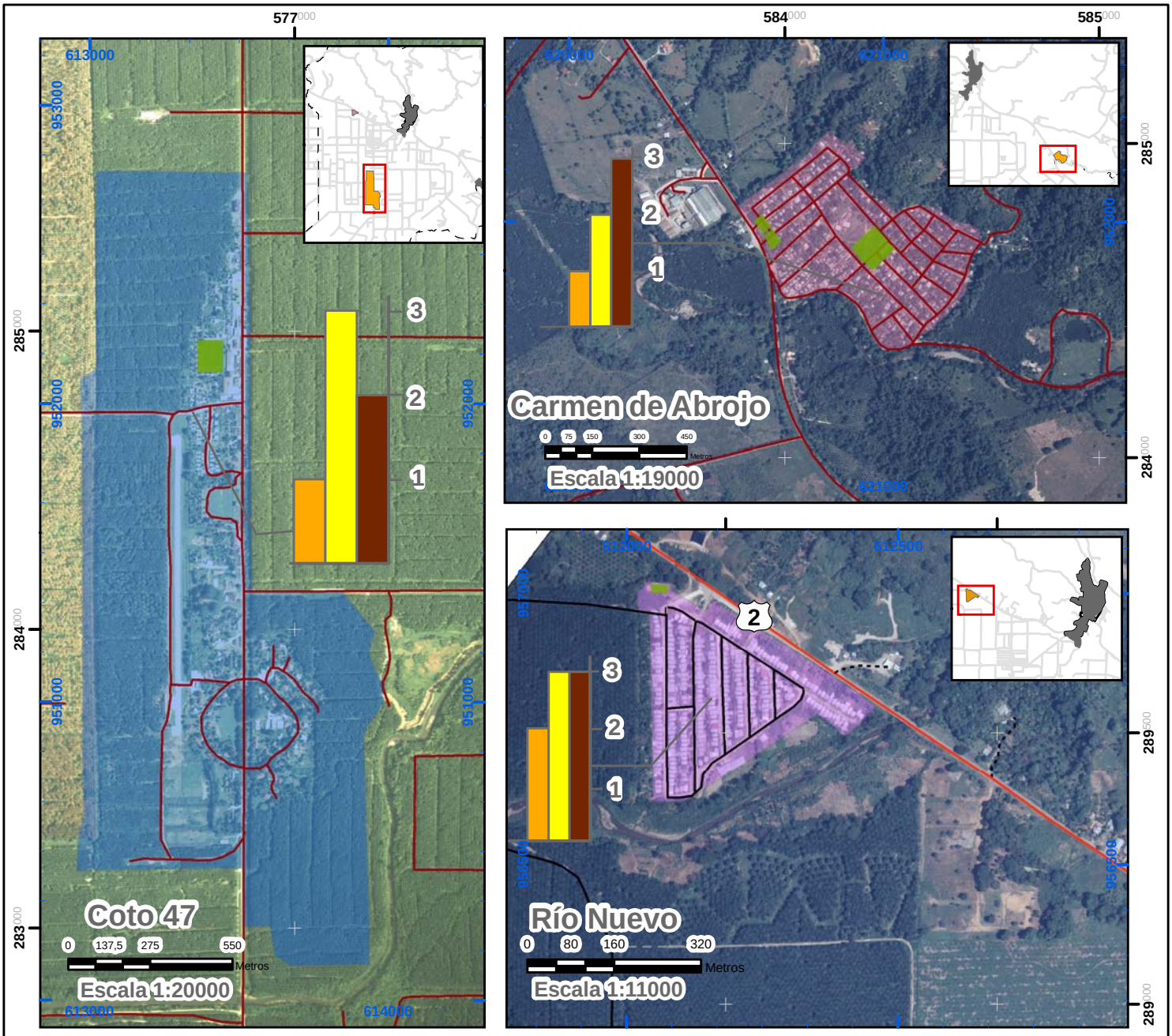
Mapa 7-5.5.Corredores. Evaluación de Poblados
Coto 47, Carmen de Abrojo, Río Nuevo
Grupo a: Viviendas, Calles, Areas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Simbología

Infraestructura

- Equipamiento
- Alumbrado
- Accesibilidad
- El Carmen de Abrojo
- Coto 47
- Rio Nuevo
- Areas Verdes

Estado

4_muy bueno
3_bueno
2_regular
1_malo
0_no hay

Poblado

- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

N O E S

Notas:

1. Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales.
2. Rïo Nuevo es un asentamiento fuera del centro de población más cercano (Neily), el cual tiene potencial para llegar a ser poblado.

Mapa 7-5.5.Corredores. Evaluación de Poblados Coto 47, Carmen de Abrojo, Río Nuevo
Grupo b: Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible Universidad de Costa Rica





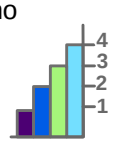
Simbología

Infraestructura

- Viviendas
- Calles
- Areas Verdes
- Aceras
- Darizara
- El Triunfo
- Areas Verdes

Estado

4_muy bueno
3_bueno
2_regular
1_malo
0_no hay



- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales

Mapa 7-5.5. Paso Canoas. Evaluación de Poblados Darizara, El Triunfo
Grupo a: Viviendas, Calles, Areas Verdes, Aceras.

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica





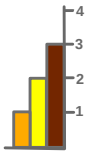
Simbología

Infraestructura

- Equipamiento
- Alumbrado
- Accesibilidad
- Darizara
- El Triunfo
- Areas Verdes

Estado

4_muy bueno
3_bueno
2_regular
1_malo
0_no hay



- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales

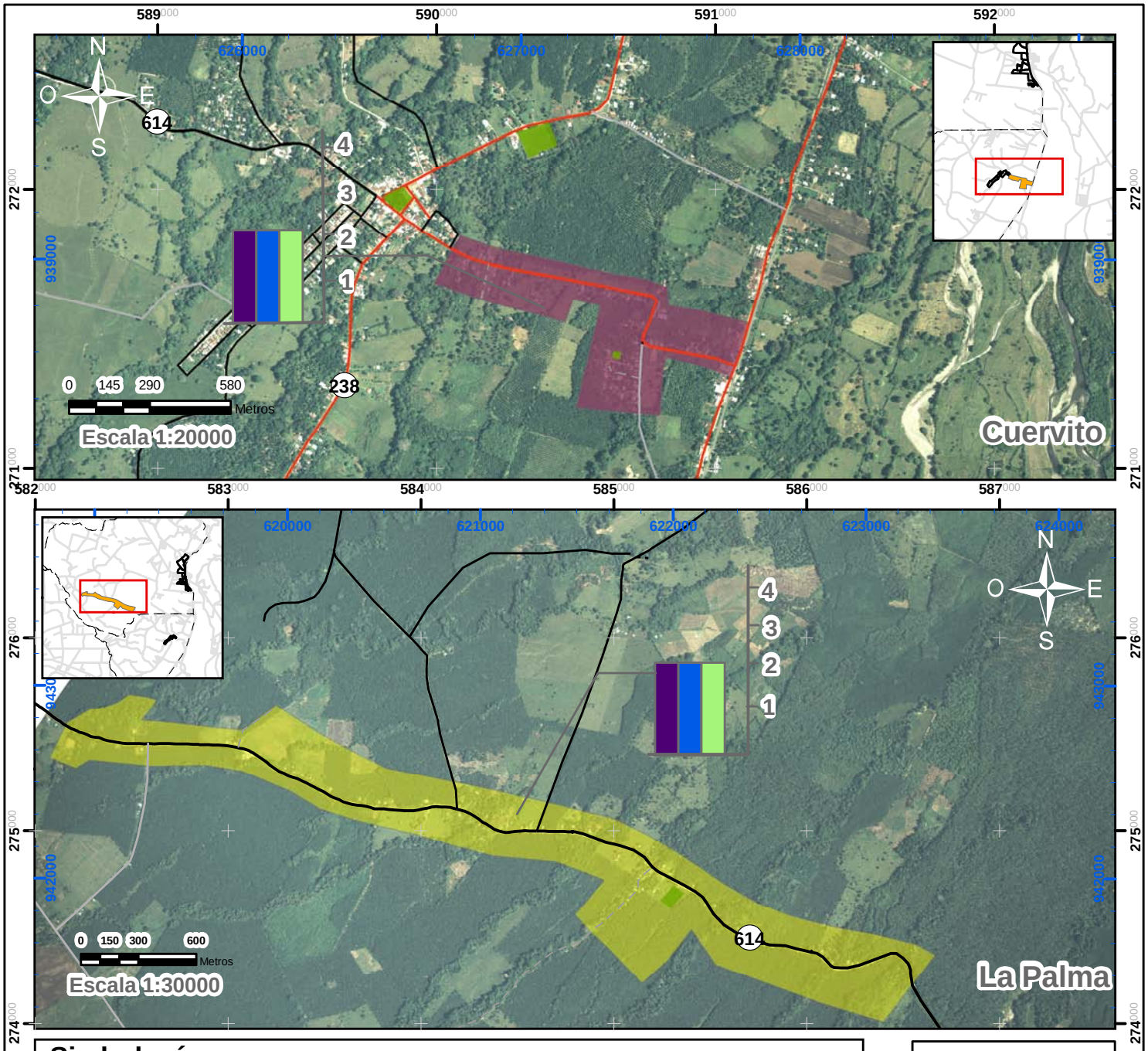
Mapa 7-5.5.Paso Canoas.b. Evaluación de Poblados Darizara y El Triunfo
Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Simbología

Infraestructura

- Viviendas
- Calles
- Areas Verdes
- Aceras
- Cuervito
- La Palma
- Areas Verdes

Estado

4_muy bueno
3_bueno
2_regular
1_malo
0_no hay

- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales

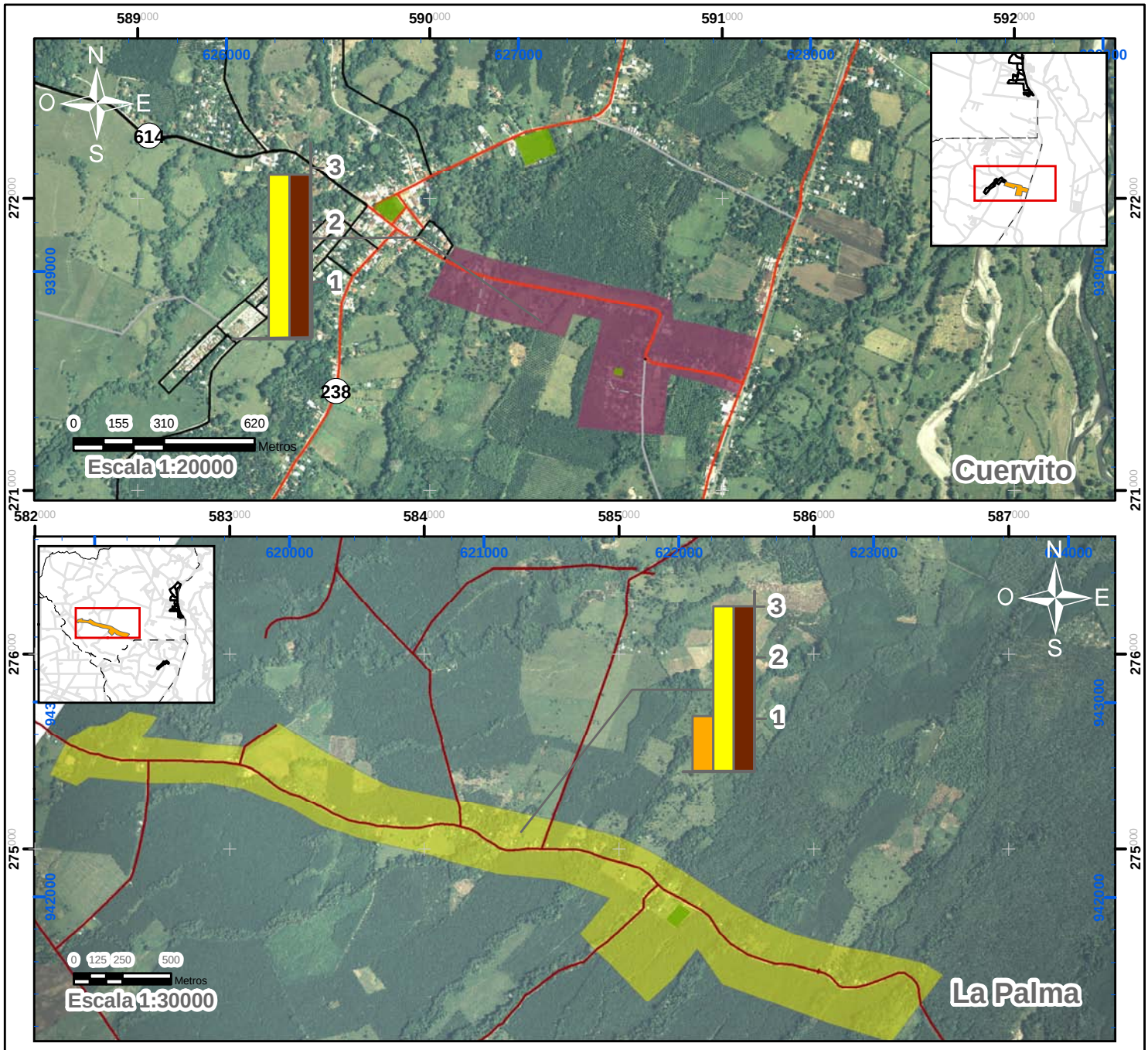
Mapa 7-5.5. La Cuesta. Evaluación de Poblados Cuervito, La Palma
Grupo a: Vivienda, Calles, Areas Verdes, Aceras

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica



Simbología

Infraestructura

- Equipamiento
- Alumbrado
- Accesibilidad
- Cuervito
- La Palma
- Areas Verdes

Estado

4_muy bueno
3_bueno
2_regular
1_malo
0_no hay

Barrio

- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales

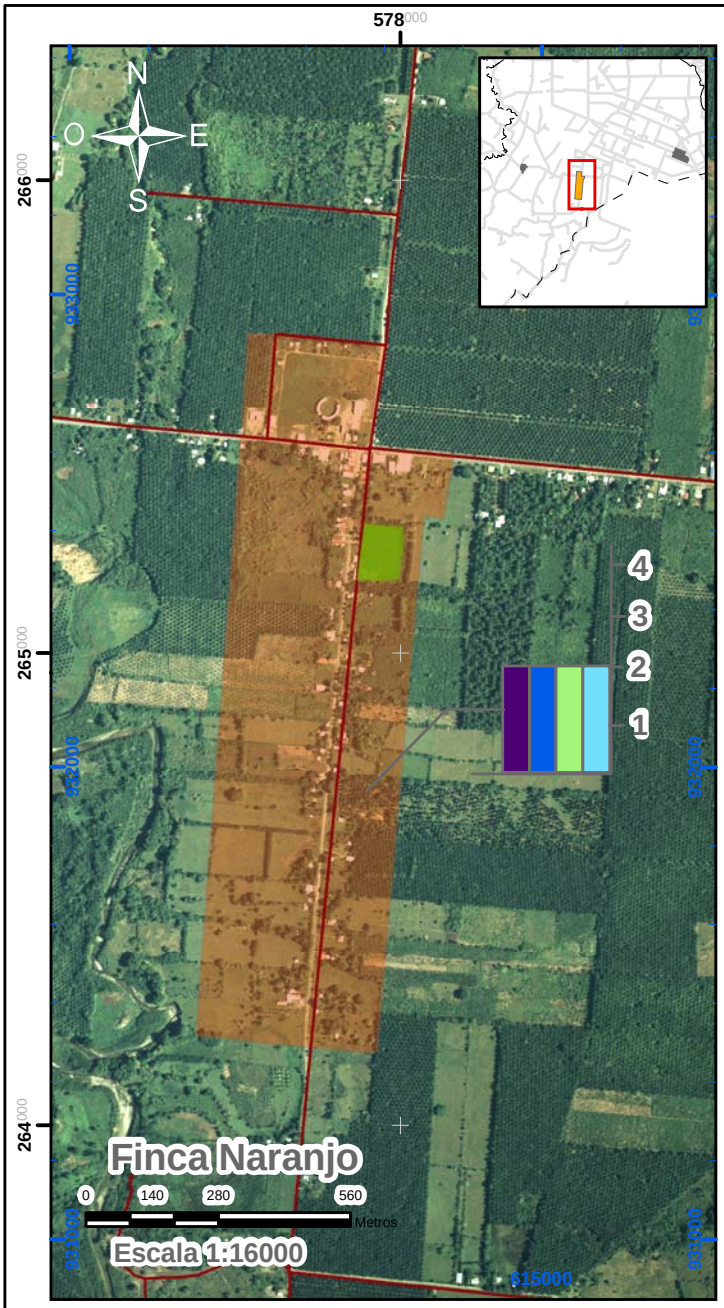
Mapa 7-5.5. La Cuesta. Evaluación de Poblados Cuervito, La Palma
Grupo b: Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

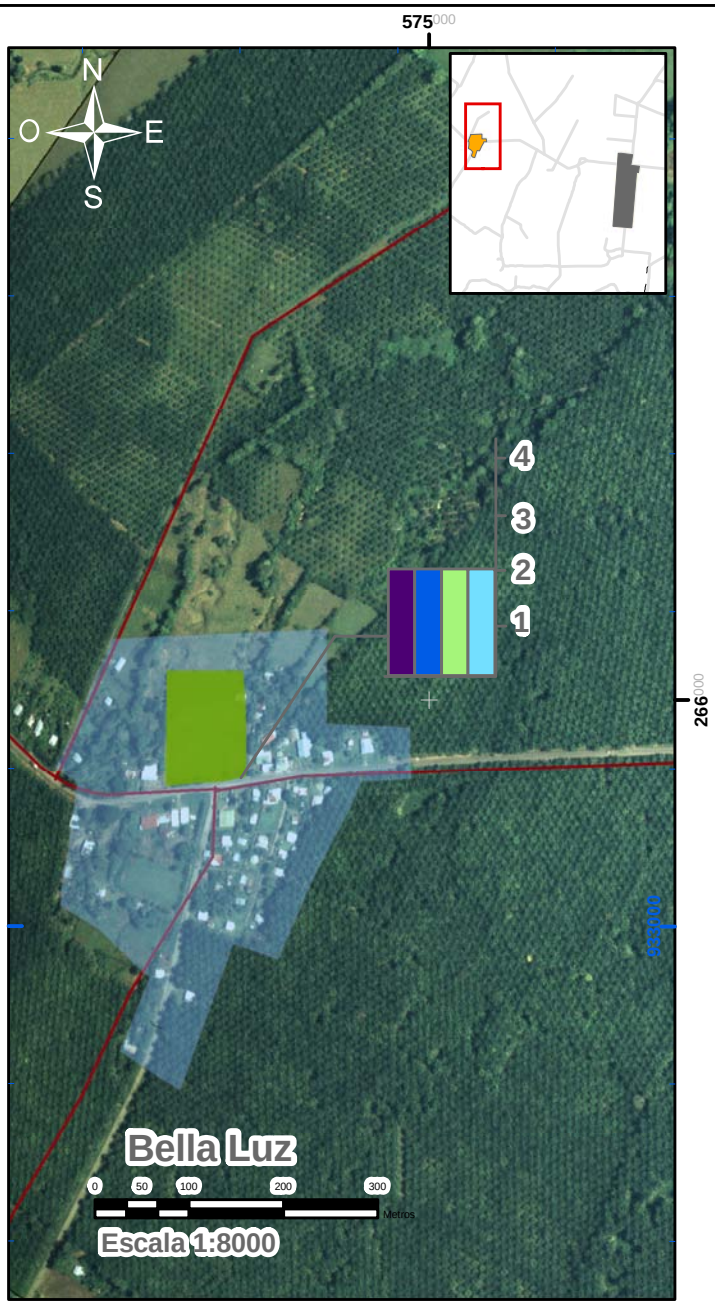
Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica





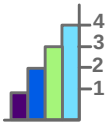
Simbología

Infraestructura

- Viviendas
- Calles
- Areas Verdes
- Aceras
- Finca Naranjo
- Bella Luz
- Areas Verdes

Estado

4_muy bueno
3_bueno
2_regular
1_malo
0_no hay



- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Gravа
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales

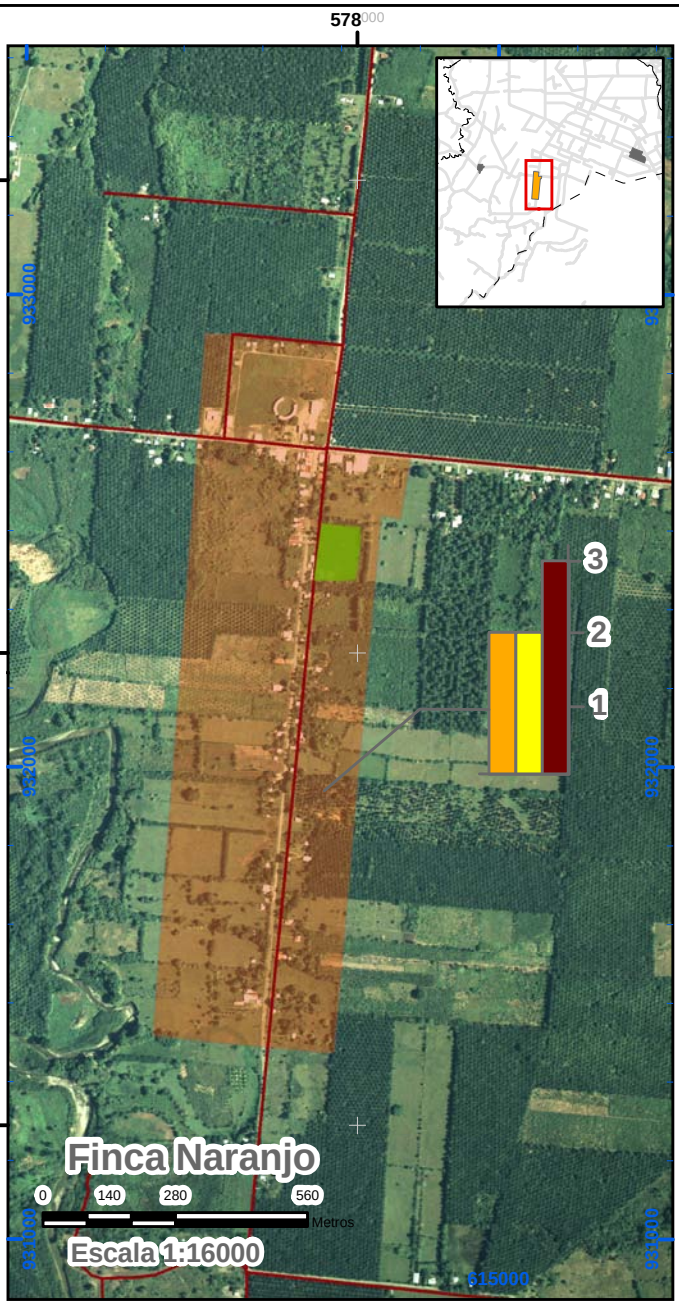
Mapa 7-5.5.Laurel. Evaluación de Poblados
Finca Naranjo, Bella Luz
Grupo a: Viviendas, Calles, Áreas Verdes, Aceras.

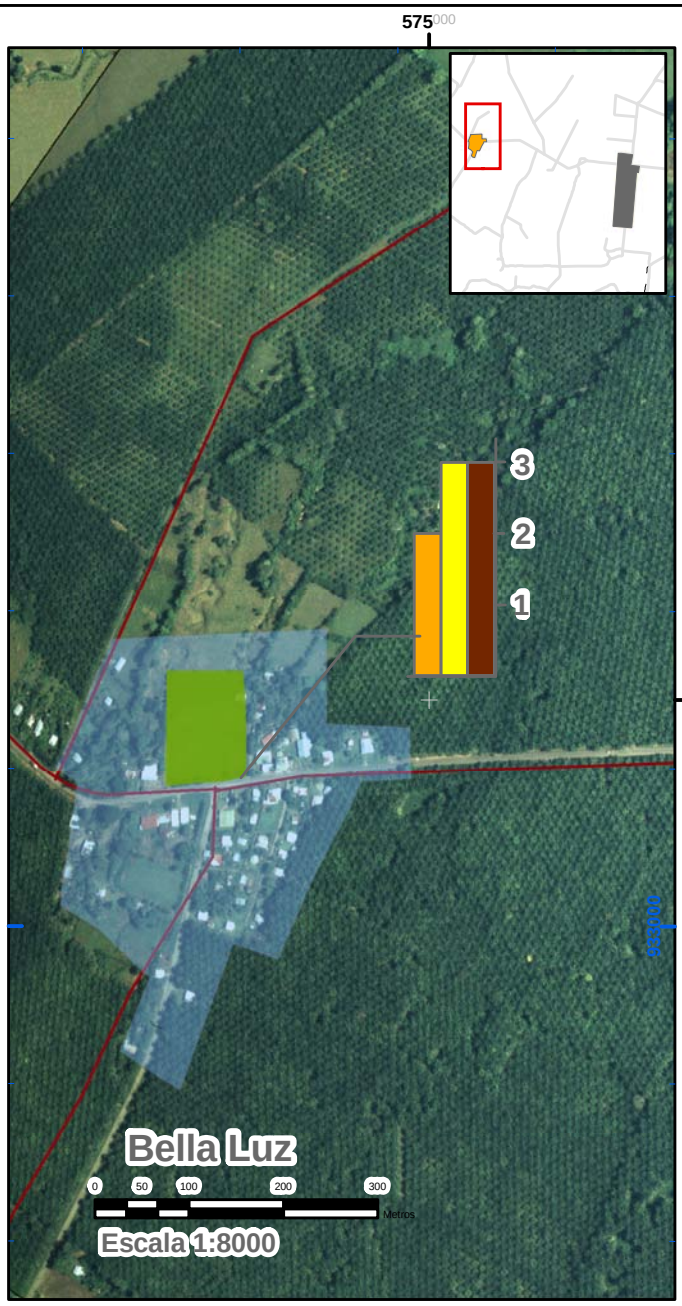
Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica





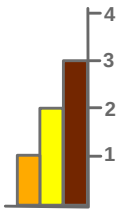
Simbología

Infraestructura

- Equipamiento
- Alumbrado
- Accesibilidad
- Finca Naranjo
- Bella Luz

Estado

- 4_muy bueno
- 3_bueno
- 2_regular
- 1_malo
- 0_no hay



Poblado

- Areas Verdes

- Lastre 1 vía
- Pavimento 2 vías
- Pavimento 1 vía
- Lastre 2 vías
- Tierra-Grava
- Carreta o bestia
- Veredas
- Sin clasificar

N
O
E
S

Los límites de los Poblados están definidos por la percepción de la comunidad y los insumos municipales

Mapa 7-5.5.Laurel. Evaluación de Poblados
Finca Naranjo, Bella Luz
Grupo b: Equipamiento Urbano, Alumbrado Público, Accesibilidad

Plan Regulador Cantonal de Corredores

Fuente: Mapas 1:50 000 IGN

Coordenadas Lambert Sur (CRTM05 se indican en azul)

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

ANEXO 7-5.1 ENCUESTA A HABITANTES

URBANIZACIÓN O CENTRO DE POBLACIÓN:_____

1. ¿Cuáles considera usted son los principales problemas que afectan su **comunidad**?

2. ¿Cuáles considera usted son las mayores fortalezas que posee su **comunidad**?

3. ¿Considera usted que en el lugar donde vive se satisfacen las necesidades en servicios de agua, luz, teléfono, empleo, educación, salud y comercio de su comunidad? si la respuesta es NO explique.

4. Que actividades productivas se realizan o le gustaría se desarrollaran en la zona?

5. ¿Qué actividades recreativas y/o culturales practica usted o sus vecinos? Y dónde?

6. ¿Qué opinión tiene usted sobre las áreas verdes (parques, canchas, zona infantil) de su pueblo y el uso que se le da?

7. ¿En este barrio tienen problemas con inundaciones o deslizamientos? _____ ¿Cuál ha sido el motivo de las inundaciones o deslizamientos? _____ ¿Cuándo han habido inundaciones o deslizamientos? _____

Le gustaría ser contactado /a?____ Nombre: _____
Tel:_____
Ocupación:

ANEXO 7-5.2 FICHA DE EVALUACION DE BARRIOS Y POBLADOS

Centro de Población/Barrio/Poblado:	ID	ProDUS Universidad de Costa Rica

Nombre del Lugar:

Fecha:
Cámara:
Cantidad de Lotes o Viviendas:

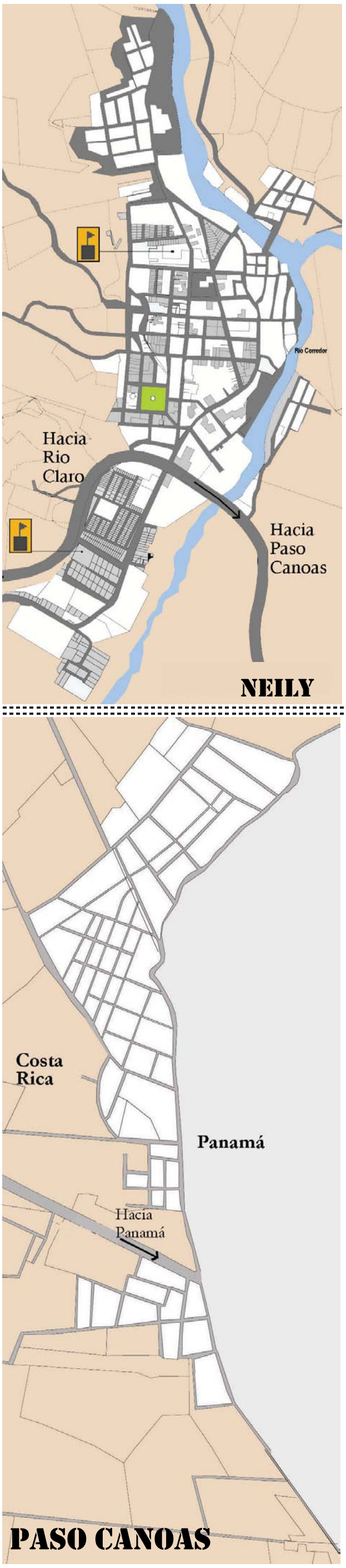
Localización	
Distrito:	
Punto de Referencia:	
Avenida:	
Calle:	
Año de Construcción:	
Tamaño Promedio del Lote	
No hay Información:	
Frente:	
Área:	
Grado de Urbanización	
Lotificada	
En Construcción (%)	
Finalizada	
Viviendas	
Material Predominante	
Mampostería	Prefa
Madera	Mixto
Otro:	
Estado general material de la viv.	
Muy Bueno	Malo
Bueno	Muy Malo
Regular	
Dispersión del estado / viviendas	
Alto	Bajo
Topografía	
Zona Plana	
Terreno con Pendientes Leves	
Terreno muy Quebrado	
Área Verde	
Hay	No Hay
Deporte	Estar
J. Infantiles	Sin Uso
Otro:	
Nota o comentario sobre uso del área	

Tipo de Asentamiento			
Barrio			
Urbanización o Residencial			
Proyecto de Interés Social			
Otro:			
Tenencia de la tierra			
IDA		Privado	
INVU		Invasión	
IMAS		Otro:	
BANVHI			
Equipamento Urbano			
Mobiliario Urbano			
Basureros		Mesas	
Hidrantes		Tel. Público	
Otro:		Bancas	
Estado de las Calles			
Muy Bueno		Malo	
Bueno		Muy Malo	
Regular			
Medida:			
Material:			
Estado de las aceras			
Muy Bueno		Malo	
Bueno		Muy Malo	
Regular			
Medida:			
Configuración			
Cuadrantes			
Cuadras Incompletas			
Calle sin salida			
Lineal			
Irregular			
Accesos			
Número de Accesos:			
Accesibilidad			
Es el centro urbano a llegar:			
Bueno		Malo	
Regular		Muy Malo	

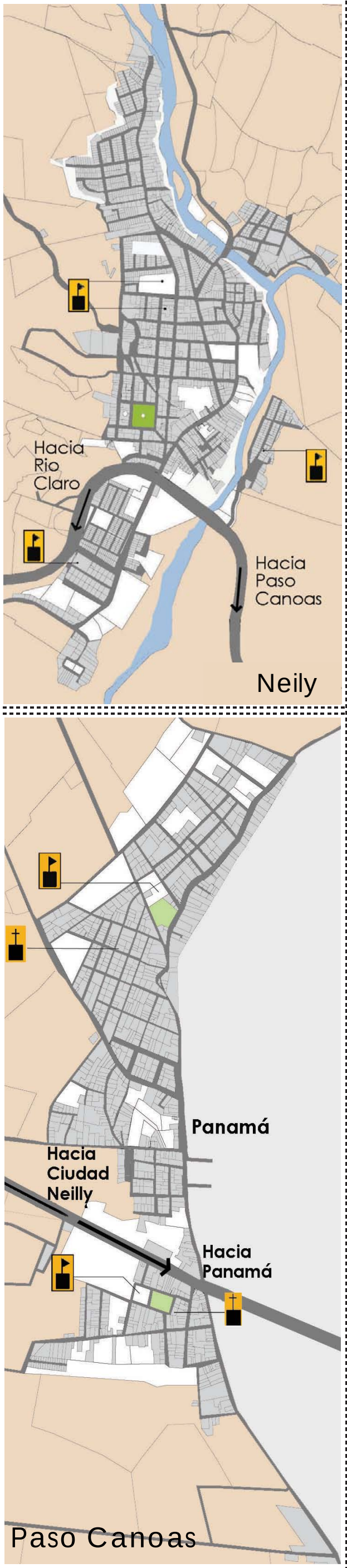
Encuesta			
Agua Potable		Servicio Eléctrico	
Acueducto		Red	
Pozo		Planta	
Otro		No hay	
Vulnerabilidad amenazas antrópicas o naturales	Sí / No	Estado del Alumbrado Público	
		Muy Bueno	Malo
Inundaciones		Bueno	Muy Malo
Deslizamientos		Regular	No hay
Incendios		Transporte Público	
Otros:		Bus	Taxi
Manejo de Aguas Servidas		Otro:	
Tanque Séptico		Frecuencia:	
Planta de Tratameinto		Salud y Educación	
Red de Cloacas		Centro de Salud:	
Otro:			
Manejo de desechos sólidos		Colegio:	
Recolección Municipal			
Recolección Particular			
Queman			
Entierran		Escuela:	
Problemáticas Especiales			
Malos Olores			
Manejo de Aguas		Actividades culturales/deportivas	
Otro:		Fútbol	Teatro
		Baloncesto	Cine
Actividades Productivas Esp.		Bicicleta	Ninguna:
		Otro:	
Asociación de Desarrollo:		Hay	No Hay
Nombre:		Teléfono:	
Notas y Comentarios:			

Anexo 7-5.3: Crecimiento de los centros de población

1973



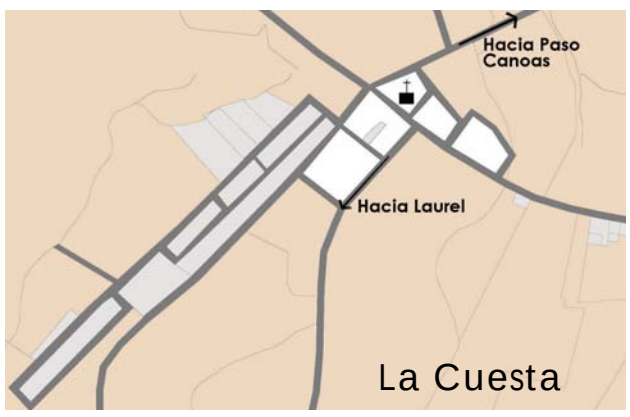
2008-2009



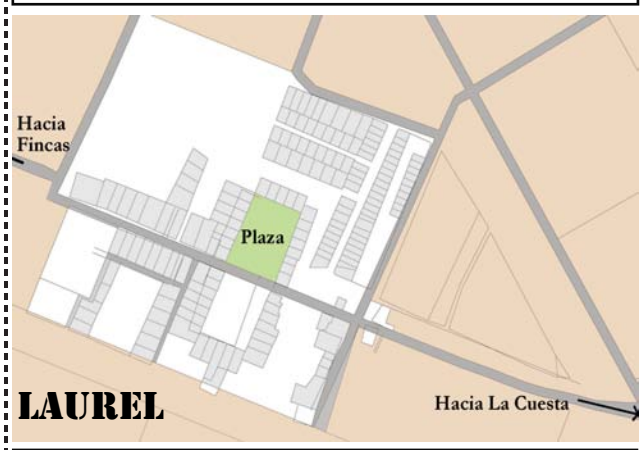
1973



2008-2009



1973



2008-2009



Simbología

	Construido		Areas verdes
	No construido		Centros educativos
	Calles		Centros religiosos
	Ríos		

N

Fuente :Catastro de la Municipalidad de Corredores

orredores

ProDUS
Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible
Universidad de Costa Rica

Temática	*Valor de la tierra*	**7- 6**

1. Descripción

Objetivo: Identificar valores de mercado de la tierra, en el cantón de Corredores, y sus diferenciales respecto a los valores fiscales establecidos para el cobro de impuestos.

Entre las principales tareas a realizar están:

- Analizar la plataforma de valores oficiales y recopilar valores de mercado para caracterizar la oferta de tierra y así encontrar su valor
- Realizar un inventario de propiedades en venta, para calcular su valor.
- Comparar los datos obtenidos del análisis de la oferta con los datos utilizados por el Ministerio de Hacienda y la municipalidad para el cálculo de impuestos.

a. Relevancia para el Plan Regulador Cantonal:

El territorio constituye el soporte de todos los recursos naturales, y es determinante de todas las actividades realizadas por el ser humano. Su valor refleja la dinámica de la zona y determina los crecimientos de infraestructura y patrones de segregación residencial en la misma, por lo que es de suma importancia entender como se determina su valor.

Por otro lado, los valores de la tierra transmiten señales sobre la asignación del recurso y el desarrollo relativo de un lugar, esto resulta crucial para el diseño y evaluación de políticas públicas encaminadas en este sentido.

b. Inventario de los datos e información recopilada:

- Listado de propiedades en venta en el cantón de Corredores

La plataforma completa de valores del Ministerio de Hacienda y Municipalidad de Corredores para el cálculo de los impuestos de los bienes inmuebles.

c. Metodología aplicada

En las giras de campo se tomaron algunos números de teléfonos, fotos y puntos GPS de algunas propiedades en venta en Corredores, sin embargo, los datos se obtendrán principalmente de fuentes secundarias: Internet, algunos directamente de los sitios web y otros fueron enviados por los corredores directamente. Para el análisis de estos datos se tomará en cuenta varios determinantes del valor de la tierra como los atributos físicos, legales, sociales y económicos como por ejemplo tamaño del inmueble, topografía, accesos, vistas, construcciones, servicios, titulación, recursos naturales entre otros.

La información obtenida se compara con la información oficial del Ministerio de Hacienda para el cálculo de impuestos inmuebles, con el fin de saber cuanto responden los valores oficiales a los valores de mercado.

d. Fuentes de información

- Ministerio de Hacienda
- Municipalidad de Corredores
- Agencias bienes raíces
- Dueños de propiedades

7-6 Valor de la Tierra en Corredores

7-6.1 Introducción

La tierra como bien económico son aquellos terrenos disponibles para uso productivo, no se incluyen los terrenos en zonas de protección parcial o total que brindan beneficios económicos indirectos. La tierra goza de características únicas que la hacen eje central de todas las actividades realizadas por el ser humano pues es el soporte de todas. Las personas hacen uso de ella en todo momento.

La tierra se requiere directa e indirectamente para la producción de todos los bienes y servicios, es el recurso básico y fuente de riqueza. El mercado de la tierra presenta particularidades ya que la oferta se caracteriza por ser fija, inmóvil, no reproducible y durable, además de no tener costos de producción. Es por estas características que el precio de la tierra responderá, en el corto plazo, básicamente a los cambios que se observen en la demanda, reaccionando tanto como un factor productivo y como un activo que permite la reserva de valor, ligado a cambios de expectativas de los agentes respecto a los cambios futuros en el valor de los terrenos.

Como en cualquier otro mercado, el precio de la tierra es crucial para entender la asignación correspondiente del factor y para establecer diseños y evaluaciones adecuadas de las políticas públicas encaminadas en este sentido.

Según la Ley 7509 sobre el impuesto de los bienes inmuebles, las municipalidades son las encargadas de recaudar y administrar los tributos que esta ley genere una vez al año. Para que las municipalidades hagan efectivo este impuesto, deben tener valores de la tierra para todo el cantón que les permitan calcular el monto. Todos los inmuebles del cantón deben ser valorados, ya sea generalmente por distrito, por zonas homogéneas o individualmente. Esta valoración según la ley debe de realizarse cada 5 años. Este impuesto es de un 0.25% sobre el valor registrado del inmueble y se recauda una vez cada año.

El valor de la tierra está ligado a muchos factores, como las características físicas propias de los lugares (terrenos quebrados, accesos, fuentes de agua, vistas etc.), políticas gubernamentales, como la protección por ley de ciertas áreas para conservación, las expectativas de las personas sobre el desarrollo de las zonas, entre otras. El precio de la tierra resulta muy importante para la asignación de recursos, como para el diseño y evaluación de políticas públicas; por ejemplo la construcción de carreteras eleva el valor de las propiedades aledañas. En general, a mayores distancias de los centro urbanos las propiedades son menos valoradas.

7-6.2 Valor de la tierra para el Ministerio de Hacienda

El valor de la tierra tiene relevancia como indicador socioeconómico pues refleja las diferencias relativas entre los poblados y su desarrollo. La información proveniente del Ministerio de Hacienda, más específicamente del Órgano de Normalización Técnico (ONT) y las Municipalidades no muestra valores reales de mercado pero estos dan una aproximación en términos relativos. La información de la plataforma de valores oficiales permite guiar el cálculo de densidades probables y nuevas zonas de crecimiento, así como

estimar un costo de expropiaciones e inversiones en tierras por parte de la Municipalidad, para efecto de la construcción de la futura infraestructura como caminos, parques y otros, además de ser la base para la estimación del impuesto sobre los bienes inmuebles.

Los mapas 7-6.1 al 7-6.4 muestran los valores por metros cuadrado de la plataforma de valores oficial usados por el Ministerio de Hacienda y la Municipalidad de Corredores. Es necesario recordar que generalmente estos valores están subestimados y en ocasiones muy lejos de los valores reales.

Tablas de Zonas Homogéneas

Para la construcción de los valores oficiales se dividieron los cuatro distritos: Corredor, La Cuesta, Canoas y Laurel en 23 zonas específicas, técnicamente conocidas como zonas homogéneas. Estas se refieren a un conjunto de inmuebles que se encuentran en una misma zona de desarrollo (urbana o rural) y además comparten un uso específico (comercial, residencial, industrial, agrícola, pecuario, forestal, entre otros), con una clasificación de tipo de uso y valores similares.

En general se determinan lotes o fincas tipo y se realiza un estudio de distintas variables con el fin de definir particularidades que los identifican y diferencian entre sí para que constituyan lo más frecuente dentro de la zona. Las variables analizadas incluyen regularidad del terreno, tipo de vía de acceso, pendientes, acceso a servicios, nivel con respecto a la calle, hidrología y capacidad de uso del suelo.

La tabla de zonas homogéneas da información sobre la regularidad del terreno, este factor está relacionado con la forma del mismo y se estima a través del cociente del área del lote y el área del menor rectángulo que se puede circunscribir en el mismo. La pendiente o topografía, se expresa en porcentaje e indica el grado de inclinación o declive del inmueble con respecto al eje horizontal, tomando como referencia una pendiente del 100% para el ángulo de inclinación de 45º.

El factor tipo de vía (de 1 a 11) hace referencia al acceso de los inmuebles, a medida que el número aumenta las vías desmejoran. Por su parte el acceso a servicios se clasifica en dos: los servicios tipo 1 y servicios tipo 2. El tipo 1 se refiere a servicios de infraestructura urbana como acera y caño, se clasifica como 1 a inmuebles que no cuentan con ninguno de los dos y 4 para los que cuentan con ambos. Los servicios tipo 2 indican facilidades de acceso a servicios complementarios de infraestructura (alumbrado público, teléfono, electricidad y agua potable), conforme el número aumenta hay menos acceso a servicios, 16 es la clasificación máxima para el inmueble que cuente con los 4 servicios.

Por otro lado, la variable nivel se refiere a la diferencia de altura del predio en relación con a vía de acceso, la variable será positiva para los que se encuentren sobre nivel y negativa para las que se encuentren bajo nivel, en ambos casos los terrenos tendrán valores del suelo menores que aquellos que se encuentren al mismo nivel de la vía.

Las fincas en zonas rurales la vocación agropecuaria y la disponibilidad del agua es un factor directamente ligado al valor del inmueble ya que se asocia con su capacidad productiva. La variable hidrología revelará esta disponibilidad de agua clasificando los terrenos con 1 cuando cuenten con dos o más fuentes de agua (pozos, ríos, cañería, riego o lluvia) y con 5 cuando dependa exclusivamente del agua llovida para suplir sus necesidades.

La capacidad del suelo es igualmente importante en los terrenos agrícolas y la variable se refiere directamente a la fertilidad o laborabilidad de las tierras, a medida que el número aumenta los suelos desmejoran, se clasifica como 1 terrenos con pocas limitaciones productivas, superficies planas, suelos profundos y poca erosión; contrariamente se clasifican como 7 terrenos que no reúnen las capacidades mínimas para desarrollar actividades de producción agropecuaria o forestal.

Todas la variable, incluyendo área y tipos de uso residencial, comercial e industrial en zonas urbanas, resultan en un valor oficial por metro cuadrado para cada uno de los lotes o fincas tipos definidos por la ONT. Al observar las tablas que se presentan a continuación se infiere que se clasifica como urbanos terrenos de extensión menor o igual a 1000m2 y los que cuenten con extensiones mayores se clasifican como rurales.

Distrito Corredor

La tabla 7-6.1 es la tabla típica sin editar de la plataforma de valores, en el código de categorías de la zona, la Z es de zona, los primeros dos números que la acompañan señalan el distrito, en este caso 01 es Corredor, la letra siguiente es el tipo de zona, U para zona urbana, y R para rural.

Tabla 7-6.1 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito Corredor (Ver mapa 7-6.1)

	Z01-U19	***Z01-U20***	***Z01-U24***	***Z01-U28***	***Z01-R19***	***Z01-R20***	***Z01-R24***	***Z01-R28***
Tipo	Urbano	Urbano	Urbano	Urbano	Rural	Rural	Rural	Rural
Valor	₡500	₡250	₡1.000	₡500	₡135	₡12	₡60	₡40
Area	1.000	1.000	800	800	10.000	200.000	2.000.000	350.000
Unidad	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2
Frente	20	20	25	20	70	250	815	315
Regularidad	1	1	1	1	1	1	1	1
Tipo de vía	1	2	4	4	1	5	4	4
Topografía	0	5	0	0	0	55	0	5
Servicios-1	1	1	1	1	0	0	0	0
Servicios-2	16	4	16	16	16	5	14	5
Nivel	0	0	0	0	0	0	0	0
Residencial	3	1	3	1	0	0	0	0
Comercial	0	0	0	0	0	0	0	0
Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0
Hidrología	0	0	0	0	3	6	1	5
Suelo	0	0	0	0	3	7	2	2

Fuente: Municipalidad de Corredores

Para el distrito de Corredor, según la ONT, los valores de las zonas urbanas varían entre ¢250 y ¢1000; mientras que las zonas rurales varían entre ¢12 y ¢135, ambos por metro cuadrado.

En general, el primer elemento que se relaciona con el mayor o menor valor de algún terreno es la extensión del mismo, sin embargo, al observar las zonas U19 y U20 es evidente que a una misma extensión de tierra no corresponde el mismo valor por metro cuadrado y es por esto que se definen las zonas homogéneas.

Al observar estas mismas zonas (U19-U20) se infiere que los elementos más influyentes dentro de la diferencia de valor son los servicios-2 (alumbrado público, teléfono, electricidad y agua potable) y el tipo de zona residencial. Hay una diferencia en las vías que, aunque no parece predominante, puede resultar un factor influyente en la determinación del valor aún cuando ambos tipos de vías (1 y 2) sean muy similares entre sí.

En el caso de las zonas rurales, los valores están muy ligados a la topografía, tipo de vías, servicios a los que tiene acceso y la disponibilidad de agua. En este caso la zona con mayor valor por metro cuadrado es R19 que muestra el mejor tipo de vía (en términos de valoración) y el mejor acceso a los cuatro servicios públicos (servicios-2).

El valor rural más bajo solamente tiene acceso al servicio de cañería, no cuenta con buena hidrología para sus necesidades, la capacidad del suelo es deficiente y la topografía y el acceso resultan difíciles; en conjunto se tiene una serie de características que contribuyen a disminuir el valor de la zona R-20. En general se esperarían valores más altos por metro cuadrado para aquellas zonas que se encuentren cercanas al poblado de Neilly.

Distrito La Cuesta

Tabla 7-6.2 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito La Cuesta (Ver mapa 7-6.2)

	Z02-U25	***Z02-R25***
Tipo	Urbano	Rural
Valor	₡350	₡68
Area	800	150000
Unidad	m^2	m^2
Frente	15	225
Regularidad	1	1
Tipo de vía	4	4
Topografía %	0	5
Servicios-1	1	0
Servicios-2	15	15
Nivel	0	0
T. Residencial	1	0
T. Comercial	0	0
T-industrial	0	0
Hidrología	0	4
Suelo	0	2

Fuente: Municipalidad de Corredores

En este caso, para el distrito de La Cuesta se definen solamente dos zonas homogéneas, una urbana y una rural. Se observa que el mayor valor lo presenta la zona urbana probablemente por estar en zona residencial y porque la topografía de la zona rural se presenta más irregular. Además las zonas urbanas tienden a tener valores más altos por estar más cerca de los centros comerciales y de servicios.

En el distrito, y regidos por estas zonas homogéneas, se encuentran poblados como Bijagual, Control, Chorro y Cuervito.

Distrito Canoas

El distrito tercero de Corredores se divide en 7 zonas homogéneas, 4 de las cuales se encuentran en áreas urbanas. Al observar la siguiente tabla se nota que la propiedad de mayor valor por metro cuadrado es precisamente la de menor extensión y se clasifica con el código Z03-U30, en esta zona se encuentran poblados como Níspero, Palma, Mariposa, Guay y Veguitas de Colorado.

Tabla 7-6.3 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito Canoas (ver mapa 7-6.3)

	Z03-U21	***Z03-U22***	***Z03-U30***	***Z03-U23***	***Z03-R21***	***Z03-R22***	***Z03-R23***
Tipo	Urbano	Urbano	Urbano	Urbano	Rural	Rural	Rural
Valor	₡300	₡700	₡15.000	₡250	₡14	₡100	₡58
Area	1000	1000	500	800	100000	50000	300000
Unidad	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2
Frente	20	20	15	15	180	125	300
Regularidad	1	1	1	1	1	1	1
Tipo de vía	4	1	1	4	5	1	4
Topografía %	5	0	0	5	50	0	10
Servicios-1	1	1	4	1	0	0	0
Servicios-2	4	16	16	15	2	16	4
Nivel	0	0	0	0	0	0	0
T. Residencial	1	3	0	1	0	0	0
T. Comercial	0	0	4	0	0	0	0
T-industrial	0	0	0	0	0	0	0
Hidrología	0	0	0	0	6	3	4
Suelo	0	0	0	0	6	3	2

Fuente: Municipalidad de Corredores

Como se mencionó anteriormente, los valores oficiales de las zonas homogéneas son importantes a nivel comparativo, de esta forma, la zona de menor valor de tipo urbano es la U23 (¢250 por m2) seguida de la U21 (¢350 por m2) y la diferencia particular responde a la longitud del frente y a la mayor extensión de la segunda zona. En la zona 23 se encuentran poblados como Darizara, San Jorge, San Isidro y Coloradito; por su parte la zona 21 incluye poblados como Veracruz, San Miguel, Altos del Brujo y Cerro Brujo.

En cuanto a las zonas clasificadas como rurales, la de mayor valor es la R22, esta parece tener un mejor acceso al contar con vía tipo 1, además presenta el mejor acceso a servicios-2: electricidad, teléfono, agua potable y alumbrado público.

Distrito Laurel

La tabla 7-6.4 muestra el distrito de Laurel dividido en 6 zonas homogéneas. Para el caso de las zonas clasificadas como urbanas, la de menor valor es la U29 con 250 colones por metro cuadrado y en general se observa en la tabla que tiene la menor longitud de frente y acceso solamente al servicio de electricidad.

Las zonas rurales por su parte presentan valores particularmente bajos, en especial la R29, con el frente más extenso entre las tres zonas rurales pero como la pendiente más alta también. Las tres zonas presentan dificultad de acceso al tener tipos de vía de 4 y 5,

además tienen acceso solo a servicio de agua potable y cañería, lo cual es tendiente a disminuir el valor por m2 de las propiedades.

Sin embargo, los terrenos ubicados en la zona 29 están en su mayoría en zona protegida o territorio indígena, de ser este el caso, las áreas protegidas están sujetas a regulaciones particulares que afectan el valor de las propiedades y el uso de las mismas.

Tabla 7-6.4 Matriz de información de zonas homogéneas de valores del distrito Laurel (ver mapa 7-6.4)

	Z04-U26	***Z04-U27***	***Z04-U29***	***Z04-R26***	***Z04-R27***	***Z04-R29***
Tipo	Urbano	Urbano	Urbano	Rural	Rural	Rural
Valor	₡1.000	₡500	₡250	₡55	₡45	₡5
Area	800	1000	1000	150000	200000	500000
Unidad	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2
Frente	25	20	15	220	250	400
Regularidad	1	1	1	1	1	1
Tipo de vía	4	4	5	4	4	5
Topografía %	0	0	5	0	0	45
Servicios-1	1	1	1	0	0	0
Servicios-2	16	16	4	5	5	5
Nivel	0	0	0	0	0	0
T. Residencial	3	1	1	0	0	0
T. Comercial	0	0	0	0	0	0
T-industrial	0	0	0	0	0	0
Hidrología	0	0	0	3	5	6
Suelo	0	0	0	2	2	4

Fuente: Municipalidad de Corredores

7-6.3 Determinantes del valor de la tierra

Aparte de las variables expuestas en las tablas de valores oficiales para determinar los valores de los inmuebles, existen otros factores que pueden contribuir a elevar, disminuir y tal vez reforzar los valores oficiales.

La distribución de los valores de la tierra que utiliza el Órgano de Normalización Técnica y la Municipalidad responde a la lógica de que la tierra ostenta mayores valores del suelo conforme más densa e intensamente utilizada sea, por lo cual es lógico que los valores más altos se localizan en las zonas urbanas y a lo largo de las carreteras principales, los terrenos empiezan a perder valor a medida que se vuelven más quebrados (menos aptos para actividades productivas) con menores servicios y peores accesos.

Con la plataforma oficial del cantón se observa, en general, que los inmuebles que tienen mejores vías de acceso y que muestran mayor cobertura de servicios tipo 2 tienden a tener mayor valoración por metro cuadrado. Por su parte, las zonas urbanas responden en gran manera al tipo de zona residencial, comercial y en alguna medida al tipo de zona industrial; las rurales dan un peso significativo al tipo de suelo, hidrología del terreno, regularidad y topografía del mismo.

La totalidad de las zonas homogéneas definidas en el cantón presentan una regularidad del perímetro del lote igual a 1 y el nivel en todas es igual a cero, sin embargo está variable no aplica para las fincas o lotes ubicados en zonas rurales.

Por otro lado, las áreas clasificadas como humedales, parques nacionales, y reservas forestales forman parte del patrimonio natural del Estado, al igual que la zona marítimo terrestre no se puede vender ni comprar y su administración está a cargo del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) y el Consejo Nacional de Conservación. Las áreas de conservación, que son refugios nacionales de vida silvestre, son algunas públicas y otras privadas, las privadas sí son propiedades vendibles pero cuentan con grandes limitaciones de uso y construcción.

De igual manera Corredores cuenta con otra limitante para la comercialización de tierras, en su caso cuenta con una franja de 12km ubicados en la zona fronteriza que la ley confiere al IDA y que incluye terrenos en Paso Canoas, La Cuesta y Laurel. Estos terrenos pueden ser concesionados y se les pueden otorgar permisos de uso y construcción, sin embargo son terrenos que no están titulados y por ende no pueden ser vendidos de manera directa por el ocupante actual. En general

Ligado a lo anterior, el tipo de uso del suelo (ver sección 1-5) que predomine en el poblado o la zona es determinante del valor actual de la propiedad y puede llegar a cambiar el ajuste de los valores futuros; es decir, si el lugar es predominantemente urbano tenderá a presentar valores particularmente más altos que los terrenos rurales. Sin embargo, aquellas tierras que se encuentren lejos de los centros urbanos y que tengan usos agrícolas podrán cotizarse a precios altos también, dependiendo de la fertilidad del suelo, la rentabilidad de los cultivos y usos alternativos comparables.

En general, las rentabilidades relativas de los usos posibles de la tierra son de gran importancia a la hora de valorar terrenos rurales y de gran extensión, esto porque cuando algún producto agrícola o de producción agropecuaria en general tiene buena cotización en el mercado y presenta un futuro relativamente seguro, las personas tenderán a sustituir la producción actual por la producción de ese cultivo, presionando la búsqueda de nuevos terrenos y modificando así los valores del suelo hacia arriba, debido a aumentos de la demanda de tierras y a costos de oportunidad de poseer el terreno más altos.

Asimismo, la hidrología en las tierras es fundamental, sobretodo en zonas rurales por sus requerimientos especiales para usarse como bien productivo. Corredores cuenta con una extensa red hídrica (ver sección 1-2) por lo que cuenta con terrenos ampliamente irrigados, los que tiende a aumentar el valor del suelo; no obstante, al contar con dicha capacidad hidrológica se expone a constantes amenazas de inundación de las tierras y estos riegos pueden traducirse en disminuciones del valor, tanto los oficiales como los de mercado. (Ver sección 9-2)

7-6.4 Valores de mercado

Los valores de mercado son los valores a los que realmente se venden y compran las propiedades, surgen de la interacción entre la oferta y la demanda, generalmente son más altos que los estimados por las Municipalidades y la O.N.T porque, además que estos

suelen utilizar el cerca del 80% del valor real, suelen estar bastante desactualizados. Para el análisis en el cantón de Corredores no debe esperarse algo distinto al comparar los valores obtenidos.

Para realizar el análisis de valores de mercado fue necesario recopilar información de propiedades en venta y alquiler, sin embargo en giras de campo fue difícil la recopilación de información por lo que la mayoría de esta fue obtenida mediante las agencias de bienes raíces. Estas agencias suelen sobrevalorar las propiedades para tener un mayor margen de negociación, pero independientemente de esto, los valores de mercado para todo el cantón en general son mucho más altos que los valores de Ministerio de Hacienda. Otra dificultad que se presentó, a la hora de recopilar información, fue que en el momento de realizar entrevistas telefónicas con los dueños de las propiedades directamente, muchas veces estos desconocían la medida exacta del terreno, su ubicación e información en general.

En total se obtuvo información de 14 propiedades, la mayoría de ellas se ubican en el distrito de Corredor, particularmente en el poblado de Ciudad Neilly. Las características de estas propiedades son muy variadas entre sí y, por las características descritas, principalmente son terrenos ubicados en zonas rurales.

Si bien es cierto, 14 ejemplos de propiedades en venta no son representativos para inferir sobre las características que explican el valor de una propiedad en el cantón, pueden resultar datos importantes para establecer las brechas existentes entre los valores establecidos por el Ministerio de Hacienda y los valores a los que se cotizan los inmuebles en el mercado.

Valores y características de las propiedades

A continuación se presentan una breve descripción de algunas propiedades encontradas en cada uno de los distritos de Corredores

Lugar: San Rafael
Distrito: Corredor
Área: 57.000 m2
Valor m2: $3
Características: hermosa finca, nacientes de agua, bosques, precio negociable



Figura 1: San Rafael

El distrito de Corredor fue en el que se encontró más información sobre propiedades en venta. Por ejemplo, la figura 1 muestra una propiedad en venta en el poblado de San Rafael, en este caso se trata de una propiedad de 57.000 m2 de extensión y que posee nacientes de agua y una parte cubierta por zona boscosa. El precio total solicitado para su

compra es de $171.000 para un valor de $3 dólares por metro cuadrado, lo que equivale a 1750[1] colones por m2 aproximadamente.

El poblado de San Rafael se ubica dentro de la zona homogénea 20 para la cual los valores oficiales se establecieron en ¢250 por m2 para zonas urbanas y ¢12 por m2 para zonas rurales. Si se compara cualquiera de estos dos valores con el valor de mercado (¢1750) se evidencia una contundente diferencia entre ellos. Específicamente para este caso, el valor de mercado representa 7 veces el valor oficial urbano y 145 veces el rural. (Ver tabla 7-6.5)

Lugar: Control
Distrito: La Cuesta
Área: 79.636,06 m2
Valor m2: $1.79
Características: Casa pequeña con 2 habitaciones. Terreno plantado con palma africana.



Figura 2: El Control

Para el distrito de la Cuesta solo fue posible encontrar un ejemplo de propiedad en venta, y como se indicó anteriormente si bien es cierto no resulta un valor representativo funciona con fines comparativos.

En este caso la propiedad presenta una extensión de cerca de 8Ha, con un valor total de $142.000 resulta en $1.79 por m2, esto es 1042 colones por m2 aproximadamente. Al comparar este valor con el determinado por el Ministerio de Hacienda, el valor de mercado representa casi 3 veces el valor oficial urbano y 15 veces el valor oficial rural. (Ver tabla 7-6.5).

Lugar: San Jorge
Distrito: Canoas
Área: 500 m2
Valor m2: $67.4
Características: céntrico, seguro, cerca de escuela y supermercado



Figura 3: San Jorge

En el caso del distrito de Canoas se encontraron 3 propiedades en venta, la figura 3 representa el diferencial más alto, de los tres, entre los valores oficiales y el valor de mercado, de esta forma el valor de mercado representa 56 veces el oficial para zonas urbanas y 300 veces el valor rural para la zona 22. Esta zona del cantón tiene definidas

[1] Tipo de cambio vigente: ¢582

dos zonas homogéneas urbanas y una rural: aún si se compara con la zona U-30 el valor de mercado sería el doble del valor oficial (ver tabla 7-6.5).

La propiedad ilustrada en la figura 3 presenta una extensión de 500m2 y tiene un valor total de $33.700 (cerca de 20millones de colones), para lo cual el valor por m2 es de $67.4 (¢39.227 aproximadamente)

Lugar: Finca Naranjo
Distrito: Laurel
Área: 61.000 m2
Valor m2: $2.21
Características: ideal para urbanizar o proyecto de bioconbustibles, cuenta con todos los servicios y con frentes a calles pavimentadas

Figura 4: Finca Naranjo

El distrito de laurel fue el que presentó más dificultades para recopilar información, sólo se halló una propiedad en venta pero no se encontró ninguna imagen o fotografía de la misma. De nuevo, y al igual que en La Cuesta, la propiedad funciona como ejemplo, referencia y punto de comparación.

La propiedad se ubica en el poblado de Finca Naranjo, cuyo valor oficial por metro cuadrado es de ¢1000 para zonas urbanas y ¢55 para zona rural. Al comparar el valor de mercado (¢1288 por m2) con los valores oficiales se ajusta más al valor urbano, sin embargo las características propias del inmueble indican que puede tratarse de un terreno en zona rural, especialmente por la extensión, en ese caso el precio de mercado supera al oficial 23 veces.

Finca Naranjo es un poblado predominantemente rural con extensos cultivos de palma y que se encuentra cerca de un pequeño centro urbano entre Naranjo y Roble.

7-6.5 Valores de mercado vs. Valores oficiales

La tabla 7-6.5 muestra, en resumen, parte de la información encontrada sobre propiedades en venta e incluye las 4 propiedades descritas anteriormente, de igual manera se comparan los valores oficiales y de mercado. Es importante aclarar que los valores de mercado se comparan con el valor oficial, por m2, más alto de la zona homogénea donde se ubica el poblado.

Tabla 7-6.5 Diferencias comparativas entre valores del suelo oficiales y de mercado en Corredores

	Propiedades en venta en Corredores							
No.	*Distrito*	*Poblado*	*A. Valor Mercado*	*B. Valor Oficial*	*Unidad*	*A/B*	*Tipo de inmueble*	*Características especiales del terreno*
1	Corredor	Ciudad Neilly	¢125.354	¢250	m^2	501,42	local comercial	Terreno plano. La edad de la construccion es de 5 a 10 años aproximadamente. La edificacion esta terminada. La propiedad se encuentra a nivel de la calle. Hotel El Retiro
2	Corredor	Ciudad Neilly	¢327	¢250	m^2	1,31	finca	Esta finca montañosa de 16 hectáreas tiene nacientes de agua y una gran diversidad de flora y fauna. Es bosque secundario
3	Corredor	Ciudad Neilly	¢5.000	¢250	m^2	20,00	casa	50% financiada, 2 apartamentos, d/oportunidad
4	Corredor	Ciudad Neilly	¢1.164	¢250	m^2	4,66	finca	Finca con bosque en su totalidad, con tres nacientes de agua bastante caudalosos, fácil acceso por carretera pavimentada. Con plano y escritura.
5	Corredor	Ciudad Neilly	¢160.050	¢250	m^2	640,20	finca	Apta para ganado o siembra de palma, arroz, teca etc. Topografía regular y para uso residencial
6	Corredor	Ciudad Neilly	¢126.582	¢250	m^2	506,33	lote comercial	Se vende Lote Comercial en Ciudad Neilly,totalmente centrico
7	Corredor	Ciudad Neilly	¢11.640	¢250	m^2	46,56		
8	Corredor	Ciudad Neilly	¢1.746	¢250	m^2	6,98	finca	Hermosa finca, nacientes de agua, bosques, precio negociable.
9	La cuesta	Control	¢1.044	¢350	m^2	2,98	finca	Posee plano catastrado y escritura. Casa pequeña 2 cuartos. Terreno plantado con Palma africana.
10	Canoas	San Jorge	¢39.227	¢15.000	m^2	2,62	casa	Centrico, seguro, cerca de escuela, supermercado
11	Canoas	Plaza Canoas	¢18.393	¢15.000	m^2	1,23	casa	Terreno en forma de T casa tres habitaciones,pisos ceramicos, baño enchapado, sala,comedor, cocina,terraza y lavanderia, aceras, cochera, todos los servicios publicos, cable, lugar tranquilo, universad
12	Canoas	Paso Canoas	¢11.000	¢15.000	m^2	0,73	casa con lote	El terreno es apto para construir cabinas, tiene arboles frutales como mamón, mango, pejibaya, aguacate, etc. La casa tiene 3 cuartos, sala, cocina y baño.
13	Laurel	Finca Naranjo	¢1.288	¢1.000	m^2	1,29	finca	ideal para urbanizar u proyecto de bioconbustibles cuenta con todos los servicios con frentes a calles pavimentadas

Gran parte de las propiedades en venta son de gran extensión, con amplios terrenos sin construir y cubiertos con zonas boscosas, nacientes de agua o plantadas con algún tipo de cultivo. Si se guía el análisis mediante la extensión del inmueble, aquellos que tengan un área superior a los 1000 m2 se considerarían como rurales y se deberían comparar con el valor rural correspondiente; sin embargo todos los valores por m2 para zonas rurales son más bajos que los urbanos y por ende las diferencias en la tabla serían sustancialmente mayores.

A pesar de lo anterior y dada la escasez de datos lo importante será evidenciar la diferencia de los valores entre sí y no la magnitud de esta, por tanto las conclusiones sobre las magnitudes no pueden ni deben extrapolarse al cantón.

Por distrito, se tiene que Corredor es el que presenta mayor divergencia entre los valores comparados en general, esto se debe a que la plataforma oficial se encuentra muy desactualizada y a que el dinamismo de las cabeceras de cantón tiende a ser mayor que el resto de las zonas, lo que provoca que los valores se incrementen a una tasa creciente y mayor en el tiempo.

El resto de los distritos muestran, igualmente, divergencias entre ambos valores pero de menor magnitud. De esta manera, los valores de mercado representan cerca de dos o tres veces los oficiales y, aunque comparativamente son menores que en distrito primero, las diferencias siguen sin ser despreciables al implicar gravámenes menores a propiedades que tiene un valor creciente en el mercado.

Particularmente llaman la atención las propiedades 1, 5 y 6 en la tabla 7-6.5 pues los valores representan más de 500 veces los valores oficiales, se trata de propiedades cercanas a Neilly y con potencial comercial y residencial.

Las diferencias Canoas y Laurel son especialmente bajas porque los valores oficiales son mucho más altos que en Neilly y porque las propiedades en general son más baratas. Resalta la propiedad No.12 que muestra un valor de mercado menor al valor oficial lo que resulta difícil de creer. En todo caso la comparación se hace con un valor oficial igual a ¢15.000 pero la zona homogénea cuenta con otro valor urbano e igual a ¢250 y en este caso el valor de mercado sería 44 veces el valor oficial. (Ver tabla 7-6.3)

De igual forma se debe tener especial cuidado con terrenos que puedan estar ubicados en la zona fronteriza que tiene particularidades en regulación y uso, y en general, los ocupantes de terrenos en esa zona no poseen realmente la zona por lo que esta no se puede vender.

En este punto es importante aclarar que una plataforma de valores del suelo desactualizada implica pérdidas potenciales en el funcionamiento de los gobiernos locales que se traducen en problemas tanto para las municipalidades como para los propietarios, usuarios y contribuyentes.

Si por ejemplo, el valor al que está valorada una propiedad en el mercado es más alto que el valor oficial el impuesto recaudado correspondiente será mucho más bajo que el que

pudo ser con una plataforma más actualizada, esto implicaría pérdidas por concepto de impuesto de bienes inmuebles y por ende menores recursos para funcionar.

Si, por el contrario, la zona se encuentra sobrevaluada en la valoración oficial, los impuestos estarían superando el valor real que propiedad tendría en el mercado. Este caso puede darse en zonas que han empezado a transformarse de zonas residenciales a zonas más densamente pobladas y con problemas sociales y de seguridad. Sin embargo este caso es el menos frecuente pues los valores oficiales nunca aplican el 100% del valor real de las propiedades.

Aún asumiendo que el segundo caso no se da, y que por tanto el ente recaudador es afectado directo de la desactualización de la plataforma oficial, los propietarios podrían, de todas formas, reconocer que los valores actualizados permitirían al gobierno local una mejor recaudación y canalización de los recursos por concepto de impuestos a los inmuebles. En forma de inversión, los mayores impuestos podrían traducirse en mejoras y aumentos de infraestructura pública, caminos y servicios, lo que a su vez se transformaría en ganancias potenciales para los dueños y ocupantes de tierras pues estas serán mejor cotizadas en el mercado.

7-6.6 Conclusiones

- El valor de la tierra tiene relevancia como indicador socioeconómico pues refleja las diferencias relativas entre poblados y su desarrollo. El cantón de Corredores se subdivide en 23 zonas homogéneas distribuidas entre los cuatro distritos.
- La tierra se comporta como activo productivo y como activo que permite reserva de valor por lo que la especulación y las rentabilidades relativas de los usos de la tierra afectaran la demanda y, por ende, el precio de la misma.
- Para el distrito de Corredor se recopiló la mayoría de información, los valores oficiales varían entre ¢250 y ¢1000 en zonas urbanas; y entre ¢12 y ¢135 en el caso de las rurales.
- Para la ONT la tierra presenta mayores valores conforme más densa e intensamente sea utilizada, por tanto los valores más altos estarán en zonas predominantemente urbanas y en aquellas ubicadas a lo largo de las carreteras principales.
- Los valores en las zonas urbanas reaccionarán primordialmente a variables como el tipo de zona residencia, comercial e industrial; las rurales serán valoradas de acuerdo al tipo de suelo, hidrología, regularidad y topografía del terreno.
- Las valoraciones de mercado también deberán considerar elementos como las amenazas naturales, el tipo de usos del suelo, tanto permitidos como los usos actuales, las rentabilidades relativas de los posibles usos de la tierra y las regulaciones de zonas protegidas, zonas marítimo-terrestre y zonas fronterizas.
- En general la plataforma de valores en Corredores se encuentra muy desactualizada con valores de mercado que representan desde 2 y hasta 500 veces el valor oficial.
- Una plataforma de valores más cercana al valor real (por ejemplo 80% del valor real) permitiría mejor y más captación de recursos por concepto del impuesto, esto permitirá inversión en infraestructura pública y aumentaría el valor de las tierras en general.

Bibliografía

Libros

Mora, A. (2006) "The agrarian development institute, IDA, the productive development and the social welfare in the rural areas of Costa Rica: an evaluative analysis about its objectives and functions achievement". PRMDR, programa Regional de Maestría en Desarrollo Rural, Universidad Nacional, Costa Rica. 365 p.

Ministerio de planificación y Política económica (1984) "Aspectos jurídicos sobre la incorporación de la mujer a programas de desarrollo agrario del IDA". San José, Costa Rica.

Picado, W. (2002). "De la colonización al desarrollo rural, IDA: cuarenta años de paz social en Costa Rica, 1961-2001"**.** San José, Costa Rica**.**

Rivera, R.; Román, I. (1990). "Tierra con fronteras: treinta años de política de Distribución de tierras en Costa Rica". San José: CEPAS, sp.

Rodríguez, S. (1993). "Tierra de labriegos: los campesinos en Costa Rica desde 1950". San José: FLACSO. Sp.

Rovira, J.; Trejos, J. (1985). "El curso de la crisis de Costa Rica y las opciones de Política económica en el segundo lustro de los años ochenta". Avances de Investigación nº 53, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad de Costa Rica.

Royo, A. (2004). "La reforma agraria en Centroamérica: lecciones de la experiencia costarricense (1962-2002)". 24 p.

Cullen, G. (1974) "El Paisaje Urbano". Editorial Blume, Barcelona, España.

Lynch, K. (1960). "The Image of the City". Cambridge.

Neufert, P. (1995) "Arte de proyectar en arquitectura".Ediciones G. Gilli, SA de CV. Edición 14°.México.

Selman, P. (2006). "Planning at the Landscape Scale". Routledge. New York

Tesis

Abarca, Víctor (1999) "Alianzas estratégicas entre productores adjudicatarios del Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) y el sector privado". Trabajo final de graduación para optar por el título de licenciatura en ingeniería agronómica con énfasis en economía agrícola, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

Barahona, Manuel (1990). "Alcances y limitaciones del cooperativismo agrario promovido por el IDA en la reproducción económica y social de sectores empobrecidos del campesinado costarricense: un estudio de experiencias significativas". Trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciado en Sociología, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

Espinoza, Walter (1990). "Adjudicaciones del IDA en el período 88-89 a la luz del ordenamiento jurídico costarricense". Trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

Valerio, Ana (2002). "Valoración de los resultados de la estrategia de desarrollo agrario aplicada por el Instituto de Desarrollo Agrario en asentamientos campesinos prioritarios de la región Brunca (Período 1998-2001)". Trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciado en Ingeniería Agronómica, Universidad Nacional, Facultad de Ciencias Tierra y Mar, Escuela de Ciencias Agrarias, Heredia, Costa Rica

Sitios de Internet

Banco Mundial (2004), Indicadores de Desarrollo Mundial 2004, Washington.
Obtenido de: http://econ.worldbank.org/wdr/wdr2004/text-30023/

Principios de estructura urbana (2009)
Obtenido de: http://www. zeta.math.utsa.edu/~yxk833/fractalcity-panish.pdf

"La humanización del espacio urbano" Gehl, Jan, Enrique Peñalosa y Julio Pozueta.
Obtenido de: http://books.google.co.cr/books espacio+urbano+de+cali

Mateo–Babiano, Iderlina. Pedestrian Space Management as a Strategy in Achieving Sustainable Mobility. Ensayo de investigación (2003).
Obtenido de: www.oikos-foundation.unisg.ch/academy2003/papier_babiano.pdf.

Los espacios públicos en la ciudad de los ciudadanos. Una teoría sobre la desregulación y un mensaje para los que no quieren renunciar a vivir en Madrid. (2009)
Obtenido de: http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/ambla.html

Los bienes municipales y su régimen jurídico (2009)
Obtenido de:
http://www.eumed.net/libros/2009b/563/bienes%20municipales%20y%20su%20regimen%20juridico.htm

El Espacio Público, espacio de la masa urbana
Obtenido de:
http://www.adn.gob.do/index.php?option=com_content&task=view&id=80&Itemid=93

Los bienes municipales (2009)
Obtenido de:
http://www.tecnoiuris.com/venezuela/podium-juridico/derecho-municipal/los-bienes-municipales-i.html

"Los beneficios y costos del enverdecimiento urbano: Áreas Verdes Urbanas en Latinoamérica y el Caribe". Nascimento, J. (1997).
Obtenido de: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=891989

"Lugares e Imaginarios en la Metrópolis". Lindón, Alicia (2006).
Obtenido de:
http://books.google.co.cr/books?id=j2MV0oBxj3YC&printsec=frontcover#v=onepage&q=&f=false

Entrevistas

Li Wong, R. (2009) Entrevista telefónica. Asociación de Ciclismo Corredores. San José, Costa Rica [10 de agosto de 2009].

Bases de datos

Ministerio de Transporte Público (2009). "Registro de TPD y porcentaje de vehículos de estaciones de recuento".

Publicaciones

Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible. (2008). "Diagnóstico Plan Regulador Pérez Zeledón". Tomo III Infraestructura y desarrollo. Costa Rica.

Alfaro, Dionisio (compilador). (2003) "El Código Urbano". Editorial Porvenir. San José, Costa Rica.

Ley 7600. Igualdad De Oportunidades Para Las Personas Con Discapacidad y sus reformas. 29 de mayo de 1996.

Reglamento de espacios públicos, viabilidad y transporte y sus reformas. 27 de enero de 1997.

Ley 7331. Ley de tránsito por vías públicas terrestres y sus reformas. 13 de abril de 1993.
Ministerio de Hacienda (2008) Guía Técnica: Actualización de la plataforma de valores de terrenos por Zonas Homogéneas en Cantones y Distritos en Costa Rica. San José, Costa Rica.

Soto, Raimundo (2005). El precio de mercado de la tierra desde la perspectiva económica. CEPAL. Serie Desarrollo Productivo 163. Santiago de Chile.

Ward ,Peter.(2003) Land Regularization in Latin America: Lessons in the Social Construction of Public Policy Lincoln Institute of Land Policy Conference Paper

Investigaciones

LCR Logística. (2007). "Estudio de Oferta y Demanda de Transportes de la GAM – Resumen Ejecutivo". San José, Costa Rica.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2001). "XI Censo Nacional de Población y V de Vivienda, Resultados Generales 2000". San José, Costa Rica: INEC, 2001.

Mapas

Céspedes, Marvin (1986). Costa Rica: mapa de ubicación de proyectos del IDA, san José, Costa Rica.

Leyes

Ley: 4240 Ley de Planificación Urbana Asamblea Legislativa Fecha de vigencia desde: 15/11/1968.

Otros

2008. Procuraduría General de la Republica PGR.. Pronunciamiento C-146-2008 del 5 de mayo del 2008. Respuesta de la Procuraduría al IDA sobre la validez de dar títulos de propiedad en la zona fronteriza.

2007. Instituto de desarrollo Agrario IDA. Oficio PE-1218-2007 IDA en la que se consultaba sobre "la validez jurídica de titular predios en asentamientos campesinos dentro de la franja fronteriza sur".