

CIO
307.1
P699p

Plan Estratégico Urbano de la Ciudad de San Ramón



Financiado por:
Convenio Bilateral para el Desarrollo Sostenible Costa Rica – Holanda
Con una contraparte de la Universidad de Costa Rica



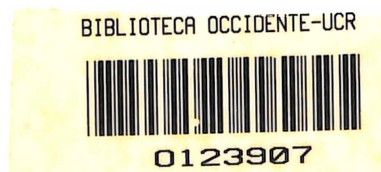
Elaborado en ProDUS
Abril del 2000

CIO
307.1
P699p

Plan estratégico urbano de la ciudad de San Ramón:



O123907



123907

13 NOV 2000



Créditos

El Proyecto “**Planes Estratégicos Urbanos para las ciudades de San Ramón y Guápiles**”, es un proceso participativo financiado por la Embajada de Holanda, mediante el Convenio Bilateral para el Desarrollo Sostenible Costa Rica – Holanda, junto con una contraparte de la Universidad de Costa Rica. Este proyecto fue ejecutado por el Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (**ProDUS**) de la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de Costa Rica.

Coordinación y dirección del Proyecto (ProDUS)	Dr. Rosendo Pujol Mesalles Ing. Ana Garita Incer	
Equipo del PEU de San Ramón	Bach. German Retana Eugeníe Baldé Ana Lorena Bolaños Sedó	Sebastian Wesselman Edgar Zamora Murillo
Otras personas de ProDUS que apoyaron la realización del PEU de San Ramón	Jorge Solano Madriz Jorge León Umaña Andrés Araya Rojas Cristian Jiménez Cordero Naomi Roper Small Marcos Sánchez Pérez	Jonathan Agüero Valverde César Monge Sylvia Mora Arias Juan José Rojas Pastrana Roy Méndez Castro
Participantes del Proceso PEU de San Ramón Nota: Se resaltan en negrita los nombres de las personas que asistieron a más de 5 sesiones participativas durante el proceso.	Prof. Freddy Alpízar Lobo Sr. Juan José Alvarado Sr. Sergio Araya Rodríguez Prof. Marielos Araya Umaña Sr. Allan Fco. Artavia Jiménez Ing. Elías Badilla Elizondo M.Sc. Liz Brenes Cambroner Sr. Paul Brenes Cambroner Sr. Fabián Calvo Zamora Ing. Luis Carvajal Rodríguez Sr. Jonathan Casco Sr. José Luis Castro Arguedas Sr. Alexis Castro Carvajal Sr. Braulio Castro Chaves M.A. Silvia Castro Sánchez Sr. Alexis Castro Prof. Rocío Céspedes Rodríguez Lic. Xinia Céspedes Rodríguez Sr. Misael Chavarría Zúñiga Ing. Eladio Chávez Sandoval Sr. Clodoveo Cruz Álvarez Sr. Omar Cruz Rodríguez Sr. José Luis Elizondo Méndez Sra. Mayela Espinoza Reyes M.Ad. Gilberto Chavarría Chavarría Sr. Ismael Fernández Carvajal Ing. Alexis Fernández Umaña Sr. Raúl Gómez Guerrero	Lic. Francisco Guido Cruz Sr. Arsenio Hernández Jiménez Prof. Ana Lidieth Lara Portuquez Sr. Mario Loría Jiménez Sr. Carlos A. Mejía Pineda Sr. Martín Méndez Fallas Ing. Rafael Angel Mora Lobo Sra. Nidia Roxana Núñez Lobo Sra. Marianella Odio Sra. Lidia Picado Herrera Sr. Lubín Piedra Murillo Prof. Xinia Quesada Ramírez Sra. Leda Quesada Umanzor Sr. Mario Rojas Castro Sr. Omar Salas Alvarado Sr. Rigoberto Salas Montero Sr. Marvin Salas Muñoz Sr. Carlos Salazar Fernández M.Sc. Ronald Sánchez Porras Sr. Juan Ramón Santamaría S. Sr. Oscar Ulate Salas Sr. Filadelfo Ureña Araya Sr. Antonio Valerio Sra. Ligia Vargas E. Sr. Abraham Vargas Quirós Sr. Guillermo Vargas Roldán Sra. Isabel Vázquez Solórzano Sra. Mayra Villalobos Sra. Ana Cecilia Villegas

<p>Se le agradece a las siguientes entidades</p>	<p>Se agradece la ayuda brindada por todas las entidades que apoyaron la realización de este Plan Estratégico Urbano de San Ramón de diferentes maneras, y cuyo aporte fue de mucha utilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Municipalidad de San Ramón <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comisiones Municipales ▪ Departamento de Ingeniería ▪ Oficina de Recursos Naturales • Sede de Occidente de la UCR <ul style="list-style-type: none"> ▪ Departamento de Audiovisuales de la Sede de Occidente • Revista Actualidad Ramonense • Acueductuos y Alcantarillados • Ministerio de Obras Públicas y Transportes • Ministerio de Salud • Comisión Cantonal de Emergencia • Escuela de Geografía de la UCR • Unidad de Transportes de la UCR • y demás colaboradores de este proceso
<p>Asistencia Secretarial</p>	<p>Silvia Retana Hidalgo y Ana Yency Castillo Díaz</p>
<p>Fecha de impresión:</p>	<p>Abril del 2000 San José, Costa Rica</p>

ÍNDICE GENERAL

1 Introducción

1	Presentación y Antecedentes	1
2	Objetivos del Proyecto	2
3	Alcances	2
4	Metodología	3
5	Objetivos del Plan Estratégico Urbano de San Ramón	3
6	Contenido del presente documento	4

2 Conceptos Básicos

A.	Calidad de vida	5
B.	Desarrollo Sostenible	6
C.	Ordenamiento Territorial	7
D.	La necesidad de participación ciudadana	7
E.	Los Planes Estratégicos Urbanos (PEU)	8
F.	¿Cómo se relaciona un Plan Estratégico Territorial con un Plan Regulador?	9

3 Diagnóstico temático de la Ciudad de San Ramón

3.1 Los Problemas y las Preguntas Claves 10

1	Las Actividades Productivas	12
2	La Relación de la Ciudad con los Sistemas Naturales	12
3	La Funcionalidad de la Ciudad	13

3.2 El Diagnóstico

1	Las Actividades Productivas	14
1.1	Accesibilidad general	14
1.2	Actividades productivas, empleo y educación	16
2	La Relación de la Ciudad con los Sistemas Naturales	20
3	La Funcionalidad de la Ciudad.	22
3.1	Crecimiento Urbano	22
3.2	Vialidad y Transporte	24
3.2.1	Ejes viales	24
3.2.2	Transporte público	25
3.2.3	Intersecciones y cuadras centrales	27
3.3	Áreas verdes y recreativas	29

4 Estrategias para la Ciudad de San Ramón

4.1 Explicación de las Fichas de Estrategias	32
4.2 Las Fichas de Estrategias	39
Nº 1: Impulsar la generación de nuevas actividades productivas y mejorar la competitividad de las existentes.	39
Nº 2: Crear un sistema de información y divulgación de los diferentes recursos y actividades que ofrece el cantón	41
Nº 3: Impulsar la oferta de cursos de capacitación técnica y parauniversitaria acorde con las necesidades de la zona	42
Nº 4: Embellecer la ciudad de San Ramón y afirmar su identidad.	43
Nº 5: Controlar el crecimiento urbano en zonas de riesgo y de protección ambiental	44
Nº 6: Controlar las inundaciones de la Quebrada Estero en la ciudad	45
Nº 7: Promover el crecimiento en las zonas adecuadas y en terrenos cercanos a la ciudad	47
Nº 8: Promover un desarrollo urbano con los estándares mínimos de calidad de vida	49
Nº 9: Implementar mecanismos de fiscalización comunal en la ciudad	51
Nº 10: Elaborar de un Plan Regulador para el cantón de San Ramón	52
Nº 11: Mejorar y fortalecer el Departamento de Ingeniería de la Municipalidad de San Ramón	54
Nº 12: Promover la implementación del Proyecto de Alcantarillado Sanitario del AyA para la ciudad de San Ramón	55
Nº 13: Idear mecanismos para el mantenimiento de áreas verdes y deportivas con las asociaciones comunales y deportivas de la ciudad	57
Nº 14: Crear un Sistema continuo de Elementos y Zonas Verdes en la ciudad	58
Nº 15: Recuperar el Laguito como zona recreativa	59
Nº 16: Arborizar algunas calles en el centro de la ciudad	60
Nº 17: Mejorar las actuales áreas verdes de la ciudad	62
Nº 18: Mejorar las actuales y crear nuevas áreas recreativas y deportivas	63
Nº 19: Construir nuevas áreas verdes y recreativas en el Este de la ciudad	64
Nº 20: Promover un uso más intensivo de las zonas deportivas y recreativas de la ciudad	65
Nº 21: Mejorar y mantener el estado de las vías en el centro de la ciudad de San Ramón	66
Nº 22: Mejorar la seguridad y la circulación vehicular en la ciudad	67
Nº 23: Mejorar la circulación en el sistema vial Terminales-Peatonales-Taxis-Mercado-Comercio.	68
Nº 24: Mejorar los actuales ejes viales e Identificar nuevos ejes viales para cubrir las necesidades futuras de San Ramón	70
Nº 25: Mejorar la eficacia de la ruta periférica en la ciudad	71
Nº 26: Mejorar las calles del este de la ciudad	73

4.3 Integración e Interrelación de las Estrategias 74

5 Anexos 79

- Síntesis del Proceso Participativo y de los Documentos Informativos
- Síntesis del Marco Legal

Índice de Mapas

- Mapa 1. Ubicación del Cantón de San Ramón
- Mapa 2. Pendientes y borde aproximado de la Ciudad de San Ramón
- Mapa 3. Carreteras y caminos importantes para la Ciudad de San Ramón
- Mapa 4. Pendientes de San Ramón y alrededores. Tipos de suelos para San Ramón y alrededores
- Mapa 5. Ubicación aproximada de zonas de deslizamiento. Ubicación aproximada de zonas de inundación
- Mapa 6. Información relevante sobre la Opción 1 para controlar el caudal de la Quebrada Estero
- Mapa 7. Zonas adecuadas para la urbanización en los alrededores de San Ramón
- Mapa 8. Crecimiento vial de la Ciudad de San Ramón en el período 1974 a 1992
- Mapa 9. Estimación preliminar de zonas adecuadas e inadecuadas para la urbanización dentro de la zona de estudio de San Ramón
- Mapa 10. Esquema del proyecto para el Sistema de Alcantarillado Sanitario de la Ciudad de San Ramón
- Mapa 11. Densidad neta de casas por hectárea y número de casas por cuadra en la ciudad de San Ramón
- Mapa 12. Uso de suelo de San Ramón, febrero del 2000
- Mapa 13. Vías principales y por mejorar de la ciudad de San Ramón
- Mapa 14. Estado de las vías del centro de San Ramón
- Mapa 15. Rutas de autobús y zonas de influencia de paradas en la ciudad de San Ramón
- Mapa 16. Ruta de la periférica y zonas de influencia de paradas en la ciudad de San Ramón
- Mapa 17. Sentido de vías en el centro de la ciudad de San Ramón
- Mapa 18. Zonas actuales de estacionamientos y zona que requiere estacionamiento controlado en la ciudad de San Ramón
- Mapa 19. Áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad de San Ramón
- Mapa 20. Hacia un sistema de áreas verdes en la ciudad de San Ramón

Índice de Fotografías

- Foto 1. Comercios en el centro de San Ramón
- Foto 2. COOPEARFE Y COOPESANRAMÓN
- Foto 3. Museo de San Ramón
- Foto 4. Casa con talud detrás
- Foto 5. Zona de deslizamiento frente y detrás de casas de interés social
- Foto 6. Túnel de la Quebrada en muy malas condiciones
- Foto 7. Casa construida por debajo del nivel de la calle en el centro de San Ramón
- Foto 8. Vista panorámica de la ciudad de San Ramón
- Foto 9. Entrada a la feria del agricultor
- Foto 10. Calle en muy malas condiciones en el extremo Oeste de la ciudad

- Foto 11. Altas pendientes y calles de lastre en la zona este de la ciudad
- Foto 12. Acceso angosto al Este de la terminal municipal
- Foto 13. Maniobras en la terminal de Empresarios Unidos que detienen el tránsito momentáneamente
- Foto 14. Vehículo detenido sobre el paso peatonal
- Foto 15. Intersección con poca visibilidad y acera muy angosta
- Foto 16. Alto flujo vehicular y estacionamiento en zona amarilla en el centro de la ciudad
- Foto 17. Alto flujo vehicular y señal de alto tapada por árboles en las aceras, cerca del mercado
- Foto 18. Parque central de San Ramón
- Foto 19. Área infantil en mal estado en la Urbanización Los Jardines
- Foto 20. Cancha improvisada frente al área infantil de la Urbanización Los Jardines
- Foto 21. Cancha de fútbol La Sabana, frente al Estadio de San Ramón
- Foto 22. Área de juegos infantiles de la Urbanización Fco. J. Orlich
- Foto 23. Tablero de baloncesto en mal estado cerca de la Urbanización Silvia Arias
- Foto 24. Laguito de la Sede de Occidente de la Universidad de Costa Rica
- Foto 25. Árboles en las aceras de la Urbanización Copán
- Foto 26. Escultura en la entrada de la Urbanización La Isla

Índice de Cuadros

Cuadro 1. Esquema de Plazos para la realización de Estrategias.

Cuadro 2. Relación de los diferentes Sectores de San Ramón con las Estrategias del PEU.

Lista de abreviaturas

- ADC: Asociación de Desarrollo Comunal.
- ARANA: Asociación Ramonense de Natación.
- ASECAN: Asociación de Embellecimiento de Carreteras Nacionales.
- AyA: Acueductos y Alcantarillados.
- CCSS: Caja Costarricense del Seguro Social.
- ICE: Instituto Costarricense de Electricidad.
- ICT: Instituto Costarricense de Turismo.
- INA: Instituto Nacional de Aprendizaje.
- INVU: Instituto Nacional en Vivienda y Urbanismo.
- MCJD: Ministerio de Cultura Juventud y Deporte.
- MEP: Ministerio de Educación Pública.
- MINAE: Ministerio Nacional de Ambiente y Energía.
- MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
- PEU: Plan Estratégico Urbano
- ProDUS: Programa en Desarrollo Urbano Sostenible.
- TCU: Trabajo Comunal Universitario.
- UCR: Universidad de Costa Rica.

1. INTRODUCCIÓN

1 Presentación y Antecedentes

La realización de este **Plan Estratégico Urbano** para la ciudad de **San Ramón (PEU)** surge como una iniciativa del **Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS)**, el cuál esta adscrito a la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de Costa Rica. Este esfuerzo es financiado por FUNDECOOPERACIÓN con fondos del Convenio Bilateral Costa Rica - Holanda y una contraparte importante por la Universidad de Costa Rica

Este proyecto se fortaleció con la experiencia exitosa de ProDUS en la realización del Plan Estratégico Territorial de Grecia (**PET**), el cuál fue parte de un proyecto mayor llamado Programa de Desarrollo Sostenible Regional de la Cuenca del Río Grande de San Ramón de Costa Rica (**MDSR-CR**). Este programa promovió la difusión, mediante ejemplos concretos, de los retos y oportunidades de tener patrones de desarrollo más sostenibles.

Los procesos de planificación participativa estratégica permiten plantear, de manera integrada, una serie de retos y un avance mayor en la conciencia colectiva que existe sobre la sostenibilidad. Esto obliga a tomar en cuenta, diferentes alternativas e intereses, muchas veces contradictorios, y a tener mayor claridad sobre las posibilidades reales de obtener resultados concretos. Un **Plan Estratégico Urbano** resume los deseos de los ciudadanos sobre su ciudad, además establece políticas y estrategias para el ordenamiento territorial y la promoción de las actividades de la zona, con el fin de avanzar en la dirección definida mediante el consenso colectivo.

Las ciudades escogidas para la realización de un **Plan Estratégico Urbano**, fueron **San Ramón y Guápiles**. Estas dos ciudades secundarias son muy diferentes, en gran parte por la forma tan diferente de cómo se relacionan con sus zonas de influencia y con otras zonas del país, en particular con el Gran Area Metropolitana (GAM).

Con la realización de dichos Planes Estratégicos Urbanos, tanto para la ciudad de San Ramón como para la de Guápiles, se pretende no solo diagnosticar la situación actual de cada una de estas ciudades, sino también comparar los procesos dinámicos característicos de cada una de ellas.

El **PEU** se inició después de la aprobación del Gobierno Municipal de San Ramón. Muchos regidores se incluyeron directamente en el trabajo. Se espera que este **PEU** ayude a definir las directrices territoriales que debe seguir el cantón, con participación de sus propios ciudadanos, para que éstas sirvan de base y orienten el futuro Plan Regulador u otros documentos más específicos posteriormente, siendo todos sus resultados de uso público.

Las investigaciones realizadas durante el proceso del **Plan Estratégico Urbano** para la ciudad de San Ramón, contaron con la colaboración activa de la Municipalidad del cantón, también de representantes de muchos de los diversos sectores económico-sociales de la ciudad y de grupos activos de la comunidad. Los resultados generados durante este **PEU** tienden a guiar los procesos necesarios para la solución de los problemas y necesidades de la ciudad y establecer directrices para la futura elaboración de un Plan Regulador.

En este proyecto se utilizaron tecnologías y equipos muy modernas que aumentan la confiabilidad de su información y facilitan su procesamiento. Entre estos se encuentran: Programas de Sistemas de Información Geográfica (**SIG**), equipos para la utilización de los Sistemas de Posicionamiento Geográfico (**GPS**) de muy

alta precisión, para la delimitación de variables en el terreno; Cámaras de Vídeo y Fotográficas, así como otros recursos de la Universidad de Costa Rica.

2 Objetivos del Proyecto

Los objetivos que se plantearon al inicio de este **Plan Estratégico Urbano** fueron:

- Desarrollar un grupo de personas de diversos sectores, capaces de manejar una serie de conceptos que les ayuden a comprender más claramente el Planeamiento Estratégico y el Ordenamiento Territorial. Este grupo adquirirá la capacidad de impulsar y darle seguimiento al proceso del **Plan Estratégico Urbano** y a la temática relacionada con el Ordenamiento Territorial de la ciudad.
- Producir un documento llamado **Plan Estratégico Urbano para la ciudad de San Ramón** que resuma los objetivos, políticas y estrategias de desarrollo de la ciudad de San Ramón para el futuro. Todo esto como resultado de la combinación de los diferentes puntos de vista resultantes a lo largo del proceso participativo. Durante este proceso, se discutieron los problemas que afectan, o pueden afectar a corto o largo plazo, a la ciudad de San Ramón, y sus posibles soluciones.
- Generar la información técnica necesaria para facilitar y orientar la toma de decisiones en el futuro, y que sean las bases de una oficina de información cantonal abierta a cualquier persona y/o Institución que desee utilizarla.

3 Alcances

La realización del PEU, como primer paso para lograr el Ordenamiento Territorial de una ciudad, permite no solo crear una conciencia en la comunidad, sino que también su participación dentro de este proceso de planificación participativa genere términos de referencia para la futura realización del Plan Regulador. El Plan Regulador es el único instrumento legal existente en Costa Rica para regular el Ordenamiento Territorial. Al realizar el presente estudio en dos ciudades a la vez, se generan nuevos elementos metodológicos para la planificación urbana participativa, que posteriormente se pueden aplicar en otras regiones del país.

- Se delimitó una zona de estudio para el **Plan Estratégico Urbano**, la cuál encierra el casco central de la ciudad de San Ramón y sus zonas de crecimiento más próximas, las cuáles se pueden ver afectadas en un futuro muy cercano.
- Los temas evaluados, analizados y discutidos durante el proceso fueron los que se encuentran relacionadas con el Ordenamiento Territorial, por lo tanto el componente social analizado incluye, más que todo, las implicaciones sociales de éste y no se analizaron aspectos tales como drogadicción, alcoholismo, deserción estudiantil, etc.
- La conformación de un grupo intersectorial de ciudadanos activos de la ciudad capaces de impulsar, crear conciencia en otras personas y darle seguimiento al proceso.
- La definición de regulaciones claras pero que tengan la capacidad de ser flexibles y de poder ser constantemente mejoradas y actualizadas.
- Se comparó San Ramón con otras ciudades se dio en aspectos funcionales tales como presencia de servicios médicos, accesibilidad, comercio y servicios, transporte y otros permitiendo conocer el estado general de la ciudad, generándose gran cantidad de datos que puede utilizarse en el futuro.
- Se realizaron análisis de las posibilidades económicas de toda la región y de San Ramón como capital regional.

- Se tomaron en cuenta aspectos tales como accesibilidad a servicios y cercanía con la GAM y conectabilidad con otras partes del país.

4 Metodología

La colaboración de los diferentes sectores de la ciudad fue importante durante el proceso del **Plan Estratégico Urbano**, ya que por medio de la participación de estos sectores se puede orientar el desarrollo del Plan, en busca de la solución de situaciones claves que allí se dan. El proceso completo del PEU tuvo una duración de 15 meses, durante los cuales se realizaron 13 reuniones participativas. Esta metodología pretende:

- En primer instancia, realizar una identificación de los problemas por medio de visitas al campo, entrevistas y discusiones en grupos y plenarios.
- Selección de las temáticas a tratar durante el PEU.
- Realizar la delimitación de la zona de estudio, con base a criterios e información recopilada con anterioridad.
- Recopilar, evaluar y analizar estratégicamente la información obtenida o elaborada.
- Presentación y discusión, en conjunto con los diferentes sectores participantes, de la información y de las posibles soluciones.
- Elaboración del documento del **Plan Estratégico Urbano**, el cuál contiene los resultados del proceso.
- Divulgación de las conclusiones y los resultados dentro de los sectores con capacidad de colaboración para la implementación del **Plan Estratégico Urbano**.

5 Objetivos del Plan Estratégico Urbano de San Ramón

El objetivo general del Plan Estratégico Urbano de San Ramón y de todas las acciones que se sugieren en él se puede resumir en:

“Aumentar la calidad de vida en la ciudad”

A lo largo del proceso participativo (principalmente en la segunda reunión) esto fue desglosado por los participantes en objetivos más específicos, entre los que se pueden rescatar como los más mencionados:

- Lograr una ciudad limpia, ordenada, agradable y segura
- Rescatar y fortalecer la identidad e integración de la comunidad,
- Lograr un crecimiento ordenado y funcional de la ciudad
- Generar nuevas actividades productivas y más fuentes de empleo
- Resolver los problemas de inundación y de aguas servidas en la ciudad

6 Contenido del presente documento

En el siguiente capítulo se explican una serie de **Conceptos Básicos** que pretenden facilitar la comprensión del presente análisis y sus recomendaciones. Seguidamente en el Tercer Capítulo se exponen los **Problemas y las Preguntas Claves**, conjuntamente con el **Diagnóstico de la Ciudad de San Ramón**, el cuál se realizó de acuerdo al análisis de la información que se recopiló a través de visitas a la zona y de las discusiones llevadas a cabo con los participantes del proceso.

En el Cuarto Capítulo se presentan las **Estrategias para la ciudad de San Ramón**. Este capítulo dedica su primera parte a la explicación de la Estructura y Simbología utilizados en estas, y una segunda parte de Fichas Estratégicas, las cuáles pretenden servir como guía para la solución, a futuro, de los problemas mencionados en el diagnóstico. Cada ficha estratégica relaciona una estrategia planteada, con un tema principal y varios temas asociados de forma indirecta. Se enmarcan las acciones por realizar dentro de una temporalidad, se establecen los posibles colaboradores de los diferentes sectores de la comunidad, los posibles impactos y las formas de inversión e implementación necesarios para llevar a cabo la estrategia.

Finalmente, en el quinto capítulo se incluyen como **Anexos** una serie de documentos informativos que conforman la “Síntesis del Proceso Participativo y de los Documentos Informativos”, finalizando con una “Síntesis del Marco Legal”.

Este documento es el primer tomo de dos que describen y resumen el proceso del Plan Estratégico Urbano de la Ciudad de San Ramón. El segundo tomo es un resumen de todos los documentos informativos de cada una de las reuniones realizadas a lo largo del proceso; estos documentos informativos resumen los temas analizados y discutidos durante la reunión, las actividades realizadas, los resultados de estas actividades y los gráficos, mapas y figuras utilizados.

2. CONCEPTOS BÁSICOS

Para la adecuada comprensión del presente documento y de su enfoque, a continuación se explican de manera breve algunas de las definiciones básicas más importantes sobre las cuales se sustenta el mismo.

A. Calidad de vida

La **Calidad de vida** es un concepto difícil de definir puesto que cada uno de nosotros la concibe de manera diferente. Entre las categorías importantes para definir calidad de vida están: satisfacer adecuadamente alimentación, vivienda, tener buena salud, disponibilidad de recreación, satisfacción psíquica y emocional, satisfacción intelectual (Maslow).

Una de las propiedades más aceptadas de lo que significa calidad de vida es la posibilidad de escoger diferentes cosas en los diferentes períodos de nuestras vidas, para nosotros y para los miembros de nuestras familias. La sociedad como un todo impone límites en lo que considera aceptable en muchas de las dimensiones de la calidad de vida. Estos límites cambian pero siempre existen.

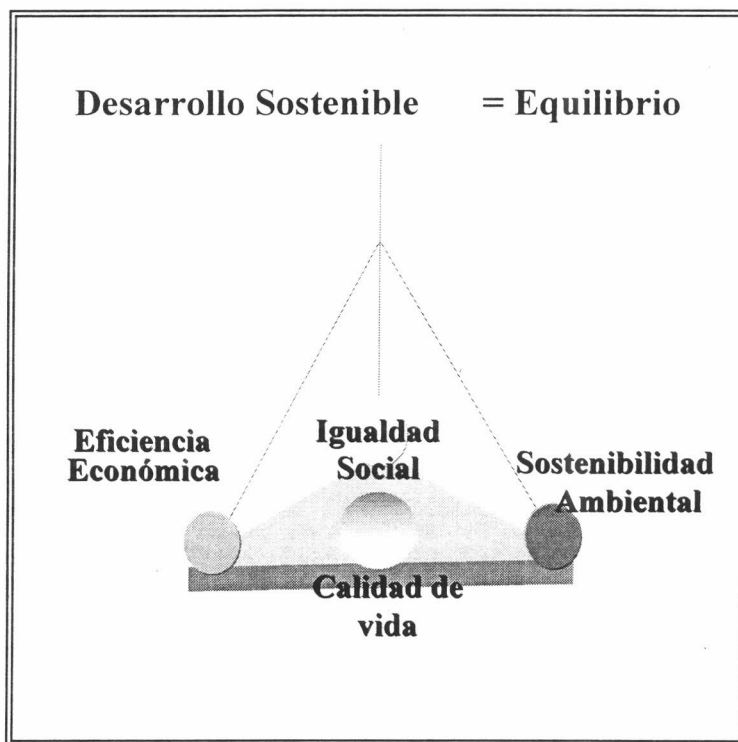
Una buena calidad de vida implica tener acceso a un poco de muchas cosas, muchas de las cuales no se pueden comprar ni vender (seguridad, paz, aire puro, tranquilidad,...). Así, en las sociedades modernas la cantidad de dinero disponible es un componente indispensable (aunque no suficiente) para mejorar la calidad de vida de cada persona y de sus familiares.

Un aspecto clave de comprender es que la calidad de vida colectiva es la que abre las posibilidades para la calidad de vida individual. Por ejemplo, entre menos violencia o desigualdades haya en una sociedad, mayor seguridad y oportunidades puede disfrutar cada individuo de la misma.

La calidad de vida de una ciudad está íntimamente relacionada con aspectos de la realidad urbana que le hacen atractiva, funcional y agradable:

- La limpieza, el orden y el buen estado de aceras y calles.
- La circulación fluida y clara por la ciudad (la señalización es muy importante para esto).
- Un buen servicio de transporte público y un uso balanceado del automóvil permiten movilidad real en la ciudad.
- Usos del suelo mixtos pero sin graves incompatibilidades es un aspecto importante que le da vida y diversidad a la ciudad.
- Un aprovechamiento eficiente de los terrenos permite una ciudad compacta y funcional.
- Las zonas verdes tienen una indiscutible relevancia como oportunidad para recrearse, practicar deportes, realizar actividades culturales, que los niños jueguen y que haya aves en la ciudad. Le brindan identidad, unidad y frescura a la ciudad. Permiten además utilizar áreas sujetas a amenazas naturales (áreas de mucha pendiente, zonas de relleno, etc.) y pueden combinarse con proyectos de recuperación de ríos, bosques u otros recursos naturales.
- Una arquitectura de las casas y edificios con identidad y diseño estético.

También, la calidad de vida tiene una relación directa con la competitividad de una ciudad. Una ciudad con calidad de vida atrae inversionistas y habitantes, ofrece los servicios públicos y privados necesarios para la instalación de empresas, industrias y profesionales y atrae turistas y visitantes.



B. Desarrollo Sostenible

El Desarrollo Sostenible puede concebirse como el equilibrio de varios factores, y tiene una íntima relación con la calidad de vida, pues crea las condiciones para mantenerla en el largo plazo:

Si solo se da un enfoque hacia uno de los factores, el resultado desde el punto de vista de sostenibilidad general será muy limitado. Por ejemplo: buscar únicamente el desarrollo económico, despreciando los aspectos sociales y ambientales. O procurar una protección total del ambiente o una sociedad tan igualitaria que se frene el desarrollo económico o la motivación individual para lograrlo.

La aparente contradicción que se da entre algunos de estos objetivos se reduce o se elimina conforme se deja de pensar en el corto plazo y se comienza a pensar en el largo plazo. Por ejemplo, en la escala más pequeña, si una empresa piensa en mantener su crecimiento económico por 20 años o más, se da cuenta que es indispensable sacrificar un poco de sus beneficios presentes para conservar los recursos en los cuales se basa su proceso productivo. Esto es cierto para los individuos, para las familias, para las empresas y para el conjunto de la sociedad.

Por lo tanto, Desarrollo Sostenible es un término que abarca factores sociales, económicos, políticos y territoriales. Implica cambios estructurales en la sociedad: en la mentalidad de las personas, en los procesos

productivos en la manera de relacionarse con la naturaleza e incluso en los valores de la sociedad. Por esta razón, no puede ser una imposición externa y debe buscarse con la participación activa de todos los sectores de una sociedad.

Para lograr el Desarrollo Sostenible, una herramienta clave es ordenar el territorio.

C. Ordenamiento Territorial

Ordenar las actividades y distintos usos en el territorio implica el balance de muchas dimensiones:

- intereses colectivos e individuales,
- lo local, lo regional y lo nacional,
- las necesidades del presente y del futuro,
- los asentamientos humanos y los sistemas naturales,
- los intereses y necesidades de diferentes sectores y clases sociales,
- la disponibilidad de suelo para residencias y para actividades productivas,
- permitir un desarrollo razonable y evitar que tenga demasiados impactos negativos.

Por tanto, el ordenamiento territorial implica restricciones a los derechos de la propiedad, y la mejor manera de hacerlo de manera clara y efectiva es que cada comunidad encuentre su propio balance, defina sus prioridades y se den pactos sociales y territoriales entre los diferentes sectores e intereses.

De esta manera se refuerza nuevamente la necesidad de que la comunidad se involucre y participe, por lo que la planificación debe llevarse a cabo con un proceso simultáneo, iterativo y paulatino de desarrollo institucional y comunal.

El Ordenamiento Territorial puede ayudar mucho a promover la calidad de vida, especialmente en las zonas urbanas donde la densidad es relativamente alta. Esto debido a varias razones:

1. Permite proteger los recursos naturales y promueve un disfrute que los conserve.
2. Abre oportunidades para proveer ciertos servicios públicos y privados de mayor sofisticación.
3. Logra disminuir las interacciones negativas provenientes de diferentes actividades económicas y sociales.
4. Garantiza bienes colectivos mínimos para todos los ciudadanos, balanceando así las diferencias de oportunidades que tienen los distintos estratos sociales.

D. La necesidad de participación ciudadana

Para lograr un Desarrollo Sostenible, para ordenar el territorio y para lograr una ciudad con una mejor calidad de vida, es clave la participación de las comunidades. Algunas de las razones más importantes pueden resumirse en lo siguiente:

- El Desarrollo Sostenible implica cambios profundos en una sociedad, por lo que todos deben participar.

- El Ordenamiento Territorial implica limitar los derechos de la propiedad privada en beneficio de los intereses colectivos y de largo plazo, por lo que, para que la comunidad lo acepte y aplique, es necesario hacer una serie de pactos y negociaciones.
- Para comprender cuáles son los problemas de una comunidad y cómo se pueden solucionar es necesario integrar visiones de los distintos sectores de la misma.
- Para implementar las soluciones es necesario unir esfuerzos y coordinarse, de manera que "todos remen en la misma dirección".
- El proceso de reducción del Estado genera una menor capacidad de brindar soluciones, financiarlas y fiscalizarlas. Por lo tanto deben ser los miembros de la comunidad, los primeros interesados en buscar soluciones, implementarlas y *fiscalizarlas*.
- Son las comunidades las primeras que deben sentirse responsables de su propio futuro, de asumir los desafíos que provocan los cambios mundiales de una cultura global, y de velar por su bienestar presente y futuro, económico, social y ambiental, tanto colectivo como individual.

E. Los Planes Estratégicos Urbanos (PEU)

Una manera de hacer Ordenamiento Territorial pensando en el futuro e integrando las visiones de los distintos sectores de una comunidad es mediante los Planes Estratégicos Territoriales, los cuales son llamados Plan Estratégico Urbano (PEU) en el caso de ciudades.

Un PEU es un proceso de discusión entre representantes de la comunidad acerca del futuro de ésta. Por ejemplo:

- ¿Hacia adónde y cómo debe de crecer la ciudad?
- ¿Cuál es el rol de la ciudad en la región y en el país?
- ¿Dónde es mejor ubicar actividades como la industria, el comercio, etc.?
- ¿Qué ejes viales son necesarios para que la ciudad sea funcional?
- ¿Cómo usar racionalmente y preservar recursos naturales valiosos?
- ¿Cómo prevenir los riesgos naturales de inundaciones y deslizamientos?
- ¿Qué mejoras pueden hacerse en la gestión territorial de la ciudad?

Los principales principios que apoyan la moderna concepción de los Planes Estratégicos y la Planificación Territorial participativa son:

- Pensar principalmente en el largo plazo, y estar consciente de que el largo plazo comienza hoy.
- Tener una visión macro y sistémica, pero definir acciones concretas. Es decir, pensar globalmente y actuar localmente.
- Considerar la influencia e impactos del contexto. Convertir los problemas en oportunidades.
- Generar un desarrollo y progreso que sean sostenibles en el largo plazo.
- Identificar y aprovechar las ventajas comparativas con que se cuenta.
- Definir regulaciones claras pero flexibles y sometidas a una evaluación y mejoramiento constantes.
- Involucrar a la comunidad y lograr la máxima participación de todos. Y participación significa capacidad de influir en las decisiones, sin importar su nivel social, su color político o su religión.
- Respetarse mutuamente, por eso es preferible la búsqueda de acuerdos a los enfrentamientos. Crear un clima de cooperación en donde todos aprendan de todos y se discutan francamente los problemas.

- Aceptar que no es posible cambiar todo con gran rapidez, pero no por ello hay que aceptar la inacción o el conformismo como respuesta. Además, buscar y poner en práctica soluciones es más importante que criticar.

Para mantener y mejorar la calidad de vida de una ciudad es necesario planificar su crecimiento. Un PEU define medidas para mejorar la funcionalidad de la ciudad, aprovechar económicamente las ventajas que ofrece, conservar importantes recursos naturales y prevenir amenazas naturales.

Un PEU es un primer paso para la elaboración de un Plan Regulador, el cual es un instrumento clave para planificar el cantón. Además, permite tomar desde ahora decisiones coherentes con el futuro que queremos para la ciudad.

F. ¿Cómo se relaciona un Plan Estratégico Territorial con un Plan Regulador?

- Los Planes Reguladores son los instrumentos de planificación cantonal, definidos por el INVU, mediante la Ley de Planificación Urbana de 1968, y se plasman en reglamentos y mapas.
- Los Planes Reguladores son claves pero insuficientes para lograr planificar un cantón o región.
- Un buen Plan Regulador requiere de la amplia aceptación y consciencia de los ciudadanos, así como de un grupo intersectorial que impulse su aplicación. Una forma de lograr esto es elaborando un Plan Estratégico Territorial previo al Plan Regulador. Así:
 - Un Plan Estratégico facilita la posterior realización de un Plan Regulador.
 - El Plan Estratégico brinda un marco e indica un norte a seguir y el Plan Regulador define de manera específica y concreta *cómo* llegar a esos objetivos.
 - Un Plan Estratégico permite la realización de un Plan Regulador más aplicable, sólido y adaptado a las necesidades y deseos de los diferentes sectores de la comunidad.
 - Un Plan Estratégico facilita la toma de decisiones territoriales de los diferentes entes, instituciones y sectores de la comunidad.
 - Un Plan Estratégico no tiene carácter de Ley, por lo que no es suficiente para regular el territorio. No posee un grado de detalle muy minucioso, sino que se queda al nivel de políticas y estrategias. Estas características del PEU pueden ser balanceadas por el Plan Regulador, que sí posee carácter de Ley y brinda el poder necesario para aplicar las regulaciones.
- Es crucial contar con un grupo intersectorial de la comunidad que sea vigilante de la aplicación e implementación de del PEU y del Plan Regulador.

3. DIAGNÓSTICO TEMÁTICO DE LA CIUDAD DE SAN RAMÓN

El presente diagnóstico es un resumen de las principales conclusiones de los aspectos más importantes de cada uno de los temas analizados en este Plan Estratégico Urbano (PEU). Cada uno de los temas diagnosticados tiene al final del texto los mapas que ilustran las principales conclusiones. Para una descripción más detallada de cada uno de los diferentes aspectos aquí tratados, se remite al lector a los documentos elaborados para las reuniones participativas, los cuales están compilados en un anexo aparte.

3.1 LOS PROBLEMAS Y LAS PREGUNTAS CLAVES

El análisis de la ciudad de San Ramón a lo largo del proceso del PEU fue concebido como tres componentes principales, los cuales a su vez están compuestos por diferentes temas:

1. las actividades productivas

- el rol regional de la ciudad,
- servicios, comercio e industria,
- oportunidades de empleo y de nuevas actividades productivas

2. la relación de la ciudad con los sistemas naturales

- zonas no urbanizables,
- riesgos naturales (inundaciones, deslizamientos),
- interacción con las quebradas que atraviesan la ciudad
- manejo de las aguas servidas en la ciudad

3. la funcionalidad de la ciudad.

- Crecimiento urbano y residencial,
- Vialidad y Transporte
- Áreas verdes, deportivas y recreativas,

Esta división se realizó a raíz de los resultados de la primera reunión participativa del PEU, en la cual los participantes expresaron su visión acerca de los principales problemas que afectan a la ciudad (algunos problemas mencionados, sin embargo, son para el cantón). Los problemas mencionados en aquella reunión son:

Tabla 1. Problemas de la ciudad de San Ramón según los participantes la primera reunión del PEU

Problema	<i>Cantidad de veces que fue mencionado</i>
Desarrollo mal planificado	15
Inundaciones Quebrada Estero y del Laguito	15
Contaminación agrícola e industrial	13
Falta de zonas verdes, deportiva y/o áreas recreativas, ornato	13
Falta de alcantarillado de aguas negras	12
Manejo de desechos sólidos, botadero de basura, relleno sanitario	10
Deforestación de los bosques, pérdida biodiversidad	8
Falta de alcantarillado de aguas pluviales	8
Otorgamiento de permisos sanitarios	8
Construcción en zonas peligrosas o inadecuadas	7
Uso inadecuado del suelo	7
Problemas de vialidad	7
Conflictos de uso del suelo	6
Politización, ineficiencia, desorganización, desintegración, desinterés	6
Mal estado de las calles	5
Ubicación inadecuada de los desarrollos urbanos y/o industriales	4
Falta de control de la construcción, irrespeto línea de construcción	3
Infraestructura pública	3
Falta de Plan Regulador	2
Falta de fuentes de empleo	2
Mala ubicación de las industrias y agroindustrias	2
Crecimiento acelerado de la población	2
Falta de incentivos al turismo	2
Explotación hidroeléctrica	2
Falta de educación ambiental	2
Recuperación de las cuencas, protección de acuíferos	2
Falta de conservación de la cultura e historia	1
Falta de seguridad ciudadana	1
Necesidad de un parque de educación vial	1
Otorgamiento de patentes, exceso de actividades similares	1
Falta de participación en la toma de decisiones	1
Establecimiento de precarios	1
Total	172

Estos problemas se organizaron en temas y componentes de análisis. Algunos problemas muy mencionados fueron excluidos como temas, ya sea porque se referían a otras zonas del cantón (hidroeléctricas, deforestación, cañales), porque fueron incorporados a algún otro tema ya que tocaba una temática poco relacionada con el Ordenamiento Territorial (seguridad ciudadana) o porque son problemas con una solución técnicamente definida que solo resta ejecutar (desechos sólidos).

Una vez hecha esta selección y organización, se procedió a plantearse preguntas clave para cada uno de los temas, de las cuales se incluyen a continuación las más importantes. Estas preguntas son las que inspiraron y guiaron la elaboración del PEU, aunque algunas de ellas no pudieron ser contestadas con la profundidad que se hubiera deseado. Pretenden guiar al lector hacia la reflexión de los puntos clave de cada tema a tratar. Para las preguntas en detalle se remite al lector a los documentos temáticos del proceso del PEU.

Preguntas claves por tema

1 Las Actividades Productivas

Rol de la ciudad y actividades productivas

- ¿Cuál ha sido y es el Rol de San Ramón a nivel cantonal, regional y nacional?
- ¿Cuáles son las tendencias a futuro de ese Rol?
- ¿Existe un déficit de oportunidades de empleo de la ciudad?
- ¿Cómo aumentar las oportunidades y diversidad de actividades y empleo que ofrece la ciudad? ¿Qué tipo de actividades productivas es conveniente y posible atraer (servicios, turismo, comercio, industria, agroindustria, etc.)?

2 La Relación de la Ciudad con los Sistemas Naturales

Zonas No Urbanizables

- ¿Qué zonas de la ciudad no debieran ser urbanizadas por razones ambientales (topografía, riesgos naturales, protección de recursos, etc.)?
- ¿Qué medidas, regulaciones o usos pueden implementarse en esas zonas?
- ¿Cuáles son las regulaciones existentes más importantes que no se cumplen? ¿Están estos irrespetos a la ley relacionados con conflictos institucionales, con vacíos legales o con falta de vigilancia, control y represión?
- ¿Qué instrumentos adicionales podrían usarse? ¿Cómo podrían usarse diferentes instrumentos (económicos, inversiones públicas) en forma conjunta?
- ¿Qué servicios o usos, que son importantes para la comunidad, puede impulsar la municipalidad en las zonas no urbanizables?
- ¿Cómo manejar una gestión eficaz de esas regulaciones? ¿Es realista intentar transformar a los ciudadanos en promotores del buen desarrollo de la ciudad y en inspectores que alerten sobre comportamiento abusivo? ¿Cómo podría lograrse eso?

Inundaciones, laguito y quebrada Estero

- ¿Cómo se comporta la cuenca? ¿Por qué se inunda? ¿Cómo influye el laguito en el proceso de inundación?
- ¿Cuáles son los puntos críticos de inundación en la ciudad?
- ¿Qué medidas correctoras y regulaciones pueden implementarse?
- ¿Cuáles son las consideraciones sociales, ambientales y económicas conllevan cada una de las opciones que se plantean para resolver las inundaciones de la Quebrada?
- ¿En qué actividades complementarias puede aprovecharse el laguito y las zonas circundantes?

3 La Funcionalidad de la Ciudad

Crecimiento urbano y residencial

- ¿Cómo ha crecido la ciudad y por qué?
- ¿Hacia que zonas debiera crecer la ciudad y por qué?
- ¿Qué concesiones o regulaciones deberían tener las diferentes zonas de crecimiento?
- ¿Qué clase de ciudad quiere que sea San Ramón en el futuro? ¿Cómo debería crecer la ciudad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos?
- ¿Cómo puede usted ayudarle a la Municipalidad a construir una ciudad con una mejor calidad de vida y a colaborar en el cumplimiento de las regulaciones?
- ¿Qué tan cerca de su casa les gustaría tener la parada de buses, el centro de servicios/comercio, el parque y la escuela más cercanos? ¿Está dispuesto a hacer lo posible porque su casa no sea afectada por deslizamientos o inundaciones?

Vialidad y Transporte

- ¿Cuáles son los ejes viales de la ciudad?
- ¿Qué medidas podrían agilizar el tránsito de transporte pesado, de buses y de taxis?
- ¿Cómo es el crecimiento vial en la periferia y cómo podría planificarse mejor?
- ¿Cómo mejorar la ubicación de paradas de autobuses, de taxis y zonas de carga en la ciudad?
- ¿Cómo prever la ampliación de las calles de acuerdo con el crecimiento de la ciudad?

Áreas Verdes y Recreativas

- ¿Qué áreas verdes y recreativas existen actualmente y qué condiciones ofrecen?
- ¿Existe déficit de instalaciones verdes y recreativas en la ciudad? ¿En qué zonas?
- ¿Cómo aprovechar mejor las existentes? ¿Cómo y dónde promover nuevas zonas verdes y recreativas?
- ¿Qué actividades complementarias (ferias, torneos, etc.) pueden realizarse en las zonas verdes para incentivar su uso y reafirmar su importancia?
- ¿Cómo mejorar la gestión y el mantenimiento de estas áreas? ¿Cómo administrarlas (comités de vecinos. Llevar un registro de comités de vecinos en la Municipalidad)?
- ¿Existen fuentes financieras para áreas recreativas?
- ¿Cómo puede darse una continuidad entre los diferentes espacios verdes, recreativos y los deportivos? ¿Qué tipo de elementos pueden usarse para enlazar y lograr la unidad entre esos espacios?

3.2 EL DIAGNÓSTICO

Datos generales de San Ramón y definición de la zona de estudio

San Ramón es el segundo cantón de la provincia de Alajuela. Tiene un área total de 1155 Km², lo cual representa el 2% del territorio costarricense. La altura media de San Ramón es de 1057 msnm, la precipitación anual promedio es de 2491 mm y la temperatura promedio es de 20°C. Está compuesto de 13 distritos, que pueden ser apreciados en el mapa “Ubicación del cantón de San Ramón”. Según las estimaciones de población de Estadística y Censos para 1998, la población total del cantón era de 52 017 habitantes. La ciudad de San Ramón contaba con una población del orden de los 13 688 habitantes para ese mismo año.

La ciudad de San Ramón es un importante centro comercial y es la ciudad más importante de la zona alta de Costa Rica fuera de la Gran Área Metropolitana. Es la sede regional de numerosas entidades públicas entre ellas, la Sede de Occidente de la Universidad de Costa Rica. Es además la capital de un cantón muy grande con gran cantidad de recursos naturales y turísticos.

Las principales actividades que tiene el cantón de San Ramón actualmente son:

- actividades agrícolas tradicionales en el cantón: el cultivo del café y la caña.
- Servicios públicos (ministerios, instituciones autónomas, educación, salud).
- actividades comerciales en el centro de la ciudad, principalmente tiendas de ropa, zapaterías, joyerías, ventas de comida, etc.

Por el contrario, la actividad industrial ha tenido problemas serios recientemente, a juzgar por el reciente cierre de empresas importantes de maquila, evento que dejó desempleados a gran cantidad de operarios (as). Sin embargo, no es una actividad productiva que pueda descartarse para San Ramón. Así mismo, la actividad turística podría aprovecharse mejor en el cantón y en la ciudad.

El primer paso en el diagnóstico consistió en delimitar los bordes de la ciudad, para así contar con una zona de estudio definida. Para esto se consideró las zonas urbanas actuales y las de inmediato crecimiento, que están directamente ligadas a las actividades de la ciudad. En el mapa “Pendientes y borde aproximado de la ciudad de San Ramón y alrededores” se puede apreciar el borde de la zona de estudio que se utilizó para los diferentes análisis.

1 Las Actividades Productivas

1.1 Accesibilidad general

San Ramón tiene una ubicación estratégica ya que es muy accesible desde San José, Alajuela, Guanacaste, Puntarenas y San Carlos. Se encuentra a menos de un kilómetro de la carretera Bernardo Soto. Esta carretera tiene actualmente algunos tramos que están siendo reconstruidos como se puede apreciar en el lama “Carreteras y caminos importante para la ciudad de San Ramón”, además se puede observar la cercanía de la ciudad con la carretera Ciudad Colón – Orotina y con la proyectada ruta Naranjo – Florencia.

En la próxima década habrá cambios importantes en la accesibilidad física de San Ramón debido a grandes inversiones en el sistema de transportes de Costa Rica, las más significativas para San Ramón son:

1. La reconstrucción y ampliación de la Bernardo Soto del Aeropuerto Juan Santamaría a Manolos (en un plazo de 1 a 3 años?)
2. La reconstrucción de la Bernardo Soto de Manolos a San Ramón (en un plazo de 1 a 3 años?).

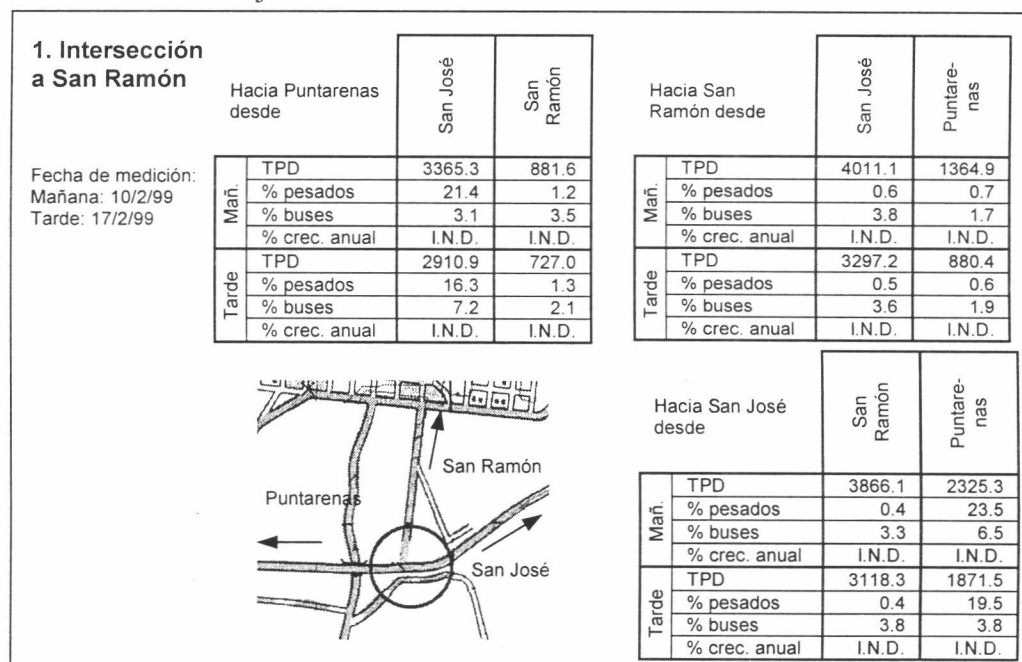
3. La construcción de la vía Ciudad Colón – Orotina que completará el corredor San José Caldera (unos 5 años)
4. La construcción de la Carretera Florencia (San Carlos) hasta Naranjo, que terminará muy cerca de San Ramón (en unos 10 años).
5. Mucho más adelante, aproximadamente dentro de unos 20 años, se planea la construcción de un nuevo aeropuerto en la zona de Cebadilla, Orotina.

La operación de la nueva carretera Ciudad Colón - Orotina puede significar una disminución importante de los flujos vehiculares que pasan cerca de San Ramón, principalmente en lo referente al tránsito pesado. Este fenómeno será más marcado durante los primeros años de operación y se espera que disminuya con los años hasta recuperar prácticamente el flujo actual (sin embargo, el tránsito pesado se estima menor al actual).

Algunas conclusiones importantes sobre los impactos de la accesibilidad de la ciudad de San Ramón son:

- Es posible que las actividades productivas predominantes de San Ramón tengan que transformarse en los próximos años debido a cambios en la competitividad relativa de sus actividades actuales y potenciales.
- La mejora de la carretera Bernardo Soto aumentará las posibilidades de los productores y trabajadores de San Ramón de encontrar mercados en la Gran Área Metropolitana (GAM) para bienes, servicios y trabajo. Sin embargo, aumentará la competencia para los negocios locales de empresas localizadas en la GAM.
- Las mejoras a la Bernardo Soto facilitarán el acceso al aeropuerto Juan Santamaría.
- Sin embargo, la operación de la nueva carretera Ciudad Colón - Orotina puede significar una disminución importante de los flujos vehiculares que pasan cerca de San Ramón, principalmente en lo referente al tránsito pesado (Según mediciones realizadas por ProDUS para el “Estudio sobre Desarrollo Regional e Infraestructura de Transportes en el Corredor de la Carretera Ciudad Colón – Caldera”, actualmente representan alrededor de un 20% del Tránsito Promedio Diario que pasa en la intersección de San Ramón en dirección Puntarenas- San José y viceversa, es decir unos 600 vehículos pesados diarios (sin contar los buses)). Este fenómeno será más marcado durante los primeros años de operación y se espera que disminuya con los años hasta recuperar prácticamente el flujo actual (sin embargo, el tránsito pesado se estima que no recuperará sus niveles actuales).

Figura 1. Mediciones de Flujos vehiculares en la intersección a San Ramón



Fuente: Mediciones en campo, realizadas por ProDUS en 1999 para el “Estudio sobre Desarrollo Regional e Infraestructura de Transportes en el Corredor de la Carretera Ciudad Colón-Caldera”

1.2 Actividades productivas, empleo y educación

La ciudad de San Ramón es la cabeza de un cantón de gran extensión y es una capital regional en cuanto a servicios públicos:

- Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Cultura Juventud y Deportes, Ministerio de Educación Pública, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Justicia, MOPT, Ministerio de Salud, Ministerio de Trabajo y Ministerio del Ambiente y Energía
- AyA, ICE, INS, IMAS, CCSS y Correos de Costa Rica
- Sede de Occidente de la UCR
- Poder Judicial (Unidad Administrativa, Juzgado Contravencional, Juzgado Tránsito, Juzgado Penal, Trabajo Social, Delegación Regional, Defensa Pública, Fiscalía Adjunta, Juzgado 1 Civil y Trabajo)

Al nivel de otras ciudades secundarias del país como San Isidro del General o Puntarenas, destacan además el Hospital de San Ramón y las oficinas del Poder Judicial, lo cual genera la presencia de servicios médicos y legales adicionales a su alrededor. También destaca la Sede de Occidente de la Universidad de Costa Rica, que es la sede regional con mayor matrícula de todas las que posee esta institución. Posee 5 centros de educación secundaria. También cuenta con la presencia de sucursales de 5 bancos – públicos (Banco Nacional, Banco de Costa Rica y Banco Popular) y privados (Banco de Comercio y Bancrecen)-, además de otros entes de ahorro y crédito como la Mutual Alajuela y Coopesanramón.

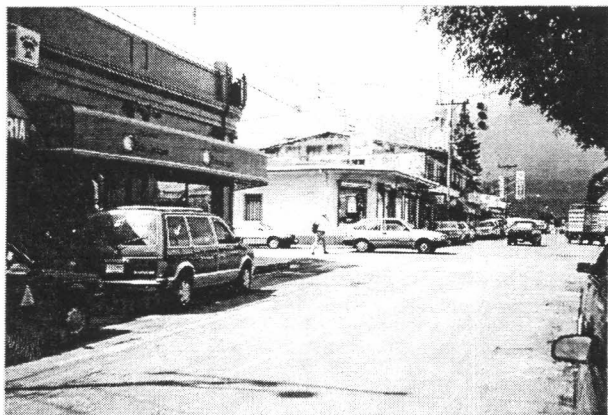


Foto 1. Comercios en el centro de San Ramón



Foto 2. COOPEARFE y COOPESANRAMÓN al costado sur de la iglesia

Adicionalmente, San Ramón es un centro comercial local y regional y está principalmente compuesto por pequeños comercios (tiendas de ropa, zapaterías, sodas, etc. No existe en San Ramón ninguna gran tienda estilo la Raúl Vega de Grecia, una de las principales tiendas de esa ciudad). Destaca la gran cantidad de fábricas de ropa y de joyerías que posee San Ramón, en cantidades claramente superiores a las otras ciudades de la Cuenca Alta del Río Grande de San Ramón (que comprende San Ramón, Palmares, Grecia, Atenas, Sarchí y Naranjo). Según una comparación de la información de patentes existentes en 1997, la diversidad de comercios y servicios en San Ramón y en Grecia es mayor que el resto de las ciudades de esa zona. Grecia, aunque ligeramente menos poblada, ofrece una mayor diversidad de comercios y servicios: servicios profesionales, oportunidades de esparcimiento, reparaciones y repuestos de vehículos, pequeñas fábricas y talleres. Así mismo, destaca la poca oferta de servicios a empresas disponibles en San Ramón, la cual es una deficiencia que limita su poder de atracción de empresas que pudieran establecerse en San Ramón.

San Ramón atrae gran cantidad de visitantes, debido a la Sede de Occidente y a que es un sitio de paso hacia la Fortuna de San Carlos. Sin embargo, la permanencia de los visitantes es corta (muchos van de paso), ya que no existen facilidades y atractivos claramente divulgados para atraerlos. Por ejemplo, ventas de artesanías o exposiciones en el Museo de San Ramón. De hecho, San Ramón tiene una tradición de una fuerte cultura con una importante producción de artistas, escritores y personas célebres en el país que han nacido en San Ramón, la cual debiera divulgarse y aprovecharse para reforzar la identidad de la ciudad y generar actividades que atraigan visitantes nacionales y extranjeros. También, es visitado por jóvenes de ciudades y poblados cercanos pues tiene una oferta, aunque limitada, de sitios nocturnos. Así, más sitios de diversión que involucren cultura, por ejemplo cines o un teatro, darían mayor vida a la ciudad. Así mismo, fiestas tradicionales propias de la ciudad no son muy conocidas en el resto del país y podrían también atraer visitantes, por ejemplo la celebración del día de San Ramón.



Foto 3. Museo de San Ramón

Por otro lado, San Ramón cuenta con gran cantidad de profesionales, en gran parte gracias a la presencia de la Sede de Occidente, muchos de los cuales no tienen oportunidades de empleo en San Ramón y prefieren viajar diariamente a trabajar a Alajuela y San José. Cabe mencionar el análisis denominado “Escenarios para un Sistema de Transporte más Sostenible en la Cuenca del Río Grande de San Ramón” (1998), en el que se establece una muestra de personas que poseen vehículos representativa de la zona de San Ramón. De ésta, un 35.4% realiza 10 viajes redondos (ida y vuelta) en una semana, lo cual representa la ida y regreso del trabajo además del retorno a la hora del almuerzo; mientras que otro 31.6% realiza 5 viajes redondos en una semana. Estos datos vienen a confirmar la necesidad de viajar fuera de la ciudad para realizar sus ocupaciones.

Además, San Ramón tiene unos índices de desempleo relativamente altos, del orden del 8%, según datos del Programa de Atención Primaria del CCSS en San Ramón, sobre todo después del cierre de las maquilas. Esto confirma que San Ramón requiere de generar nuevas y competitivas actividades productivas, principalmente empresas, comercio y servicios.

Las mejoras en la carretera Bernardo Soto permitirán mayores intercambios con la GAM, lo cual provocará una integración mayor entre los mercados de trabajo, de insumos y comercios de la GAM y de San Ramón. Esto plantea para San Ramón el reto de aumentar la competitividad de sus servicios y comercios. Esto podría convertirla en un centro de servicios aún más consolidado para la región y para la Zona Norte del país. Sin embargo, esto no sucederá por sí solo, sino que necesita acciones claras para el mejoramiento de la calidad, diversidad y oferta de comercios y servicios.

Mediante entrevistas a diferentes pequeños empresarios ramonenses, se identificaron características y condiciones que son claves para el mejoramiento de la competitividad de los comercios en San Ramón:

- Una actitud emprendedora y proactiva.
- Conocimientos en administración: entre los más mencionados están los conocimientos para contabilidad, gestión préstamos, pago de impuestos, inscripción y definición de figuras jurídicas (empresas, asociaciones, cooperativas), arranque de nuevas empresas, manejo de liquidez.
- Capacidad de organización y autogestión: habilidad para tomar, sostener, ejecutar, supervisar y delegar decisiones o acciones. Esto es especialmente importante a nivel de grupos como las cooperativas.
- Capacidad de definir, controlar y uniformar la calidad de los productos ofrecidos de acuerdo con las preferencias del mercado meta.

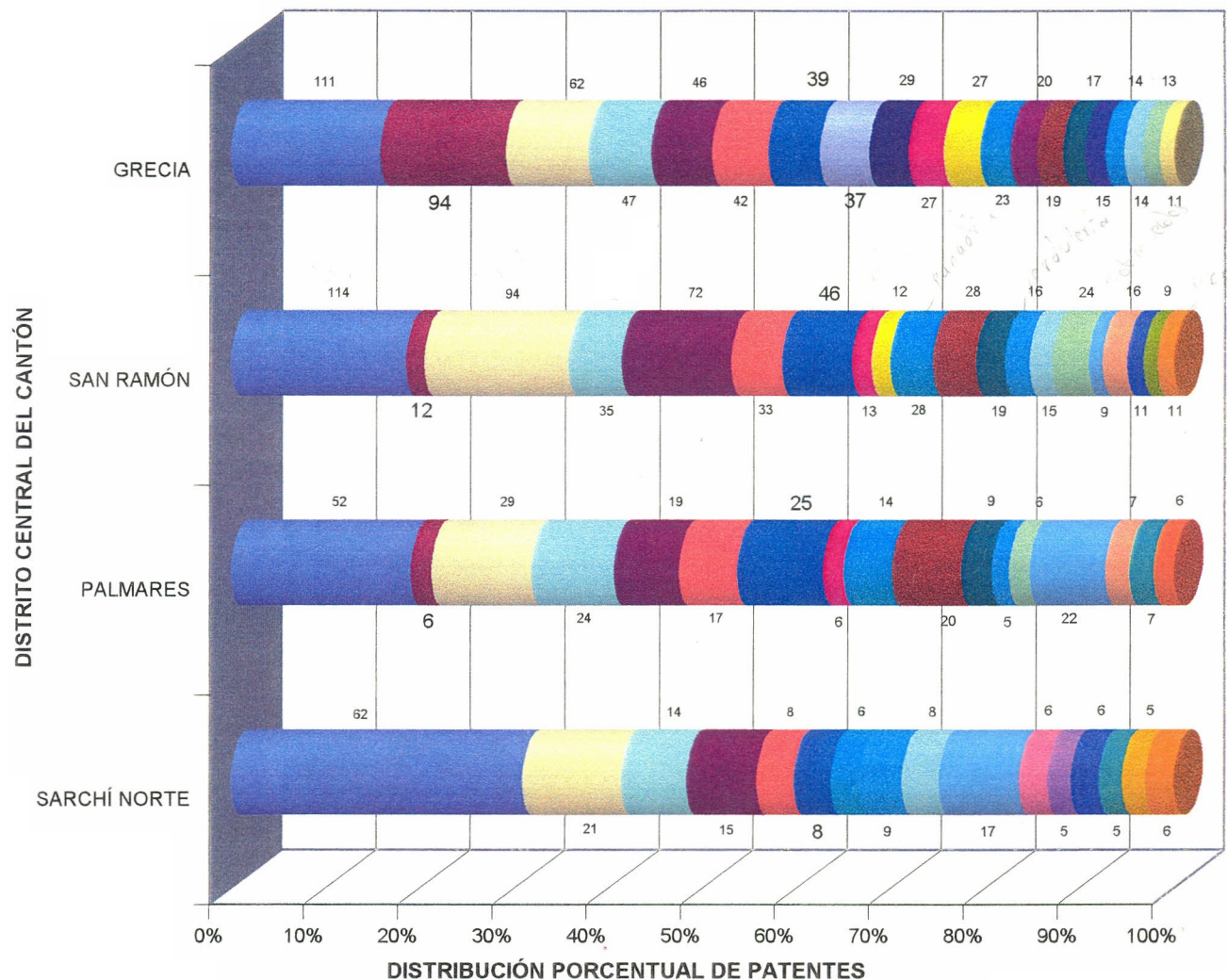
- **Financiamiento:** este es un punto crítico pues se mencionó repetidamente las dificultades para satisfacer los requisitos para obtener préstamos, así como para lograr pagar las altas tasas de interés de los mismos.
- **Divulgación y mercadeo:** capacidad crucial para lograr la colocación y venta de los productos, para lo cual muchas veces no se cuenta ni con los conocimientos ni con el presupuesto para hacerlo.
- **Evaluación, mejoras e innovaciones permanentes:** esenciales para mantenerse en el mercado.

De las características anteriores se evidencia las dificultades de pequeños y nuevos empresarios para mejorar su nivel de competitividad. Resalta la importancia de capacitación accesible a todos, en distintos campos que apoyan estas áreas: computación, inglés, mercadeo, contabilidad, mejoras organizacionales, etc.; además de técnicas específicas para diferentes quehaceres como manualidades, carpintería, artesanías, turismo, etc. Esta capacitación se vislumbra principalmente a nivel del INA y de opciones técnicas y parauniversitarias similares. Así mismo, se identificó la importancia de que las carreras que se imparten en la Sede de Occidente y otras instituciones privadas de educación superior estén acordes con las necesidades específicas de la ciudad y del cantón.

Por otro lado, se evidenció un vacío en el grado de asociación de miembros de las distintas actividades, lo cual, unido con el hecho de que básicamente hay pequeños comerciantes o empresas, debilita a los diferentes gremios, tanto profesionales como comerciales. Sea desde una cooperativa o una sociedad anónima (máximo grado de asociación) hasta una cámara o asociación gremial, el hecho de asociarse genera ventajas que se están desaprovechando actualmente, entre las que se puede mencionar:

1. Permite importantes descuentos en la compra de materiales, materia prima, etc.
2. Es más fácil conseguir financiamiento.
3. Permite la inserción en mercados que requieren ciertos volúmenes de producción mínimos, por ejemplo: la exportación o la venta a grandes compradores.
4. Permite ofrecer una producción variada y balancear la dicotomía diversificación/especialización.
5. Los riesgos individuales pueden disminuirse, ya que algunas obligaciones y gastos se pueden compartir,
6. Permite explorar e incorporar más fácilmente innovaciones, mejoras a la calidad de los productos o servicios, conseguir capacitación, intercambiar información, etc.
7. Permite hacer más rentable incorporar mejoras al proceso de producción, mejoras ambientales (producción más limpia) y realizar grandes inversiones de manera conjunta, que individualmente es difícil o caro asumir.
8. Permite tener un peso mayor en las decisiones del gremio o la actividad y en la comunidad a la que pertenece.
9. Permite mayor flexibilidad al decidir o escoger una ubicación espacial adecuada para las actividades.
10. Permite crear fondos de emergencias comunes, lo cual facilita la recuperación de uno o varios miembros en casos especiales

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE PATENTES EN EL DISTRITO CENTRAL DE CADA CANTÓN



Nota: Los números en el gráfico son las cantidades de patentes de cada actividad

- RESTAURANTE/SODA/LICORES
- TIENDA
- PULPERÍA
- VENTA PRENDAS VESTIR
- ALMACÉN
- REPUESTOS/VEHÍCULOS
- PATENTE MUNICIPAL
- VERDULERÍA/FRUTERÍA
- DIVERSION/ESPARCIMIENTO
- JOYERÍA
- FÁBRICA DE MUEBLES
- FÁBRICA HOJALATERÍA/METAL
- FERRETERÍA
- POR MAYOR
- REPARACIONES ELÉCTRICAS
- SERVICIOS PROFESIONALES
- REPARACIONES MECÁNICAS
- BAZAR
- SIN DATO
- FÁBRICA PRODUCTOS ALIMENTICIOS
- CARNICERÍA/PESCADERÍA
- PELUQUERÍA
- TALLER
- ELECTRODOMÉSTICOS/MUEBLES
- REPARACIÓN ZAPATOS
- FÁBRICA DE SOUVENIRS
- FÁBRICA PRENDAS VESTIR
- PANADERÍA/REPOSTERÍA
- PRODUCTOS ALIMENTICIOS/BEBIDAS/TABACO
- LIBRERÍA

2 La Relación de la Ciudad con los Sistemas Naturales

Pendiente y zonas de riesgo

San Ramón está ubicada en una planicie rodeada de colinas. Un 80% del área dentro de la zona de estudio tiene **pendientes** menores al 10%. Sin embargo la zona este es marcadamente quebrada, lo cual limita el crecimiento urbano en esa dirección, ya que además, existe un marcado riesgo de **deslizamiento**, debido a los suelos muy blandos de esa zona de la ciudad. Los deslizamientos tienen la de que suceden en zonas de viviendas modestas, por lo cual el problema presenta una faceta social que debe tomarse en cuenta al idear cualquier solución. Además las construcciones se han realizado sin los adecuados estudios de suelos y medidas necesarias para controlar este fenómeno en sitios de alta pendiente y suelos muy blandos (el Código Urbano así lo recomienda).



Foto 4. Casa con talud detrás

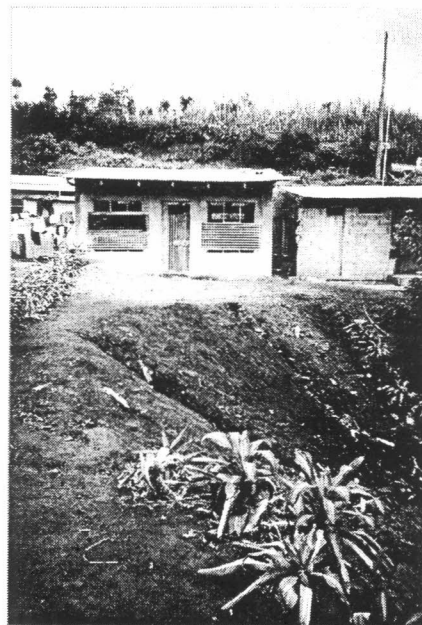


Foto 5. Zona de deslizamiento frente y detrás de casas de interés social

Otros riesgos naturales que sufre la ciudad de San Ramón son las **inundaciones**. La principal causa de estas inundaciones son los desbordamientos de la Quebrada Estero, que son producto de:

- El entubamiento de diámetro irregular de la Quebrada al atravesar la ciudad
- la pérdida de la capacidad de almacenamiento del Laguito, que podría funcionar como embalse regulador función para la cual fue construido en los años sesenta)



Foto 6. Túnel de la Quebrada Estero en muy malas condiciones

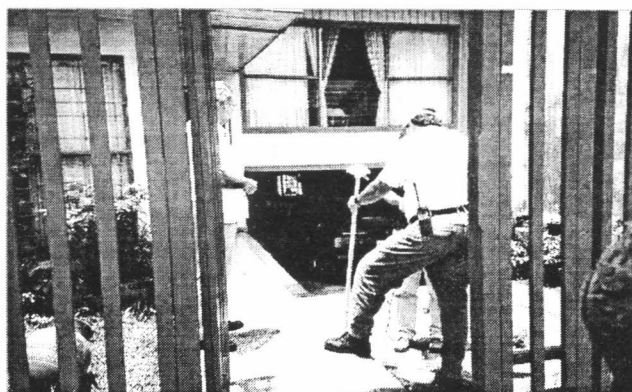


Foto 7. Casa construida por debajo del nivel de la calle en el centro de San Ramón, cerca de Palí

- El aumento de la escorrentía y de sedimentos que drenan hacia el Laguito, debido al proceso de urbanización que ha venido sufriendo la cuenca del Laguito¹. Incluso se tiene conocimiento que hay aguas residuales que desaguan hacia el Laguito o hacia la Quebrada Estero.
- La existencia de casas construidas directamente en la margen de la Quebrada Estero (sin respetar los retiros que regula la Ley Forestal), con la agravante de que muchas tienen con su nivel de piso inferior al nivel de la calle y con su patio hacia la Quebrada Estero.

Los problemas de inundación se han dado a todo lo largo del cauce: en el sitio donde se entuba por primera vez la Quebrada, en diferentes puntos de su cruce por la ciudad, y en su salida de la ciudad (después del “salto”), donde va expuesta nuevamente. Estos problemas se han agravado con el aumento de las lluvias y la presencia de huracanes, de lo cual se resalta el punto crítico del Huracán Mitch. En este momento existe una Comisión municipal encargada de buscar una solución al problema de las inundaciones de la Quebrada Estero. Se han mencionado básicamente dos posibles soluciones:

- el desvío de las aguas que drenan hacia la Quebrada Estero hacia la Quebrada Bolívar,
- la recuperación de la capacidad de almacenamiento del Laguito para su funcionamiento como embalse de regulación para las crecidas de la Quebrada Estero.

Ambas debiera estudiarse con cuidado con el fin de valorar impactos secundarios y de optimizar costos. La Comisión ha seleccionado sin embargo la primera opción y ya está trabajando en esa dirección, aunque también se han realizado dragados en el Laguito. En el Mapa 6: “Información relevante sobre la opción 1 para controlar el caudal del Laguito de la Quebrada Estero”, se indica el recorrido previsto para el desagüe hacia la Quebrada Bolívar y la elevación de sus principales puntos. En gráfico, se observa el perfil del terreno y la pendiente deseable para el canal de desagüe. De esta manera, se obtienen profundidades de hasta 16 metros, lo cual implica excavaciones importantes e imposibilita la utilización de un canal en vez de una tubería.

Existen algunos otros sitios de inundación en el norte de la ciudad, principalmente producto de nuevas urbanizaciones que se han realizado (lo cual aumenta la escorrentía) y de diámetros insuficientes para alcantarillados pluviales.

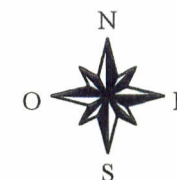
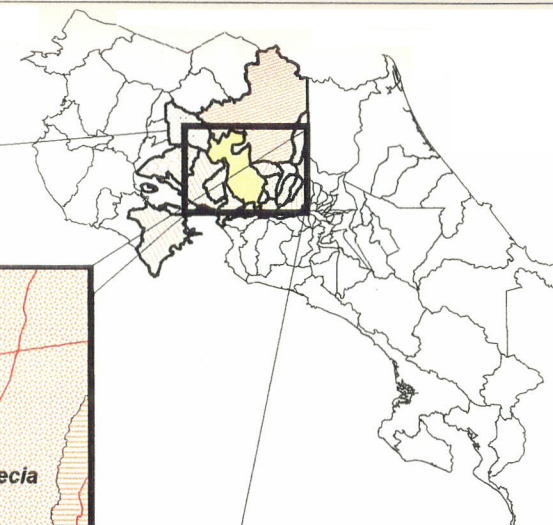
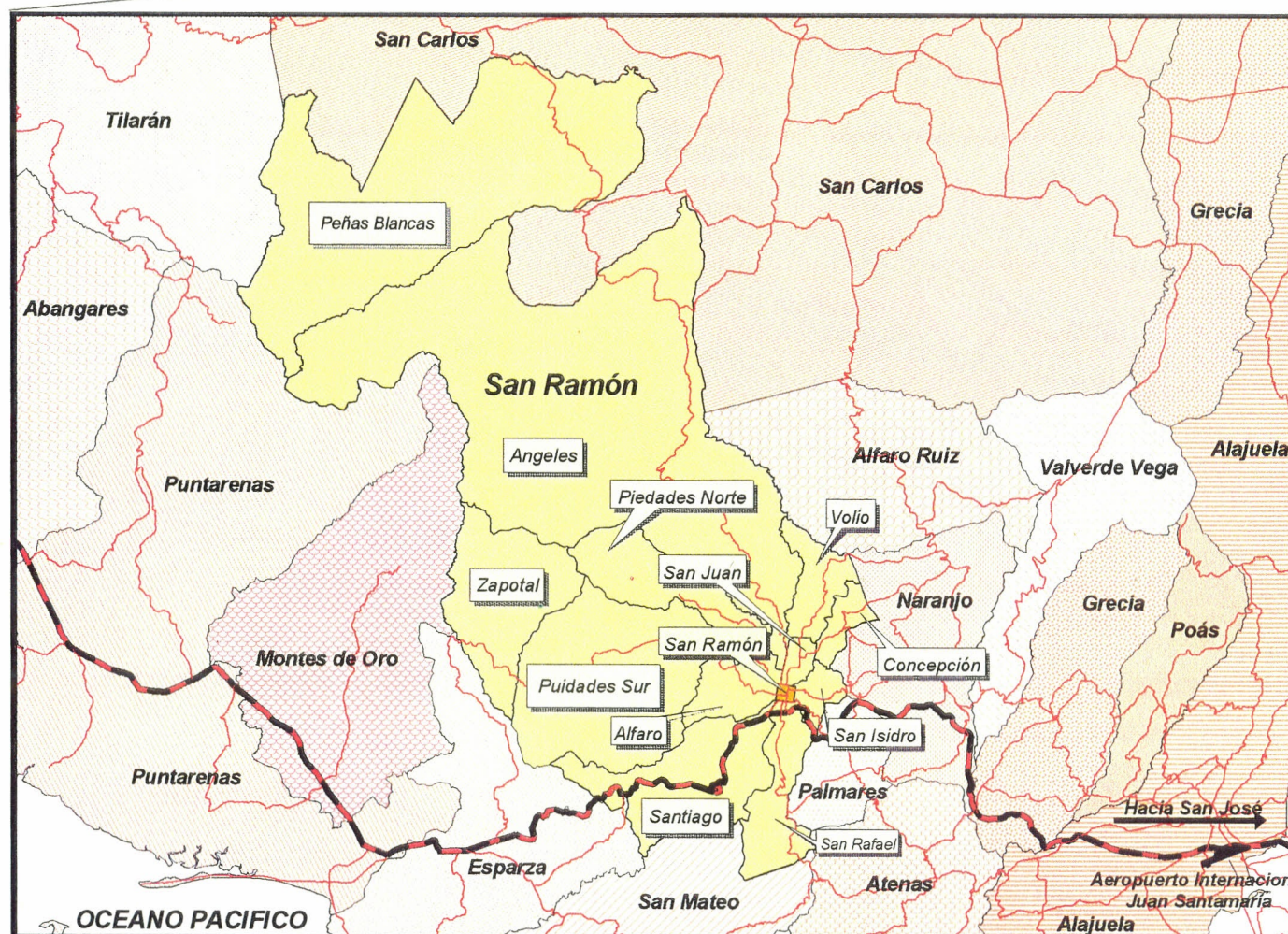
El problema de las inundaciones en una ciudad es típicamente una situación que se produce por no regular las nuevas construcciones, por no considerar los proyectos integralmente y por no tomar en cuenta los impactos de largo plazo. De no tomarse acciones en estas 3 direcciones, el problema persistirá y se agravará.

Combinando de manera multiplicativa los principales factores de riesgo: pendiente, deslizamiento, inundación y los de protección (cuenca que drena hacia el Laguito y retiros con respecto a ríos, quebradas y Lagos, según la Ley), se generó el Mapa 7: “Zonas adecuadas para la urbanización en los alrededores de San Ramón”.

123907

¹ La cuenca drena al Laguito el cual alimenta la Quebrada Estero que recorre la ciudad - en su mayoría entubada- y descarga en el “salto” en la zona noreste de la ciudad

Mapa 1. Ubicación del cantón de San Ramón



Simbología

Carreteras

- Interamericana
- Carreteras Nacionales

Cantones

- | | |
|-------------|---------------|
| Naranjo | Tilarán |
| Alfaro Ruiz | Puntarenas |
| Atenas | Montes de Oro |
| San Ramón | Abangares |
| San Mateo | Valverde Vega |
| Palmares | Grecia |
| Esparza | Alajuela |
| San Carlos | Poás |

10 0 10 20 Kil3metros

Fuente: Mapas 1:10000 IGN 1989,
Elaborado en ProDUS en febrero del 2000

Mapa 2. Carreteras y caminos importantes para la Ciudad de San Ramón



Simbología

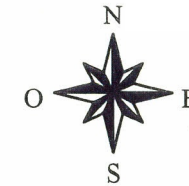
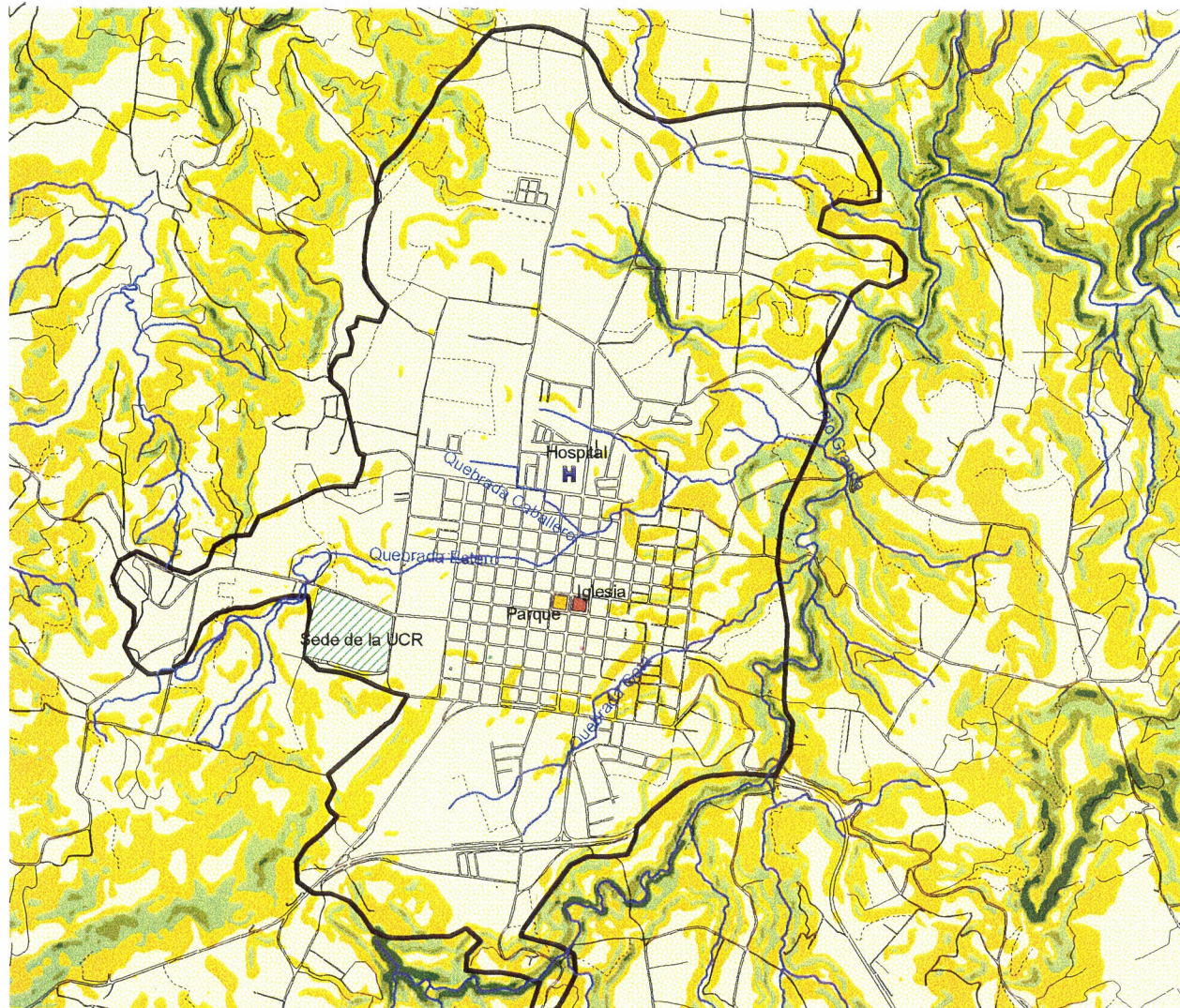
- Mejoras Autopista Bernardo Soto (1-2 años)
- Reconstrucción
- Reconstrucción y Ampliación
- Carretera Ciudad Colón-Orotina (5-7 años)
- Existente
- En licitación a construirse
- Trazado Proyecto Naranjo-Florencia (10 años)
- Acceso propuesto San Ramón - Naranjo- Florencia
- Carreteras Nacionales
- Trayecto de Cambronero
- Vías distritales
- Tramo San Ramón-Berlín-San Mateo
- Limite cantonal



5 0 5 10 Kilómetros

Fuente: Mapas 1:10000 del IGN de 1989
MOPT, Elaborado en ProDUS en 1999.

Mapa 3. Pendientes y borde aproximado de la Ciudad de San Ramón en 1999



Distribución de Pendientes en la zona de estudio

Pendiente (%)	Area (km ²)	Porcentaje del total
0 a 5	5.13	57.4%
5 a 10	2.05	23.0%
10 a 15	0.43	4.8%
15 a 20	0.96	10.7%
20 a 25	0.21	2.3%
25 a 30	0.09	1.0%
30 o mayor	0.06	0.7%
Total	8.92	100.0%

Simbología

Pendientes:

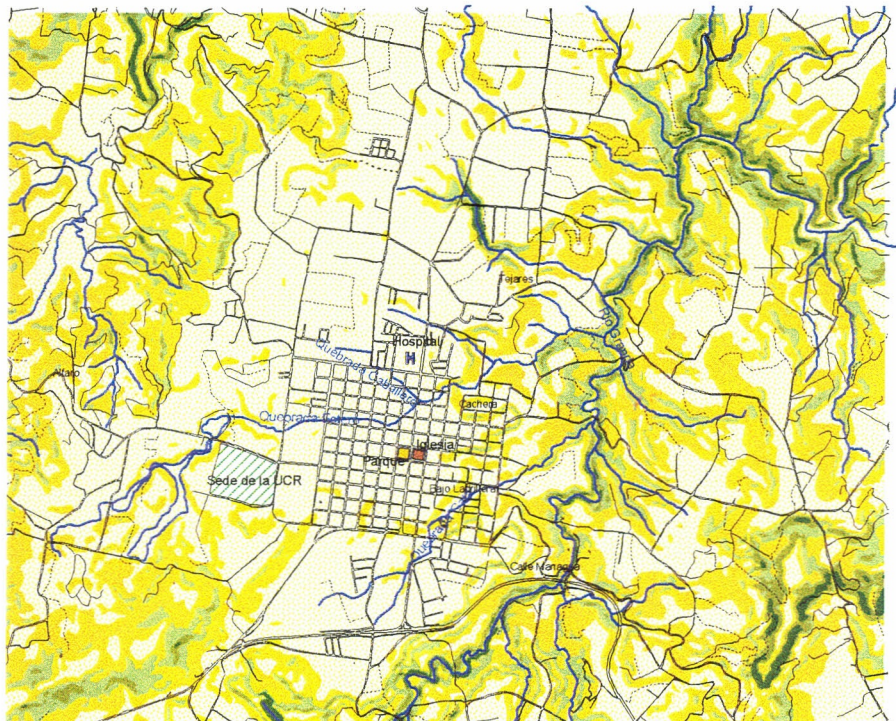
- menos de 10%
- de 10 a 20%
- de 20 a 30%
- de 30 a 40%
- más de 40%
- Area de estudio
- Vías de la Ciudad
- Ríos



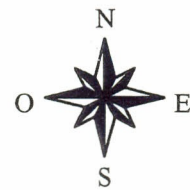
Fuente: Estimación de pendientes a partir de curvas de nivel del mapas 1:10000 IGN-JICA de 1989; Visitas de campo Elaborado en Mayo de 1999

Mapa 4

Pendientes de San Ramón y Alrededores



0.5 0 0.5 1 1.5 Kilómetros



Simbología

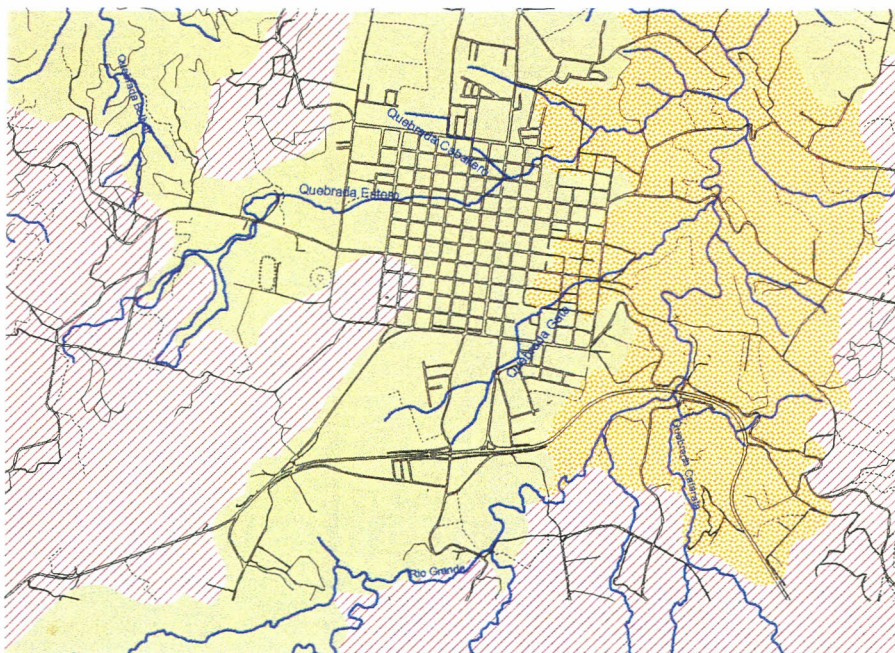
- Calles
- Ríos
- Pendientes:
 - menos de 10%
 - de 10 a 20%
 - de 20 a 30%
 - de 30 a 40%
 - más de 40%

Fuente: Estimación de pendientes a partir de curvas de nivel del Mapas 1:10000 IGN-JICA de 1989

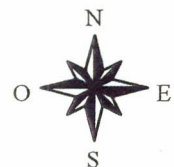
Elaborado en Mayo de 1999



Tipo de Suelos para San Ramón y Alrededores



0.5 0 0.5 1 1.5 Kilómetros



Simbología

- Calles
- Ríos
- Tipo de Suelo
 - Suelo muy blando
 - Suelo blando
 - Suelo firme

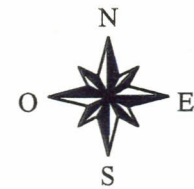
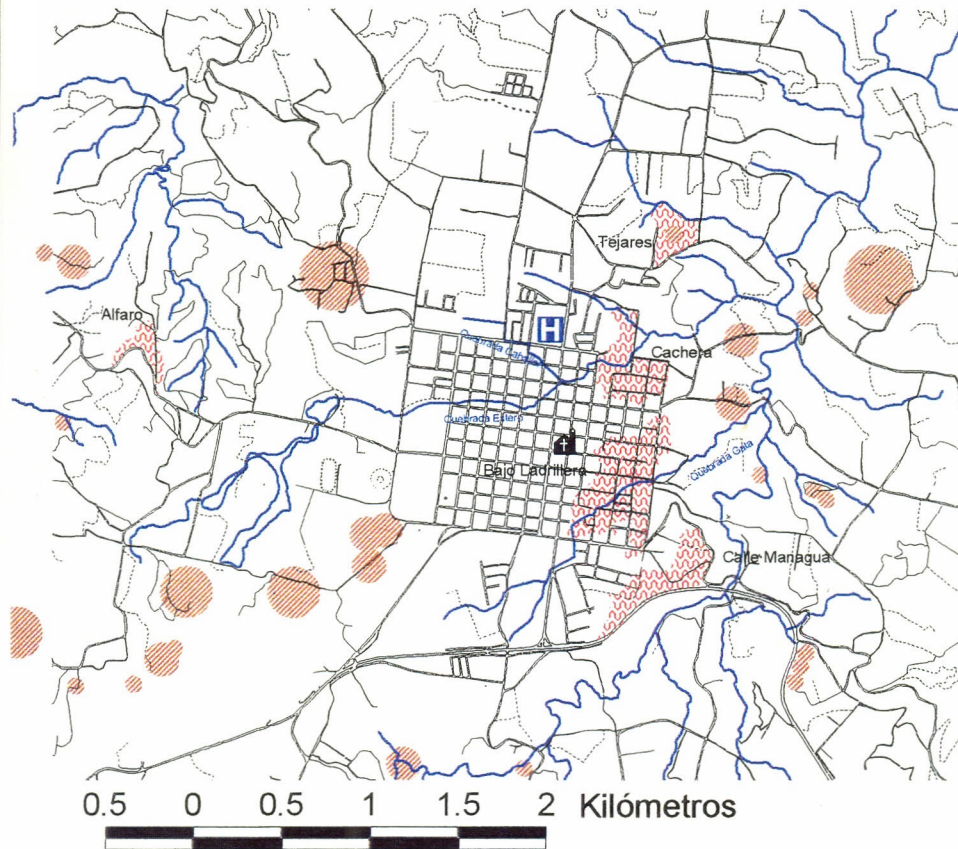
Fuente: Tesis de Roberto Ramírez Escuela de Geología, UCR, 1995
Mapas 1:10000 IGN-JICA

Elaborado en Mayo de 1999



Mapa 5

Ubicación aproximada de zonas de deslizamiento



Simbología

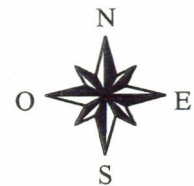
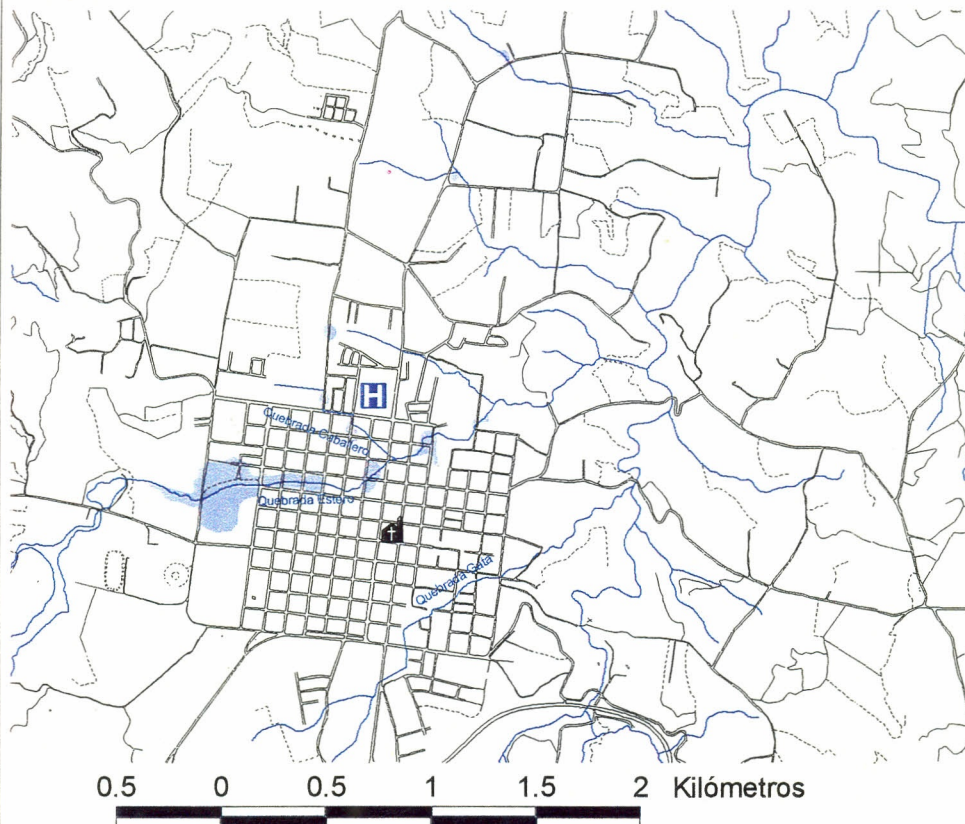
- Calles
- Ríos
- Delizamientos según Ramírez
- Zona de Deslizamientos según visitas de campo

Fuente:
Tesis de Roberto Ramírez, Escuela de Geología UCR, 1995
Luis Carvajal, Topógrafo Municipal
Juan José Alvarado, CNE Cantonal
Mapas 1:10000 IGN-JICA DE 1989
Visitas de campo de 1999

Elaborado en ProDUS, 1999



Ubicación aproximada de zonas de inundación



Simbología

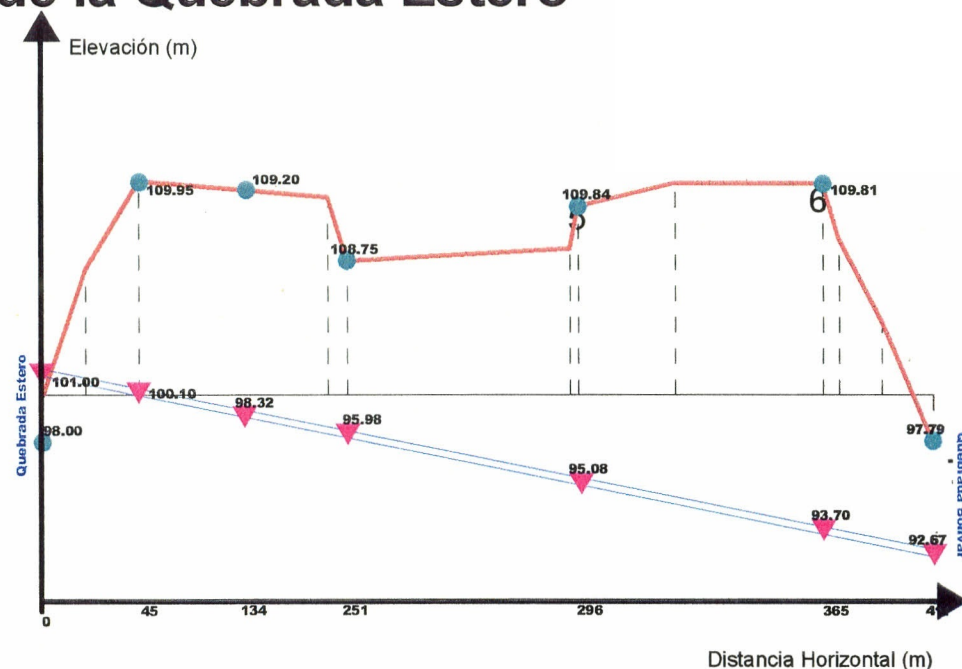
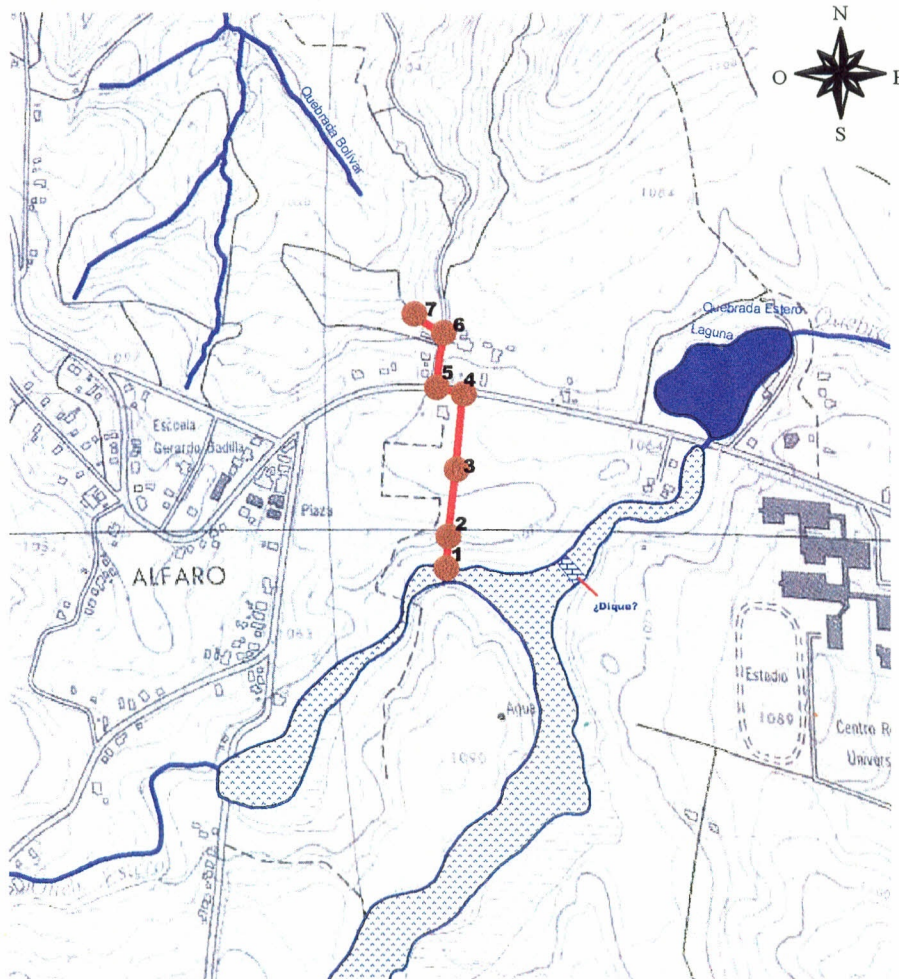
- Calles
- Ríos
- Zonas de inundación

Fuente:
Alexis Fernández, Ingeniero Municipal
Juan José Alvarado, CNE Cantonal
Luis Carvajal, Topógrafo Municipal
Mapas 1:10000 IGN-JICA de 1989
Visitas de campo realizadas en 1999

Elaborado en ProDUS, 1999



Mapa 6. Información relevante sobre la Opción 1 para controlar el caudal de la Quebrada Estero



Punto	Distancia (m)	Elevación del Terreno	Elevación de la Tubería/Canal	Diferencia de Elevación
1	0	98.00	101	-3.00
2	45	109.95	100.1	9.85
3	134	109.20	98.32	10.88
4	251	108.75	95.98	12.77
5	296	109.84	95.08	14.76
6	365	109.81	93.7	16.11
7	417	97.79	92.67	5.12

Simbología

- ▲ Elevación del Canal/Tubería
- Elevación del Terreno
- Perfil de Solución
- Superficie del Terreno
- Canal/Tubería
- Banco de Nivel

Fuente: Luis Carvajal, Topógrafo Municipal
 Mapa 1:10000 IGN-JICA 1989
 Visita de campo

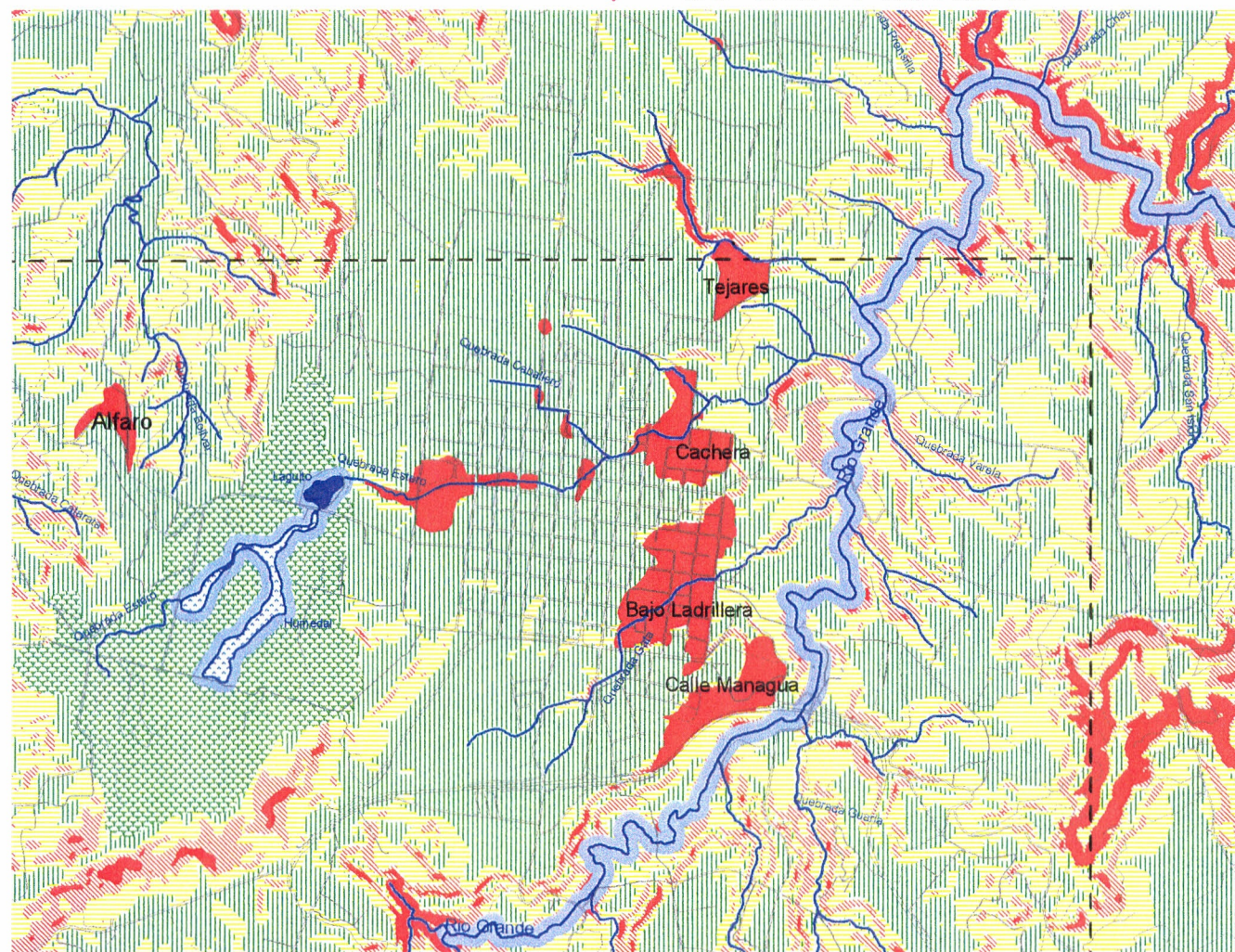
Elaborado en Mayo de 1999

200 0 200 metros

Notas:

- Las elevaciones son con respecto al banco de Nivel 100 m.
- Se supuso que el canal/tubería iniciaba tres metros arriba del cauce de la Quebrada Estero y un 2% de pendiente.
- La extensión del embalse puede variar

Mapa 7. Zonas adecuadas para la Urbanización en los alrededores de San Ramón.



Valores asignados por Pendiente	
De 0 a 10%	3
De 10 a 20%	2
De 20 a 30%	1
Más de 30%	0

Valores asignados por Deslizamiento	
Con Deslizamiento	0
Sin Deslizamiento	1

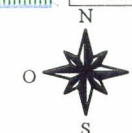
Valores asignados por Tipo de Suelo	
Suelo muy firme	2
Suelo blando	1
Suelo muy blando	0.5
Sin Clasificar	1

Valores asignados por Inundaciones	
Con inundación	0.1
Sin inundación	1

Simbología

- Calles
- Ríos
- Limite de Información de Suelos
- Possibilidades de Urbanización**
- Zona inapropiada
- Zona poco apropiada
- Zona regular
- Zona apropiada
- Zona de Protección de Río
- Zona de Protección Especial

0 1 2 kilómetros



Nota Importante:
La información disponible es incompleta y con limitaciones. Por lo tanto utilizar este mapa con precaución.

Fuentes
Tesis Roberto Ramírez, Escuela C.A. de Geología
Hojas 1:10.000 IGN-JICA
Juan José Alvarado, CNE Cantonal
Luis Carvajal, Topógrafo Municipal

3 LA FUNCIONALIDAD DE LA CIUDAD



Foto 8. Vista panorámica de la ciudad de San Ramón

3.1 Crecimiento Urbano

La ciudad de San Ramón cuenta con cuadras perfectas en su cuadrante central, el cual se ha ido extendiendo a lo largo de sus vías de entrada y salida en todas direcciones. En los años setenta y ochenta se completó el cuadrante central y creció hacia el sur. Entre 1989 y 1992 se observa ya una tendencia de crecimiento hacia el norte. A partir de 1992, han aparecido casi 15 urbanizaciones, de las cuales las 9 más recientes no cuentan aún con casas construidas. Estas urbanizaciones se encuentran en los 4 puntos cardinales de la ciudad, aunque hay una tendencia mayor hacia el norte de la ciudad (ver el Mapa 8: “Crecimiento vial de la ciudad de San Ramón, período 1974 a 1992”). También se han construido gran cantidad de casas frente a las calles de entrada y de salida de la ciudad, lo cual se conoce como “crecimiento lineal” y es característico de las ciudades costarricenses.

El este de la ciudad, por su topografía quebrada y sus riesgos de deslizamiento no es una zona adecuada para el crecimiento. Al sur de la ciudad se encuentra muy cerca la carretera Bernardo Soto, por lo que el crecimiento se ha visto limitado, aunque existen urbanizaciones del otro lado de la carretera, ésta representa una separación importante entre la ciudad y la zona sur. En el oeste, las condiciones tampoco son muy favorables pues allí se ubica la cuenca del Laguito y debiera tener un proceso de urbanización muy controlado con el fin de regular la esorrentía hacia el Laguito y su proceso de sedimentación. Así mismo debe evitarse que aguas jabonosas e incluso negras desagüen en el Laguito o en la Quebrada Estero (y en las otras quebradas que atraviesan la ciudad: Gata y Caballero, etc.).

La dirección más favorable para el crecimiento de la ciudad parece el norte: tiene pendientes adecuadas y condiciones adecuadas, aunque no por ello deben descuidarse las regulaciones para evitar inundaciones y asegurarse un crecimiento de calidad. Una identificación preliminar de estas zonas de crecimiento se observa en el Mapa 9: “Estimación preliminar de zonas adecuadas e inadecuadas para la urbanización dentro de la zona de estudio de San Ramón”.

Además de la dirección más favorable para el crecimiento es de suma importancia plantearse la calidad de ese crecimiento. Algunos de los aspectos importantes de mencionar en este sentido, son:

- Debe cuidarse en todo momento la adecuada conexión y fluidez de la circulación vehicular, así como una ciudad amigable con el peatón, lo cual se traduce en conexiones entre calles, anchos adecuados de calles, aceras adecuadas, intersecciones con visibilidad, pasos peatonales seguros, etc.
- Procurar un aprovechamiento eficiente de los terrenos, con construcciones de alta densidad (de dos o más pisos) en combinación con adecuadas proporciones de áreas verdes. (Para tener una idea de las densidades del cuadrante de la ciudad, ver el Mapa 11: “Densidad neta de casas por hectárea y número de casas por cuadra en la ciudad de San Ramón”).
- Evitar la construcción en las márgenes de las quebradas.
- Disponer adecuadamente de las aguas residuales, jabonosas y pluviales. Para esto debe tomarse en cuenta el proyecto de alcantarillado para la ciudad de San Ramón que tiene el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados, y, además de impulsarlo, tomar decisiones que sean congruentes con este futuro alcantarillado (ver el trazado general del proyecto en el Mapa 12: “Esquema del proyecto de Alcantarillado Sanitario para la ciudad de San Ramón”).
- Debe procurarse urbanizar primero los terrenos baldíos más cercanos al centro, antes de urbanizar los más alejados. Según una primera estimación realizada por ProDUS, dentro de la zona de estudio, alrededor de 5.1 Km² son apropiados para la construcción, de los cuales un 40% son cercanos al centro. Evitar, regular y minimizar los conflictos entre los diferentes usos del suelo. En una encuesta realizada entre los participantes de la Novena Reunión, la incompatibilidad más mencionada fue el ruido, por ejemplo, la discoteque Excalibur en zona residencial o el ruido del transporte pesado atravesando zonas residenciales.

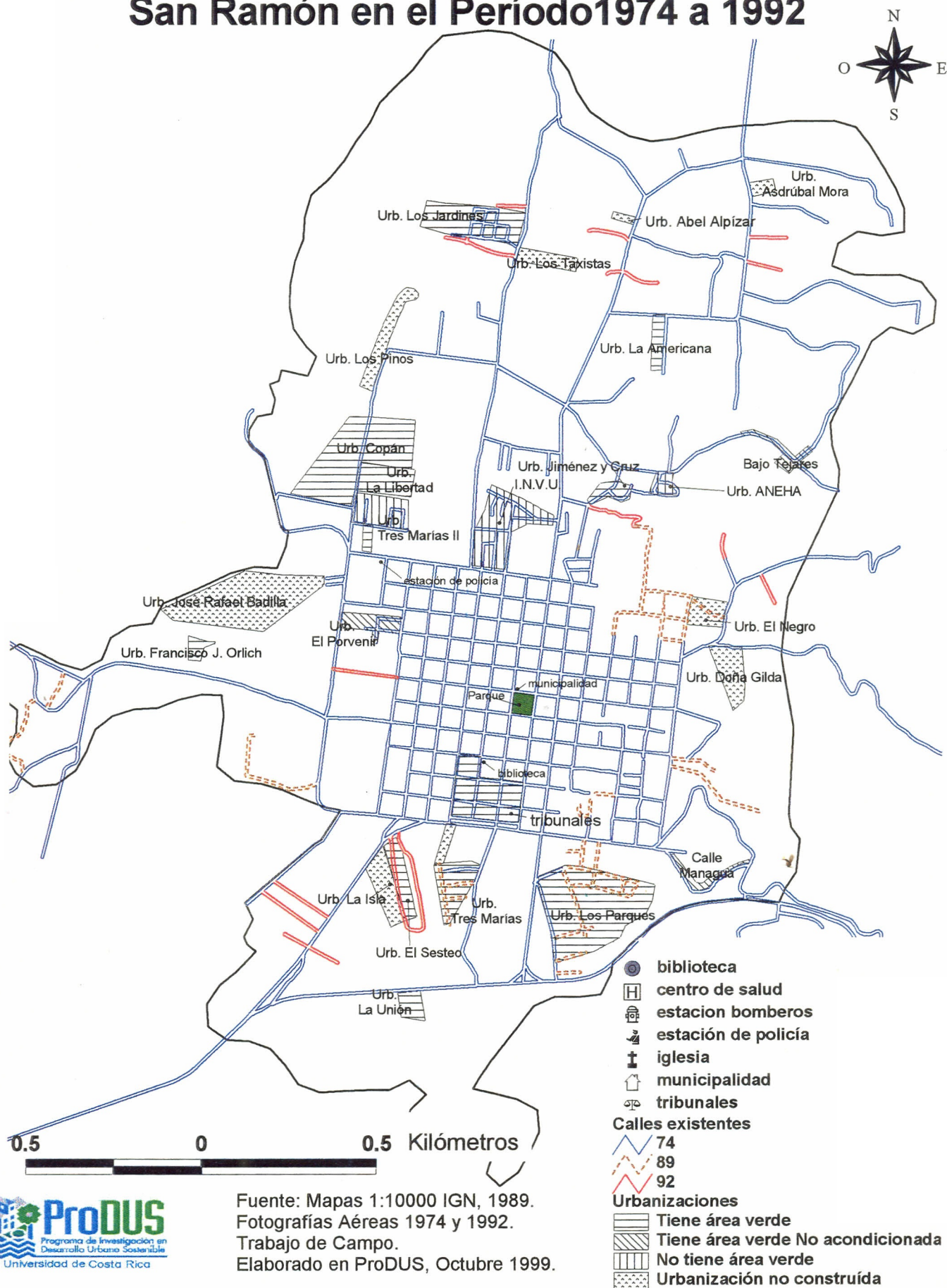
Muchos de estos aspectos podrán regularse realmente con un Plan Regulador. Sin embargo, las regulaciones existentes (el Código Urbano (urbanizaciones, zonas de alta pendiente, vías, etc), en la Ley Forestal y la Ley de Aguas (retiros de quebradas, ríos y lagos) y la Ley General de la Salud (control del ruido)²) brindan un marco que ya permite regular. Dos puntos clave en este sentido son:

- una eficaz fiscalización del cumplimiento de las regulaciones existentes, para lo cual es indispensable involucrar más a las comunidades,
- un adecuado diseño de las nuevas construcciones, cambios y mejoras en la ciudad con el fin de asegurarse los impactos positivos deseados y de minimizar los negativos.

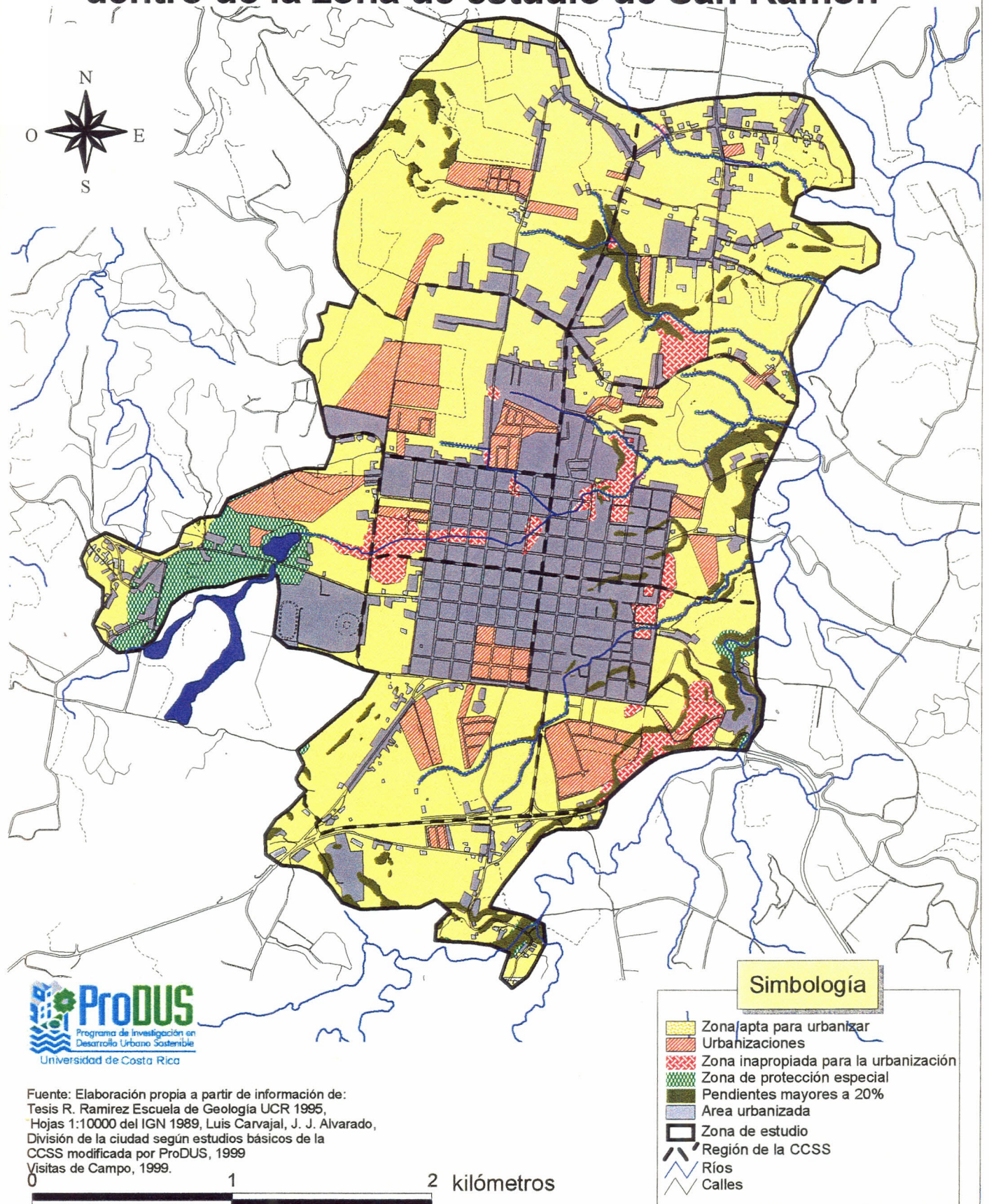
Como un aporte a las zonificación de la ciudad que se realizaría en el Plan Regulador, se generó el Mapa 12: “Uso del Suelo de San Ramón, febrero del 2000”, el cual clasifica las calles del cuadrante central según su uso (comercial, residencial, educativo, recreativo, etc.).

² Algunas de las regulaciones principales del Código Urbano y de la Ley Forestal se pueden consultar en el anexo 2: Síntesis del Marco Legal.

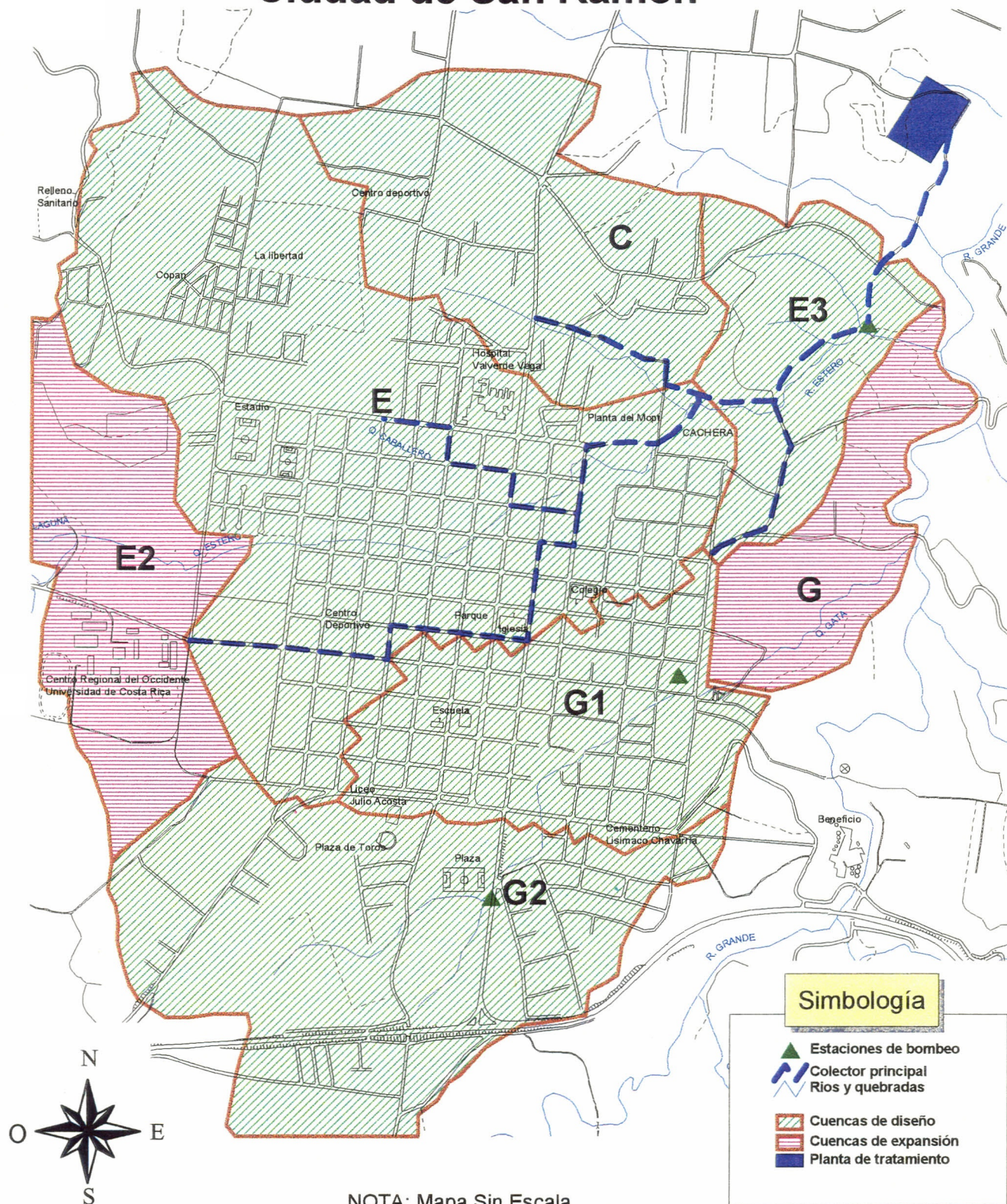
Mapa 8. Crecimiento vial de la Ciudad de San Ramón en el Período 1974 a 1992



Mapa 9. Estimación preliminar de zonas adecuadas e inadecuadas para la urbanización dentro de la zona de estudio de San Ramón



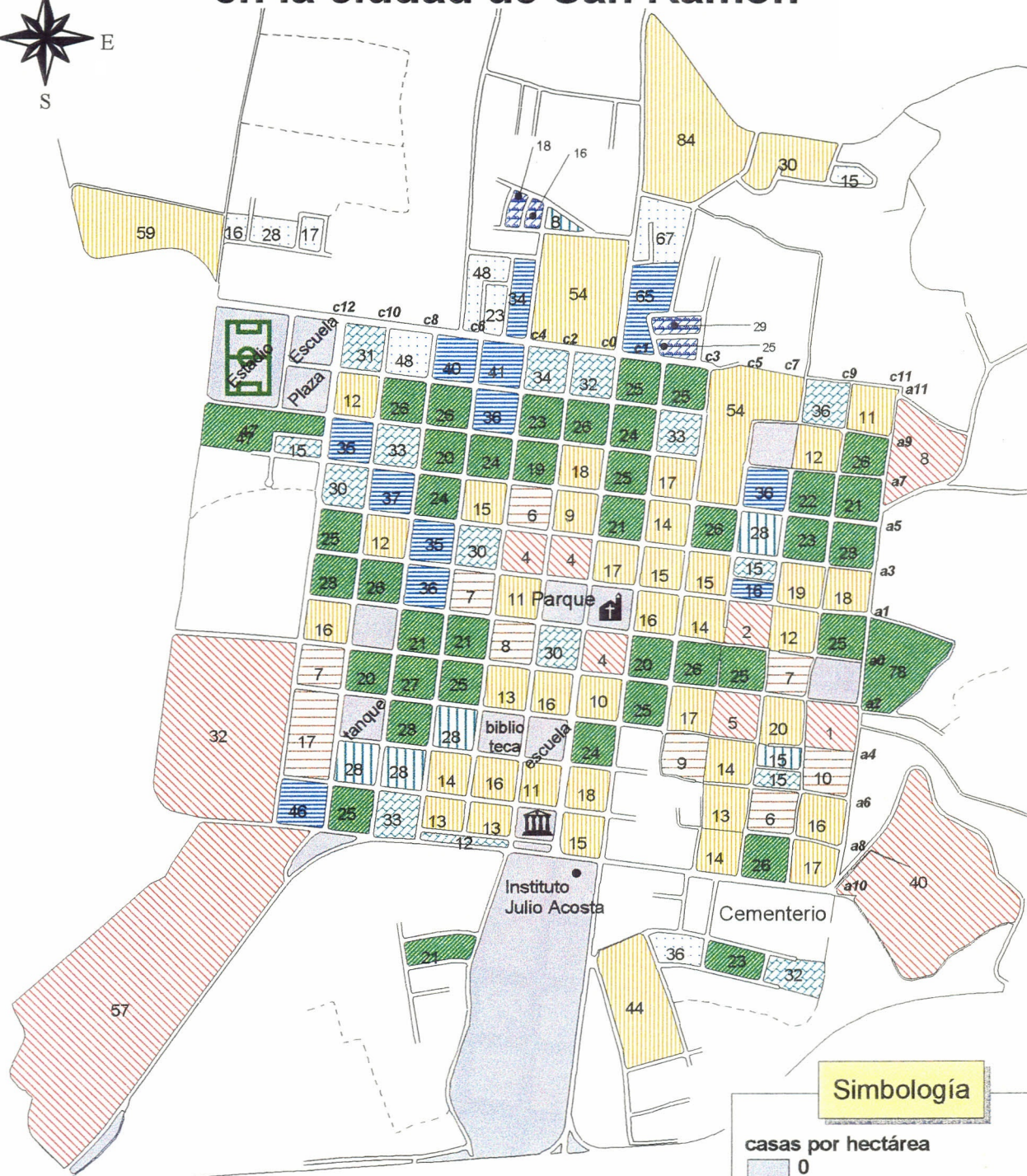
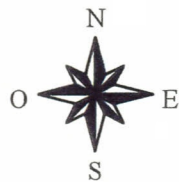
Mapa 10. Esquema del proyecto para el Sistema de Alcantarillado Sanitario de la Ciudad de San Ramón



NOTA: Mapa Sin Escala

Fuente: AyA con base en el
Informe de Geotécnica, 1998
Versión simplificada y realizada en ProDUS en 1999

Mapa 11. Densidad neta de casas por hectárea y número de casas por cuadra en la ciudad de San Ramón



Simbología

casas por hectárea

- 0
- 0.9 - 5.4
- 7.0 - 10.6
- 11.8 - 23.8
- 25.0 - 35.8
- 36.5 - 37.0
- 38.1 - 43.3
- 45.1 - 50.0
- 51.6 - 63.8
- 74.1 - 83.8

1 Número de casas por cuadra

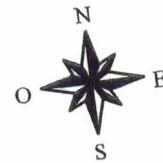


Nota: Los rangos de densidad
están hechos con análisis de varianza
por lo que no son continuos.

Fuente:
Base de datos de la CCSS 1999,
Mapas 1:10000 del IGN, 1989
Elaborado en ProDUS, 1999

250 0 250 500 metros

Mapa 12. Uso de Suelo de San Ramón, febrero del 2000

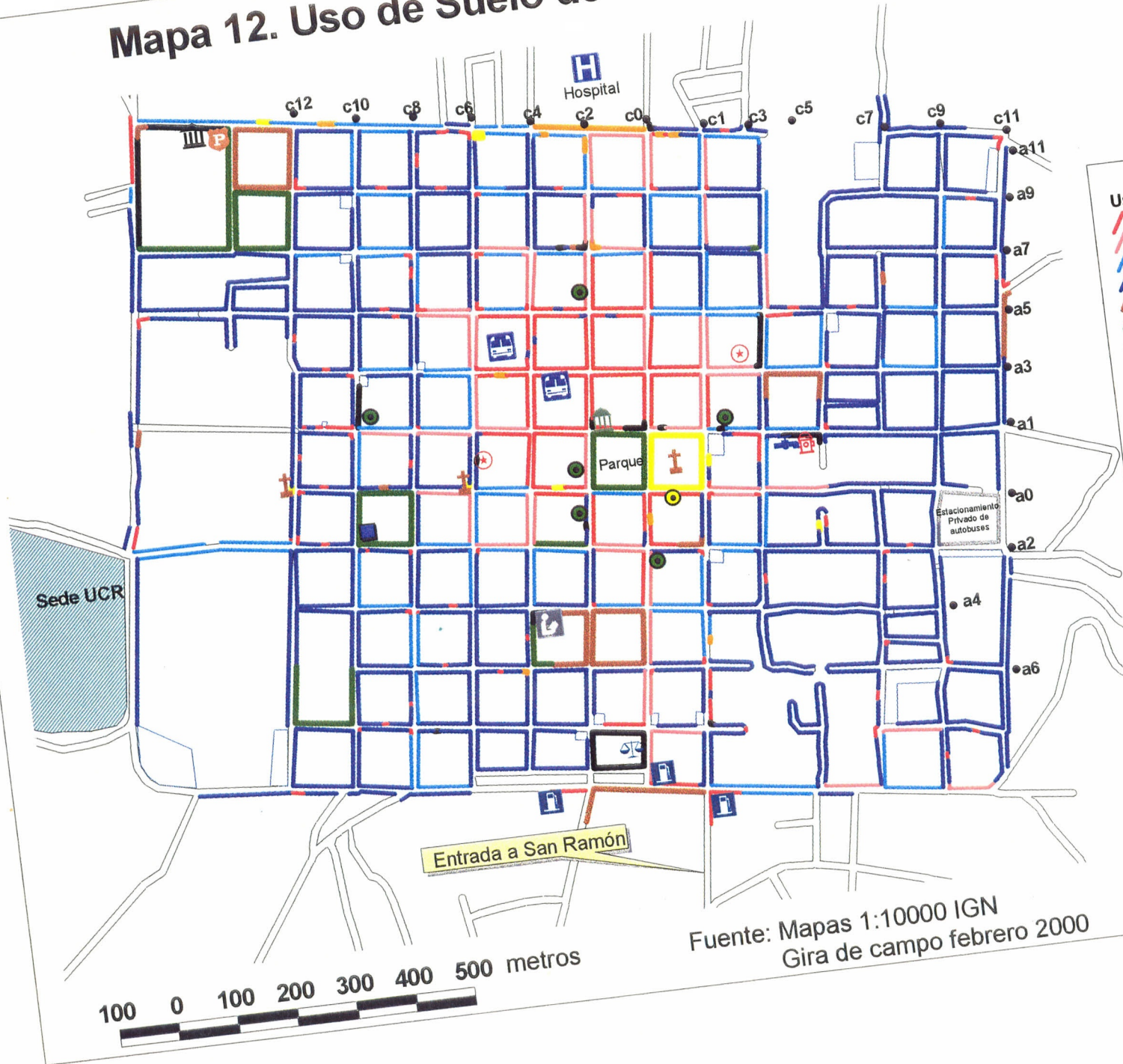


Simbología

- Uso del Suelo**
- Comercial
 - Predomina Comercio
 - Predomina Residencial
 - Residencial
 - Educación
 - Recreación
 - Médicas
 - Gobierno
 - Religioso
 - Lote baldío
 - Otros
 - Calles existentes

Puntos de Interés A y A

- Banco
- Biblioteca
- Hospital
- Cárcel
- Estacion bomberos
- Estación de policía
- ICE
- Iglesia
- Municipalidad
- Parada de buses
- Piscinas
- Tribunales
- Estación de Servicio



Fuente: Mapas 1:10000 IGN
Gira de campo febrero 2000

3.2 Vialidad y Transporte

Los aspectos viales y de transporte son claves para la calidad de vida, equidad, funcionalidad y desarrollo de una ciudad. Tienen importantes impactos y están íntimamente ligados con el uso del suelo, con el crecimiento de la ciudad y con las actividades productivas. Además se traducen generalmente en inversiones grandes y difíciles de modificar. Por esto, debe analizarse este tema de manera cuidadosa y planificar las inversiones de manera estructurada y coherentes con las políticas de desarrollo y crecimiento de la ciudad.

3.2.1 Ejes viales

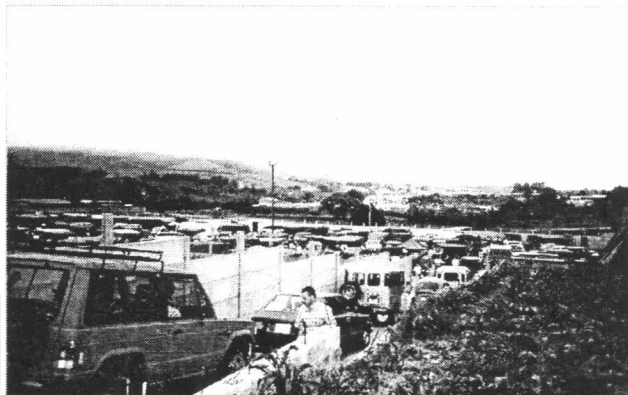
Los ejes viales de una ciudad son las arterias principales por las cuales se concentran los mayores flujos de tránsito de todo tipo:

- En San Ramón, el núcleo de calles cercanas al centro comercial de la ciudad son las que mayores flujos presentan.
- Resaltan claramente en este núcleo de calles, los ejes norte- sur de entrada y de salida a San Ramón (calle central y calle primera de la ciudad), que permiten el paso de la zona norte hacia la autopista (ver Mapa 13: “Vías principales y por mejorar en la ciudad de San Ramón”).
- Además, la calle 8 es la vía especial para vehículos pesados (camiones) y también es utilizada en el tramo sur por casi todas las rutas de autobuses.
- Por otro lado, están todas las vías de ingreso y salida de la ciudad hacia los demás distritos, entre las que se destaca la que va hacia San Pedro y Piedades Sur, la cual comunica con la Sede de Occidente de la Universidad de Costa Rica. Esto provoca, junto con otros factores (como la presencia de la feria del agricultor los fines de semana), un alto flujo en la avenida 2.
- Destaca también la calle a San Juan, la cual también lleva hacia Zarcero y hacia San Carlos.

Aunque la calle 8 descongiona de transporte pesado la calle central, una gran cantidad de vehículos que atraviesan el centro mediante la calle central o la calle 1 no tienen real necesidad de ir al centro y sus destinos son el norte de San Ramón, San Carlos o la autopista. Sin embargo, no se han desarrollado completamente alternativas reales para que estos carros circulen por otras vías de la ciudad. Las anchas calles del oeste, que podrían cumplir con esta función, tienen tramos en muy mal estado, incluso sin asfalto.

Los períodos de mayor flujo vehicular en el centro de la ciudad y que provocan congestión son el viernes en la tarde (principalmente a las 5- 5:30 p.m.), el sábado en la mañana (debido a la feria del agricultor).

Foto 9. Entrada a la feria del agricultor
(detrás de la Iglesia del Tremedal)



Según una estimación preliminar, alrededor de un 33% de las calles del cuadrante de la ciudad se encuentran en mal estado. Esta situación debe remediarse (y se remediará pronto, pues ya se tiene el financiamiento para ello), sobre todo en las calles de mayor flujo vehicular. Además, debe asegurarse un adecuado mantenimiento para que no se pierda el esfuerzo realizado.



Foto 10. Calle en muy malas condiciones en el extremo Oeste de la ciudad (calle 16)



Foto 11. Altas pendientes y calles de lastre en la zona Este de la ciudad

3.2.2 Transporte público

El transporte público es básico para la funcionalidad de una ciudad ya que:

- Permite ordenar la ciudad y reducir la congestión (permite transportar una gran cantidad de personas con pocos vehículos),
- Es un elemento clave de equidad, al ser accesible a todas las personas, principalmente es clave para personas que no pueden tener o conducir un vehículo: niños, adolescentes, ancianos y personas de bajos recursos.
- Permite disminuir la contaminación del aire (para esto por supuesto deben mantenerse en buen estado las unidades. Si este es el caso, al transportar una gran cantidad de gente por autobús, la contaminación del aire es menor que si todos esas personas anduvieran en sus vehículos particulares),
- Permite frenar hasta cierto punto el aumento de la flota de vehículos particulares, para lo cual el transporte público debe mantenerse como una opción real y funcional frente al automóvil,
- Tiene importantes impactos en las actividades económicas, ya que es el transporte más común de los recursos humanos.

Por estas razones, el sistema de transporte público debe diseñarse de acuerdo con el crecimiento urbano y con la relación entre las zonas residenciales y los centros de trabajo, comercio o educación. Es importante incentivar el transporte público y apoyarlo para que ofrezca un servicio de calidad, de manera que sea una opción real para los habitantes.

En San Ramón pueden distinguirse 3 tipos de servicio de autobuses, la mayoría de las cuales fueron representadas en el Mapa 15: “Rutas de autobús y zonas de influencia de paradas”:

- Las líneas interurbanas: las principales son: San José- San Ramón y San José- Esparza –Puntarenas, San Ramón- Palmares, San Ramón - Naranjo cuya frecuencia es alta (entre media hora y una hora). También existen, aunque con una frecuencia mucho menor (cada 4 horas, aproximadamente): San Ramón - Fortuna de San Carlos, San Ramón - Zarcero y San Ramón - Alajuela
- Las líneas distritales: con destino a las cabeceras distritales. La frecuencia de estos servicios es en la mayoría de los casos de más de una hora. Se tuvo conocimiento de 14 rutas a los diferentes poblados, a saber:

1. Belén,
 2. San Juan,
 3. San Isidro/calle Varela,
 4. Río Jesús,
 5. Calle Ángeles,
 6. Volio/Concepción,
 7. San Pedro (frecuencias de media hora durante la tarde),
 8. Piedades Sur,
 9. San Rafael,
 10. La Unión,
 11. Santiago,
 12. Las Tres Marías,
 13. La Paz,
 14. Además existe un servicio especial hacia Las Musas durante los fines de semana.
- La ruta interna de la ciudad: la Periférica: la Periférica, la cual puede apreciarse con sus paradas en el Mapa 16: “Ruta de la Periférica y zonas de influencia de paradas en la ciudad de San Ramón”.

Estas rutas de buses están ubicadas en dos terminales, una para San José - San Ramón - Puntarenas - Alajuela, todas rutas de Empresarios Unidos. La otra es un terreno municipal y alberga el resto de las rutas. La única que no cuenta con terminal es la Periférica.

Ambas terminales generan dificultades en el flujo en las calles aledañas, debido a las maniobras de los buses para ingresar y salir de las terminales, así como para girar en las esquinas. Esto último es agravado por la fila de vehículos estacionados a ambos lados de la calle (a pesar de las zonas amarillas) que reducen considerablemente el espacio disponible.

La terminal municipal presenta problemas de circulación interna y de contaminación del aire en las horas picos, sobre todo alrededor de las 5pm. Esto se debe a que:

- Muchos autobuses confluyen a la misma hora en la terminal. Así mismo, se da una gran afluencia de peatones en la terminal que caminan, suben y bajan de los buses, hacen fila, compran en los comercios de la terminal y de las cuadras centrales, etc.
- El acceso este de la terminal municipal es muy angosto y no permite la salida y entrada fluidas de dos autobuses al mismo tiempo, a diferencia del acceso oeste que sí es bien ancho.
- El estado de los buses no siempre es el óptimo, por lo que generan importantes cantidades de humo.

Con respecto a los taxis, existen dos cooperativas de taxis en San Ramón, ubicadas en 4 paradas: costado oeste del parque central, costado oeste del mercado, costado norte del mercado y costado sur del Hospital (estos sitios

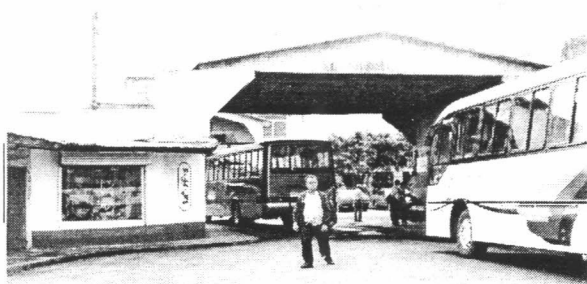


Foto 12. Acceso angosto al Este de la terminal municipal



Foto 13. Maniobras en la Terminal de Empresarios Unidos que detienen el tránsito momentáneamente

pueden apreciarse en el Mapa 18: “Zonas actuales de estacionamientos y zona que requiere estacionamiento controlado”). Se mencionó en las entrevistas que los taxis son muy utilizados en San Ramón. La alta utilización de taxis es un indicador importante de la necesidad de transporte público que no satisface adecuadamente el sistema de autobuses, lo cual lleva a analizar con más detalle la cobertura y demanda de las rutas existentes, principalmente la Periférica, lo cual debe hacerse en estudios más profundos que éste.

3.2.3 Intersecciones y cuadras centrales

Existen semáforos únicamente en 3 intersecciones de San Ramón, como puede apreciarse en el Mapa 17: “Sentido de las vías en el centro de San Ramón” (el semáforo del acceso principal a San Ramón es intermitente). Además existe un semáforo peatonal en el costado Este del Hospital.

Observando dos de las intersecciones principales del centro de la ciudad (ambas en avenida 3, costados este (calle central) y oeste del mercado (calle 2)), ambas con semáforo, se pueden realizar importantes comentarios sobre estacionamientos, retiros en intersecciones, señalización y fiscalización. Todo esto está muy relacionado con los comentarios anteriores sobre las terminales de autobuses, ya que éstas se encuentran muy cerca de estas dos intersecciones.

- Muchos conductores no respetan realmente el semáforo ni se detiene en la línea antes del paso de cebra, el cual además está muy despintado. Más bien adelantan el carro y se detienen **SOBRE** el paso de cebra (lo cual es un irrespeto a los peatones) y si no viene ningún vehículo en la otra calle pasan la intersección aunque el semáforo esté en rojo. En el caso de intersecciones sin semáforo, este comportamiento es el único posible actualmente, dada la poca visibilidad en las esquinas (retiros pequeños en las esquinas y aceras muy angostas). La ley de construcciones en su artículo 20 regula este aspecto y el INVU recomienda un retiro mínimo de 3.5 m desde la esquina de la intersección hasta la línea de construcción (es decir, 2.5 m en cada brazo de la calle). En San Ramón, se han observado intersecciones donde el retiro es medio metro, por lo que se genera una falta de visibilidad de los vehículos que los obliga a detenerse sobre el paso de cebra y una incomodidad para los peatones que van por una acera tan angosta.
- Aunque existen líneas amarillas (algunas muy despintadas. Su ubicación puede apreciarse en el Mapa 18: “Zonas actuales de estacionamiento y zona que requiere de estacionamiento controlado”) que prohíben el estacionamiento en la mayor parte de las esquinas de cada cuadra, esta disposición es poco respetada y es muy frecuente que los vehículos se estacionen en las esquinas. Esto dificulta la maniobra de carros y camiones, y disminuye considerablemente la visibilidad. La disposición de no estacionar en las esquinas debiera fiscalizarse con mayor severidad para las intersecciones principales (de mayor flujo) y para aquellas en las rutas de los buses. Los taxis también debieran cumplir con esta disposición, ya que se observó, en la intersección este, unidades de taxi esperando prácticamente en la esquina, en vez de continuar en la cuadra siguiente, o de llevar un control de la cantidad de unidades para no tener una fila mayor a una cuadra en esa parada de taxis.



Foto 14. Vehículo detenido sobre el paso peatonal

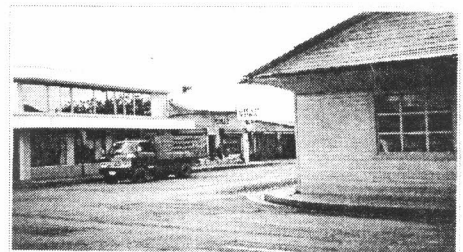


Foto 15. Intersección con poca visibilidad y acera muy angosta



Foto 16. Alto flujo vehicular y estacionamiento en zona amarilla en el centro de la ciudad

Otro aspecto que hace más compleja la situación son las zonas de parqueo del mercado, pues en su costado este (frente a calle central) se forma una doble fila de vehículos (además de la fila de vehículos estacionados al frente) que hace aún más compleja la circulación en ese tramo de la calle central.

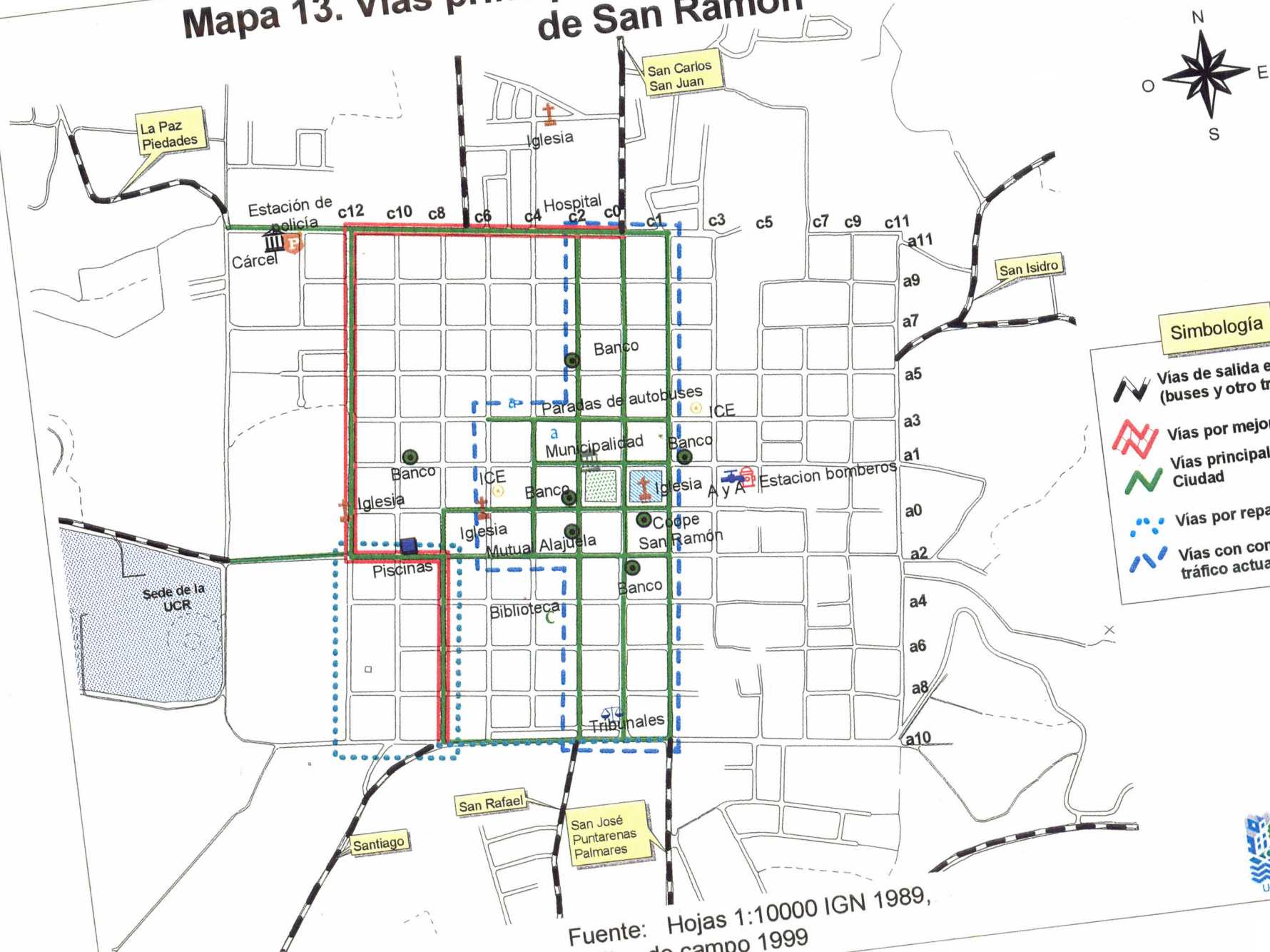
- En la intersección este (av3-c. central), debiera verificarse si durante las horas de mayor tránsito los flujos mayores se dan en dirección norte – sur, pues según cortas mediciones de los tiempos de los semáforos, en esta intersección los tiempos son iguales para el paso este - oeste que para el norte – sur, aunque la fila era mayor en el sentido norte-sur.
- En caso de que los semáforos no estén funcionando, el flujo se rige por las señales de “alto”. En la intersección este (av3-c. central), el alto está en la calle central, a pesar de que esta calle trae la mayor cantidad de vehículos (es necesario realizar mediciones más exactas para verificar esto). Fue notorio en el Mapa 17: “Sentido de las vías en el centro de San Ramón”, que debiera revisarse la conveniencia de brindarle prioridad de paso a los vehículos que transitan por la calle central (salida principal de San Ramón) y en la calle 1 (entrada principal de San Ramón), ya que son dos de las principales vías para atravesar la ciudad. En este momento, los vehículos que atraviesan la calle central deben detenerse en 4 intersecciones, haciendo más lento el flujo vehicular de manera innecesaria.
- Es importante cuidar que las señales de tránsito horizontal y vertical se vean de manera clara. El “alto” de la intersección este analizada (av3-c. central) resulta invisible debido a un árbol que lo cubre. Además, los pasos de cebra, zonas amarillas, etc., debieran pintarse claramente y periódicamente, de manera que infundan un poco más de respeto.

Foto 17. Alto flujo vehicular y señal de alto tapada por árboles en las aceras, cerca del mercado (calle central de San Ramón)



Las mejoras a las cuadras centrales, principalmente alrededor de estas dos intersecciones deben ser concebidas como un SISTEMA y planeadas cuidadosamente, pues las interacciones entre peatones, vehículos, buses, terminales, taxis, el mercado y otros comercios son intensas.

Mapa 13. Vías principales y por mejorar de la Ciudad de San Ramón



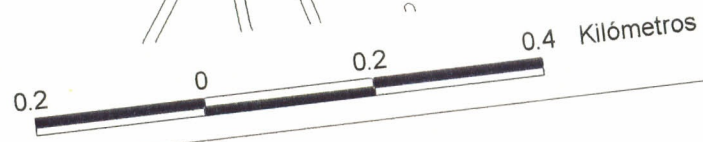
Fuente: Hojas 1:10000 IGN 1989,
Visitas de campo 1999

Mapa 14. Estado de las vías del Centro de San Ramón

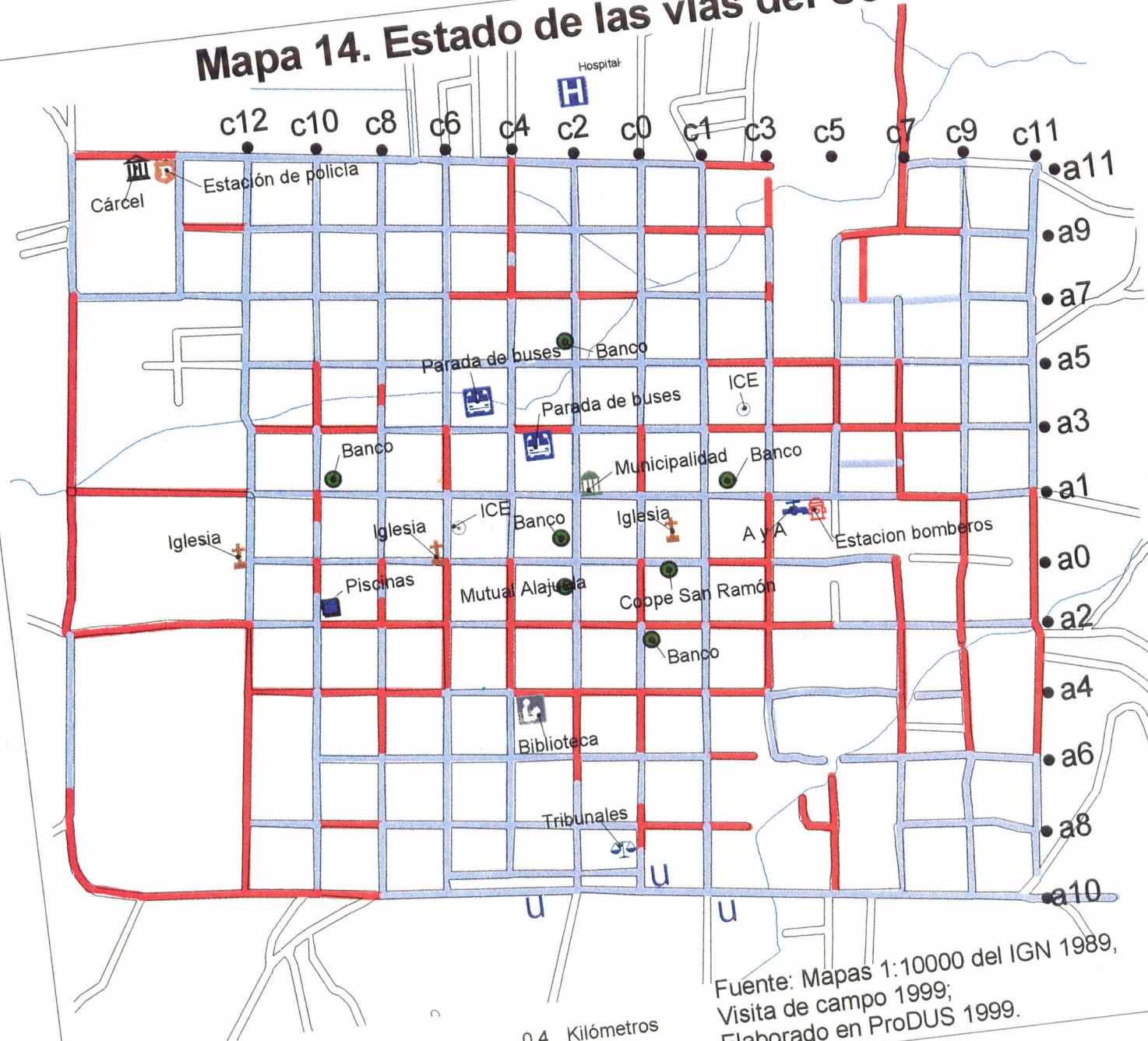


Simbología

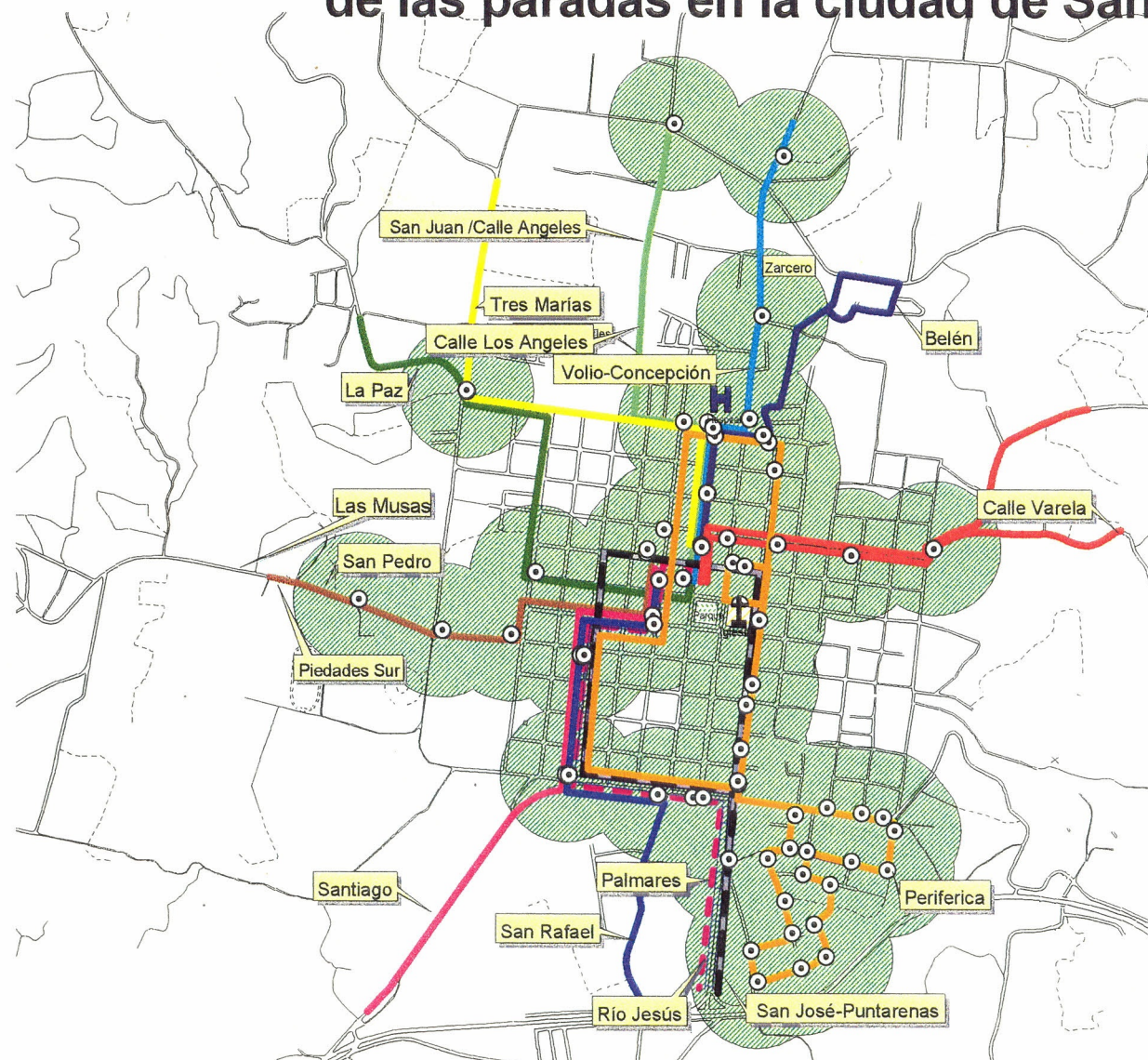
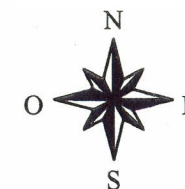
- Calles y Avenidas
- Estado de las vías
 - Buen y regular estado
 - Mal y muy mal estado
 - Sin Clasificar
- Ríos



Fuente: Mapas 1:10000 del IGN 1989,
Visita de campo 1999;
Elaborado en ProDUS 1999.



Mapa 15. Rutas de autobus y zonas de influencia de las paradas en la ciudad de San Ramón



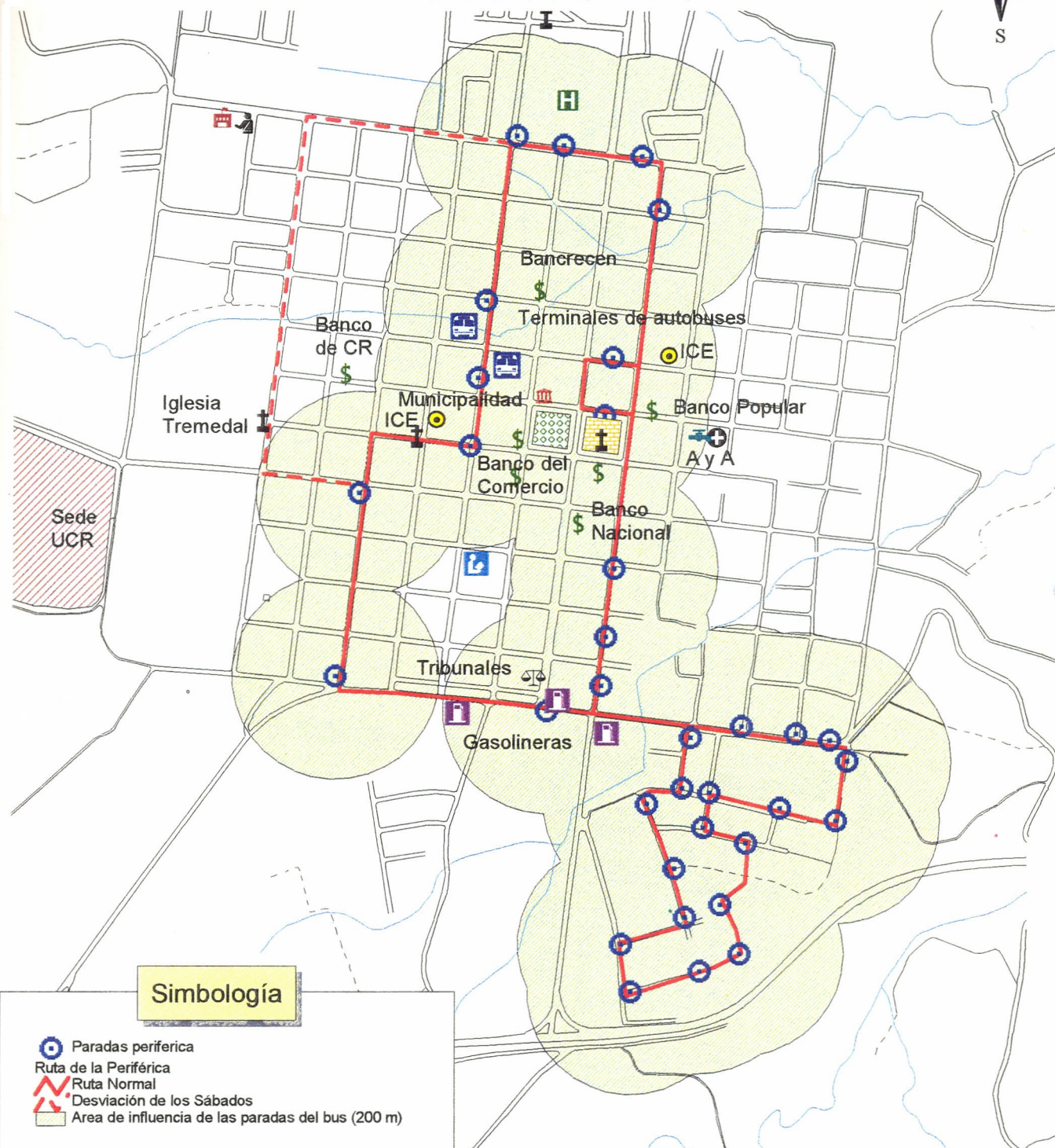
Simbología

- Paradas de autobús
- Rutas de buses
 - Belén
 - Calle Varela/San Isidro
 - La Paz
 - Palmares
 - Río Jesús
 - San José /Puntarenas
 - Calle Angeles
 - Volio /Concepción
 - San Pedro
 - San Rafael
 - Santiago
 - Tres Marias
 - Periférica
- Radio de 200 m alrededor de las paradas

1 0 1 kilómetros

Fuente: Hojas 1: 10000 IGN 1989,
visitas al campo en 1999.
Elaborado en ProDUS en el 2000

Mapa 16. Ruta de la periférica y zonas de influencia de las paradas en la ciudad de San Ramón



Simbología

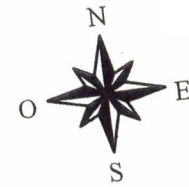
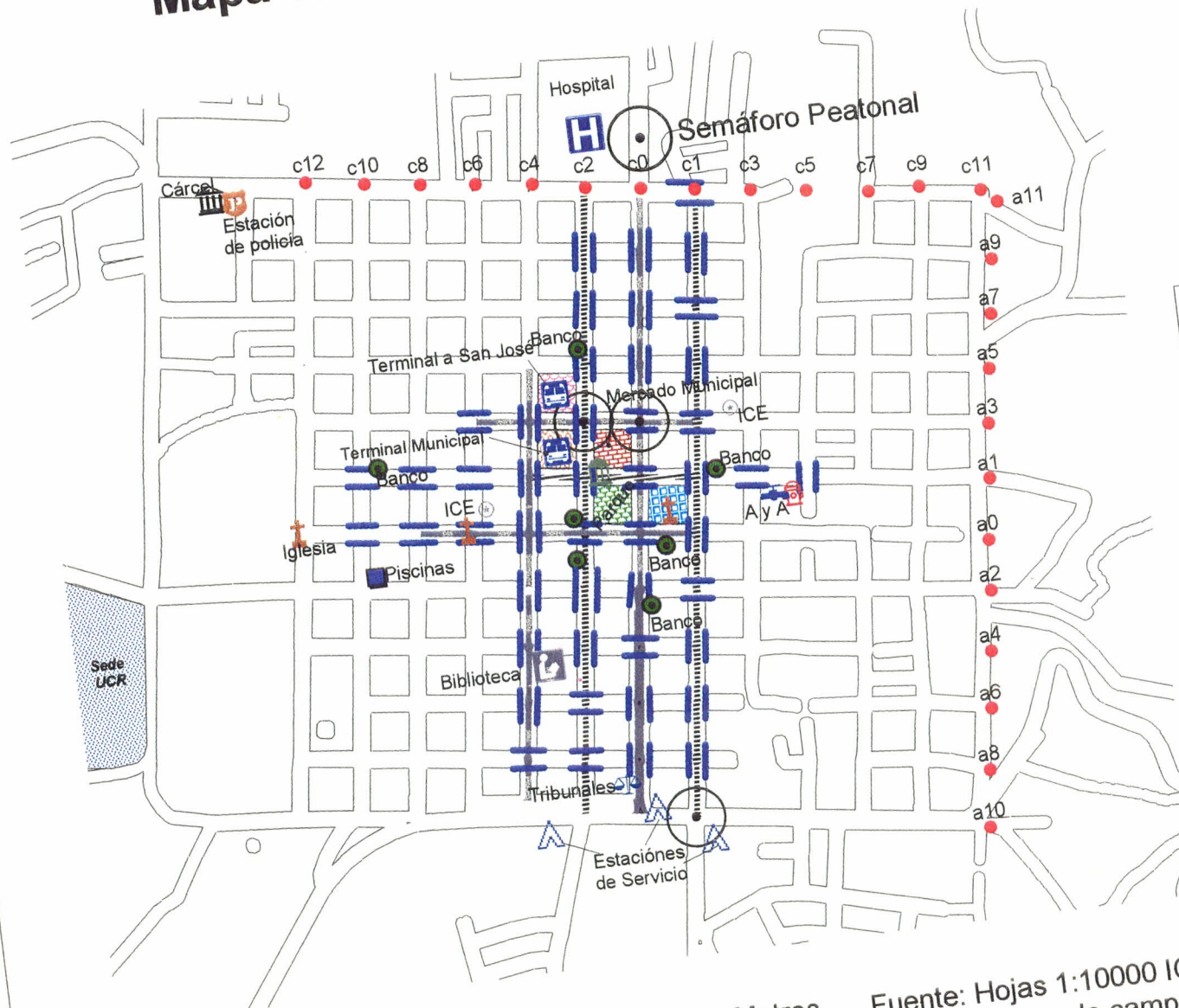
- Paradas periférica
- Ruta de la Periférica
- Ruta Normal
- Desviación de los Sábados
- Area de influencia de las paradas del bus (200 m)

Nota: La desviación en la ruta de los sábados se debe a la feria del agricultor. No se conocen las paradas de esta desviación.

500 0 500 metros

Fuente : Recorrido en campo, enero 2000

Mapa 17. Sentido de las Vías en el centro de San Ramón



Simbología

- Semáforo
- Prioridad de paso
- Sentido de las calles
Norte a Sur/Este a Oeste
Sur a Norte/Oeste a Este

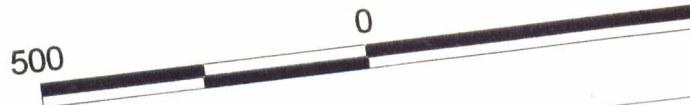
Notas:

- Las prioridades de paso señaladas son las únicas que fueron verificadas
- Las calles sin clasificación son de doble vía



500 Metros

Fuente: Hojas 1:10000 IGN, 1989
Visitas de campo, 1999



Mapa 18. Zonas actuales de estacionamientos y zona que requiere estacionamiento controlado en la ciudad de San Ramón.



Simbología

- Zonas actuales de estacionamiento
 - zona amarilla
 - parqueo para clientes
 - parada de taxis
- Zona propuesta de estacionamiento restringido y controlado

Nota:
El área delimitada por la franja verde es la que, de acuerdo con los flujos actuales de buses, transporte pesado y vehículos, requiere de un mayor control de estacionamiento, como mínimo: vigilar el respeto a las restricciones de estacionamiento en las zonas amarillas y en las esquinas. En algunos sectores, puede ser necesario además permitir el estacionamiento sólo a un lado de la vía o sólo durante algunas horas. Esto requiere un estudio detallado y requiere de un inspector de tránsito que vigile aleatoriamente el cumplimiento de estas disposiciones.



3.3 Áreas verdes y recreativas

Un aspecto importante es tener en cuenta el hecho de que las ciudades costarricenses tienen pocos parques y zonas verdes o recreativas, debido a que en el pasado los cafetales, potreros y veredas de los ríos cumplían esa función. En la actualidad esos cafetales han desaparecido pero la sociedad costarricense no ha tomado completa conciencia de la importancia de compensar la pérdida de esos espacios agrícolas con funciones recreativas. Actualmente es necesario tomar acciones concretas para hacer más “verdes” las ciudades con el fin poder satisfacer la importante necesidad de recreación de los ciudadanos y de construir ciudades más atractivas y que ofrecen calidad de vida. Esto se refuerza además con la idea de tener una ciudad atractiva es una estrategia importante para generar nuevas actividades productivas, comentada en el apartado anterior.



Foto 18. Parque Central de San Ramón

En total, San Ramón cuenta en sus barrios y urbanizaciones con:

- 8 zonas para juegos infantiles (sin tomar en cuenta los juegos que poseen las escuelas), la mayoría está bastante lejos entre sí. (Urbanizaciones Los Parques, Fco. J. Orlich, Tres Marías, Silvia Arias, Copán, La Libertad, La Americana y La Isla).
- 8 canchas de fútbol (Estadio, La Sabana, Copán, Jiménez y Cruz, Los Parques, 2 en el Polideportivo y la Sede de Occidente)
- 7 canchas de baloncesto, algunas prácticamente inutilizables. (Tres Marías I, Jiménez y Cruz, Los Parques, Silvia Arias, Gimnasio y 2 del Polideportivo)
- 2 piscinas

Los terrenos son propiedad municipal, aunque la mayoría son administrados por comités de vecinos o comités deportivos.

Estas cantidades se perciben como insuficientes incluso entre los propios ramonenses. La limitada oferta de espacios recreativos se ve agravada por el hecho de que las condiciones en que se encuentran las instalaciones no siempre son las más adecuadas. Existen marcadas diferencias entre el estado de las instalaciones de los diferentes sitios, debido principalmente a las diferencias en el grado de mantenimiento que reciben. Sin embargo, es común encontrarse con:

- Aparatos para juegos infantiles quebrados o inservibles (por ejemplo, en Urb. Los Jardines) o canchas de baloncesto abandonadas (Urb. Silvia Arias).
- Pocas estructuras de apoyo (mesitas, bancas, etc.) o en mal estado.
- Una limpieza y orden insuficientes (basura, escombros).
- Situaciones de peligro como alambres de púas o quebradas cercanas.

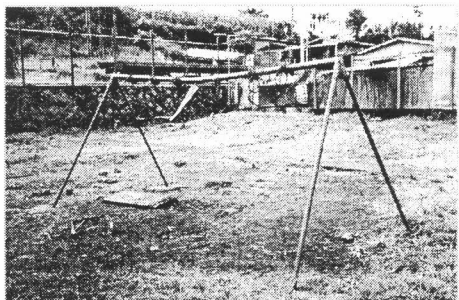


Foto 19. Área infantil en mal estado en la Urbanización Los Jardines

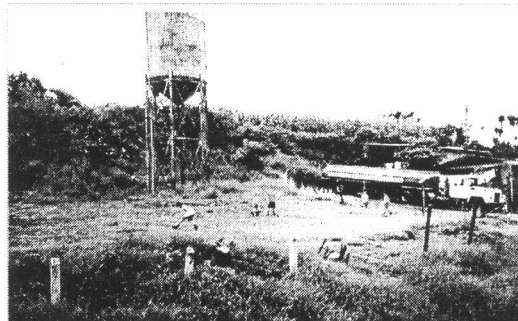


Foto 20. Cancha improvisada frente al área infantil de la Urbanización Los Jardines

Además, existe un marcado déficit en el este de la ciudad, que prácticamente no cuenta con áreas verdes ni recreativas. Este déficit podría compensarse con la conversión de terrenos con riesgo de deslizamiento en zonas verdes y recreativas de baja inversión.

Algunas urbanizaciones nuevas y otras no tan nuevas, no tienen aún acondicionada su área verde, por lo que se convierte en un terreno abandonado y poco seguro. Existe poca fiscalización del cumplimiento de las regulaciones para las condiciones de entrega de las áreas verdes de urbanizaciones. La distinción de cuáles urbanizaciones cuentan con área verde, cuáles no y cuáles no la tienen acondicionada, así como la ubicación de áreas verdes en la ciudad, puede apreciarse en el Mapa 19: “Áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad de San Ramón”.

El deporte es considerado por muchos un elemento crucial para el sano esparcimiento de los ramonenses. Mucho se dijo que las canchas existentes son insuficientes, sobre todo porque prácticamente no se tiene acceso a canchas de fútbol con las dimensiones mínimas para un partido entre equipos de barrios, por lo que se deben recurrir a las canchas de los distritos. Y la oferta para practicar otros deportes diferentes del fútbol, el baloncesto y la natación es muy limitada.

Por otro lado, los espacios recreativos también son escasos. Algunos tienen todo el potencial de serlo, como el Laguito, pero se encuentran en un estado que no permite ni siquiera ser visitados. El Laguito hace más de 20 años fue un sitio recreativo muy popular en San Ramón, con botes para remar y un local para hacer fiestas. Este es el tipo de sitios que brindan identidad a la ciudad y que no debieran perderse. Además la combinación de sitios con posibilidad de sufrir riesgos naturales y su acondicionamiento como áreas verdes, deportivas o recreativas es muy buena, ya que brinda un uso muy útil a estos terrenos en los que no se puede construir, y a la vez no representa graves pérdidas en caso de que ocurriera un evento natural.

Por otro lado, es muy importante tener una concepción integral y visualizar las áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad como un Sistema y no como casos aislados. El Sistema estaría conformado por las áreas propiamente dichas, por elementos que las unen o les dan continuidad y por actividades culturales, deportivas, etc. que crean usos importantes para cada una de ellas y le dan identidad a los sitios.

Una de las debilidades más importantes en relación con las áreas verdes es la dificultad para brindarles un adecuado mantenimiento. Estas dificultades son producto de:

- la falta de financiamiento disponible específicamente para este fin, los diferentes comités trabajan de manera muy aislada, aunque todos tienen necesidades muy similares. Sería mucho más eficiente gestionar buscar soluciones de manera conjunta, así como aprender de las experiencias exitosas que han existido en el manejo de áreas verdes en ciertas urbanizaciones (ejemplo: 3 Marías I).
- la falta de coordinación entre los comités administradores con diferentes entes que pueden brindar ayudas como árboles, iluminación, etc. Además existe una incomunicación entre los comités y la Municipalidad, la cual podría funcionar como catalizador de ayudas.

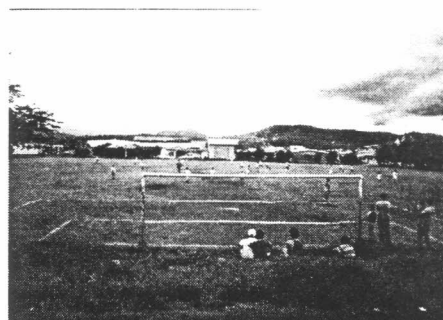


Foto 21. Cancha de fútbol La Sabana, frente al Estadio de San Ramón

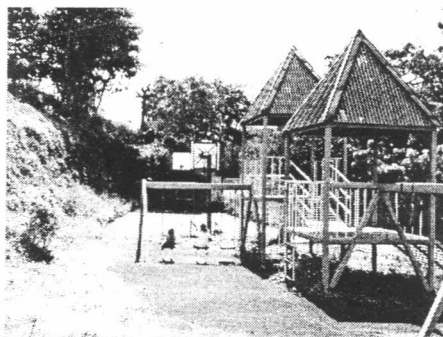


Foto 22. Área de juegos infantiles de la Urbanización Fco. J. Orlich



Foto 23. Tablero de baloncesto en mal estado cerca de la Urbanización Silvia Arias

- Existe un desinterés y una desconfianza en los distintos barrios y urbanizaciones con respecto a las áreas verdes, por lo que los ciudadanos apoyan poco a los comités de vecinos y éstos se desmotivan y sienten más dificultosa su labor.
- Los parques y áreas verdes con frecuencia sufren de actos de vandalismo por parte de jóvenes que se reúnen en las noches en los mismos.



Foto 24. Laguito de la Sede de Occidente de la Universidad de Costa Rica

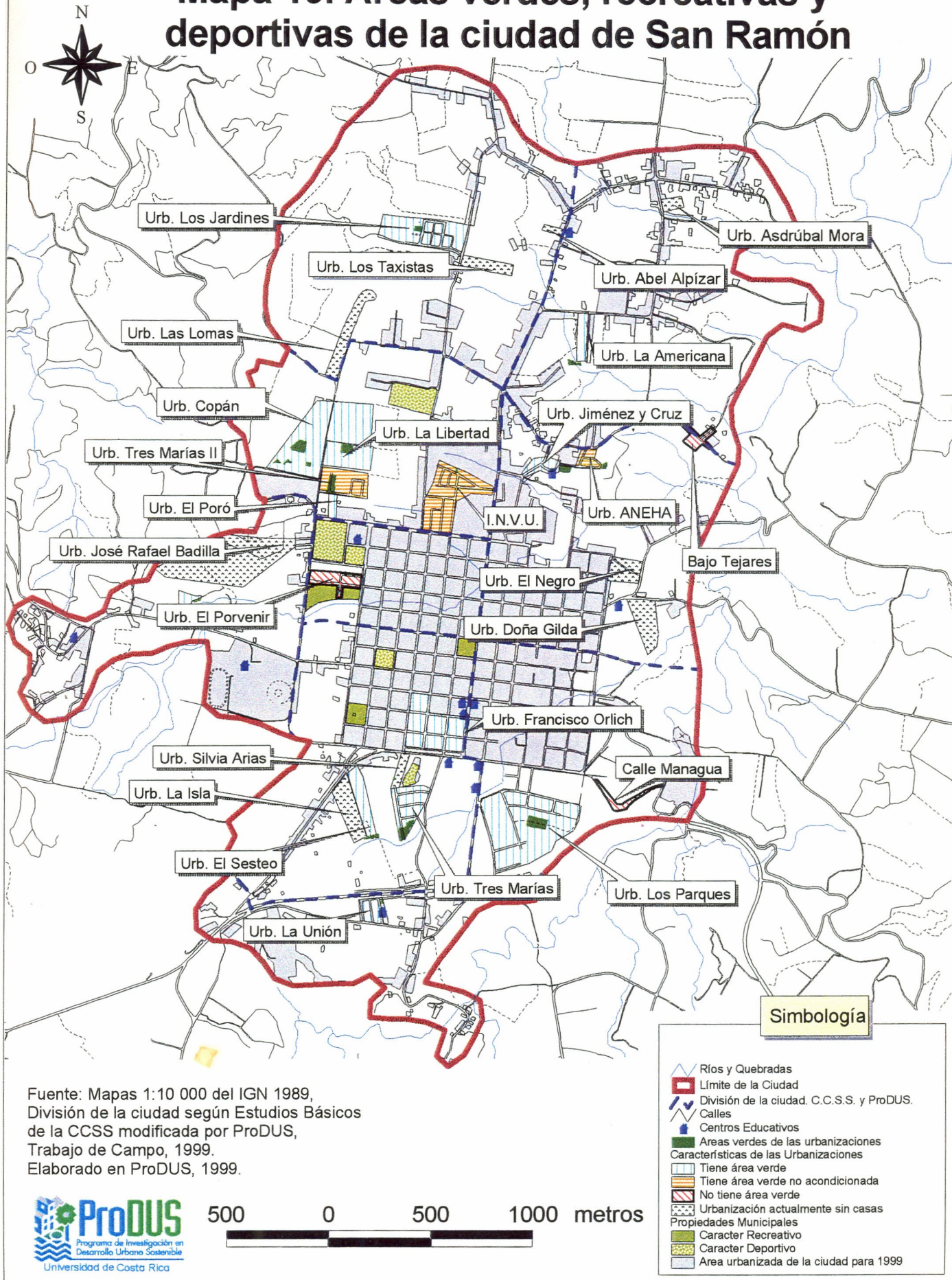


Foto 25. Árboles en las aceras de la Urbanización Copán



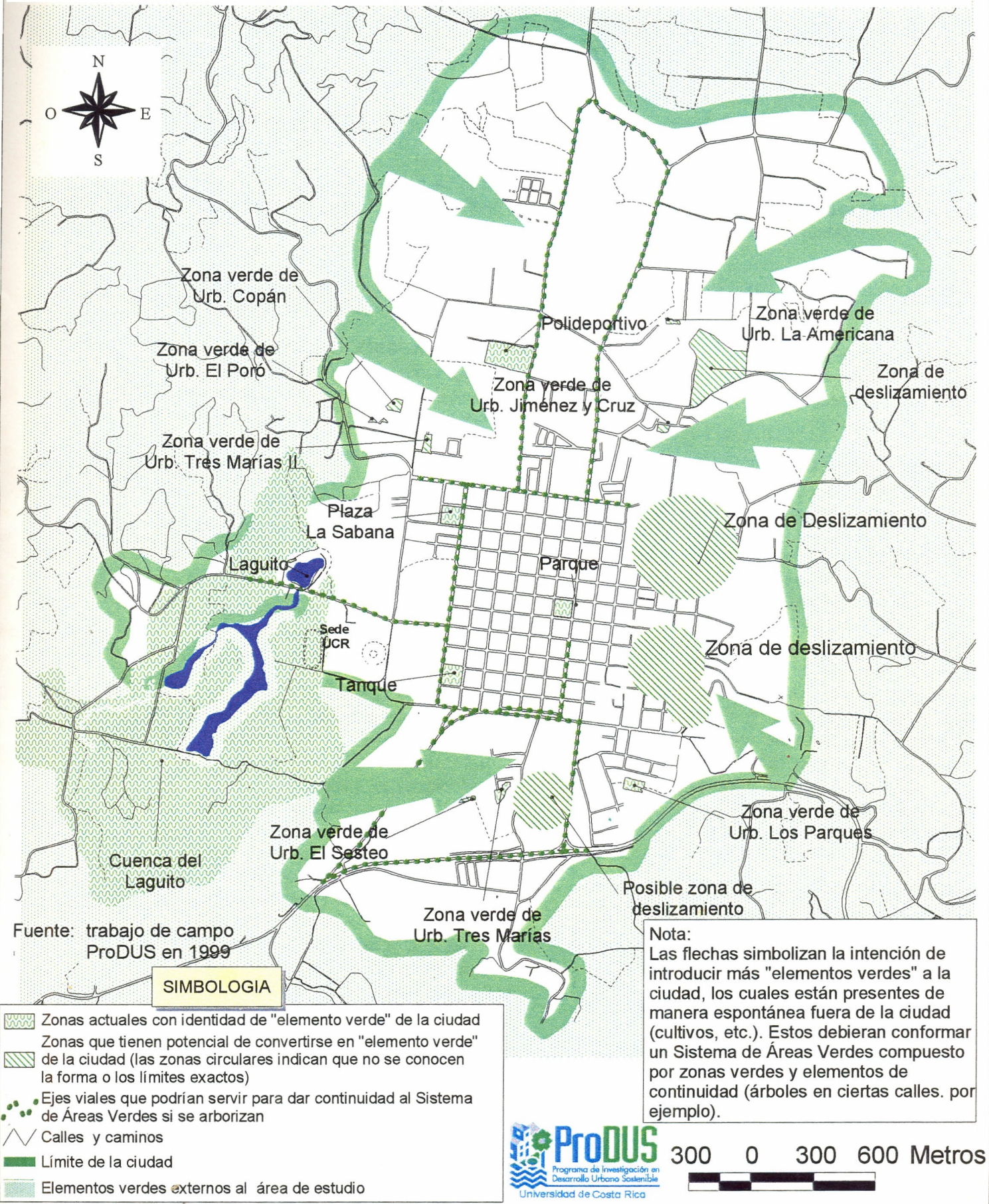
Foto 26. Escultura en la entrada de la Urbanización La Isla

Mapa 19. Áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad de San Ramón



Fuente: Mapas 1:10 000 del IGN 1989,
División de la ciudad según Estudios Básicos
de la CCSS modificada por ProDUS,
Trabajo de Campo, 1999.
Elaborado en ProDUS, 1999.

Mapa 20. Hacia un Sistema de Áreas Verdes para la Ciudad de San Ramón



4. ESTRATEGIAS PARA LA CIUDAD DE SAN RAMÓN

4.1 EXPLICACIÓN DE LAS FICHAS DE ESTRATEGIAS

Con el fin de sintetizar la gran cantidad de recomendaciones, posibles soluciones y los pasos a seguir para concretar las mejoras propuestas, surgidas durante las reuniones temáticas, se ideó un formato de una FICHA que resume la información principal de las Estrategias en cada Tema. Cada FICHA contiene una serie de casillas las cuáles se detallan a continuación:

- **Casilla de Estrategia:** Indica en una frase en qué consiste la estrategia o conjunto de acciones para solucionar un problema de la ciudad y alcanzar el objetivo deseado.
- **Casilla de Temas Relacionados:** Nombra, en la primera línea, el Tema principal al que pertenece la Estrategia. Además indica una lista de Temas adicionales con los que está relacionada cada Estrategia. A continuación se muestran los ICONOS utilizados en esta casilla para representar los temas principales con los que se relaciona cada una de las Estrategias:



Actividades productivas. En este Icono se representan algunos aspectos importantes en el desarrollo de actividades productivas en San Ramón (representado por el signo de colones): la producción agrícola del cantón (simbolizada por el grano de Café), el turismo (representado por el turista) y la actividad comercial y de servicios (Establecimiento comercial).



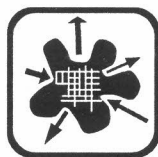
Pendiente y zonas de riesgo. El Icono representa los distintos tipos de amenazas a las que se expone la población debido a la ubicación de viviendas en zonas vulnerables a riesgos naturales: problemas de deslizamientos y de inundación.



Vialidad y transporte. En este Icono se representan los principales elementos relacionados con el Transporte Público (Buses y Taxis), los Peatones, las vías y su señalización y las relaciones entre estos elementos.



Zonas verdes, deportivas y recreativas. Estas áreas de uso colectivo son una necesidad dentro de nuestras ciudades ya que proveen un espacio en el cuál se mantienen elementos naturales (árboles, fauna pequeña), y la población de diferentes edades puede cubrir sus necesidades de esparcimiento y recreación.



Crecimiento urbano. En este Icono se representan las diferentes presiones (Flechas) a las que se ve sometida la ciudad en el proceso de crecimiento y expansión. Este proceso debiera tener una dirección y una fuerza controlada, incentivando o limitando el crecimiento de acuerdo a las características de la zona.



Ciudad atractiva. Este Icono representa, de manera abstracta, el proceso mediante el cuál las comunidades de una ciudad (persona subiendo las escaleras), que posee los elementos para ser atractiva (flores), deben avanzar paso a paso alcanzando un nivel mayor de belleza y armonía en la ciudad. Cabe destacar que este proceso no tiene un inicio ni un final ya que debe ser continuo a lo largo de los años (escaleras sin fin).



Gestión y coordinación. La figura representa a un grupo de personas de diferentes sectores y disciplinas, reunidas para analizar, gestionar y coordinar la realización e implementación de diferentes acciones del proceso de Ordenamiento Territorial

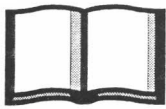
- **Casilla de Acciones:** En este apartado se detallan, de manera más concreta, las Acciones principales necesarias para implementar y realizar una Estrategia. Están presentadas en el orden lógico en el que se deberían de llevar a cabo. Algunas Estrategias poseen acciones similares entre sí, por lo que se observa, un intento de esquematizar los procesos necesarios para la realización de las Estrategias. Con esto se pretende facilitar el entendimiento de los procesos que se requieren para la ejecución de las Estrategias. Se incluyen en muchas acciones la palabra “Plan” (Plan de Mejoras, Plan de Inversiones, etc.) con el fin de describir y resaltar la importancia de los procesos de planificación y estructuración de las inversiones o mejoras a realizar antes de su ejecución. De esta manera se logra mantener una visión de proceso y más integral de las situaciones, y aunque el Plan se ejecute poco a poco, existe una visión completa que guía a los ejecutores. La elaboración de Planes incluyen como mínimo la *priorización* y especificación con detalle de lo *¿qué se hará?*, *¿en qué sitios?*, *¿cuándo tardará?* y *¿cuánto costará?*.

Algunas ventajas que ofrece el concebir las acciones en forma de Planes son:

- Hace las iniciativas más sólidas y consistentes
- Permite que todos los involucrados tengan una idea más integral de lo que se está haciendo
- Permite predecir impactos e implicaciones
- Facilita la gestión de ayudas externas y de préstamos
- Facilita la coordinación entre los distintos entes involucrados
- Permite continuar con la ejecución de los planes, aunque el personal cambie
- Permite invertir los recursos en orden de prioridad de las acciones, por lo que se aprovechan de manera más eficiente

En las Fichas Estratégicas se incluyen acciones que ya han sido realizadas total o parcialmente, con el fin de dar una idea completa del desarrollo del proceso. De ser este el caso, se realiza una aclaración en el apartado de Inversión e Implementación.

A continuación se muestran los *Nombres* y los *Iconos* que se utilizan para representar los diferentes tipos de acciones que se recomiendan en las Fichas Estratégicas.



Estudios y análisis. Simboliza la necesidad de realizar Estudios técnicos y diagnósticos detallados, con el fin de contar con los elementos e información necesarios para Elaboración de Planes.



Diseño. Este Icono representa el proceso de diseño de las obras a construir y de procesos a seguir. Esto facilita la elaboración posterior de Planes y de estimaciones de costos.



Estructurar o Elaborar un plan de trabajo. Representa la importancia y necesidad de Planificar y Estructurar las Acciones tendientes a lograr los objetivos de las estrategias que se van a implementar.



Presupuesto. Este ícono se refiere a la valoración de los costos de las obras o procesos a realizarse en cada Estrategia, a la obtención de recursos (que se da a través de la gestión) y a la evaluación financiera de los proyectos.



Coordinación y Gestión. Dentro de las Acciones requeridas para la realización de las Estrategias, son importantes los procesos de Coordinación y Gestión de los diferentes sectores involucrados, su interacción y negociación para unir esfuerzos con el fin de lograr objetivos comunes en la ciudad.



Ejecución: Se refiere a la ejecución, implementación o fases de construcción de los Planes de Trabajo con el fin de convertir los objetivos en realidades.



Divulgación. Este altoparlante simboliza una parte importante del proceso de ejecución de una estrategia, que es informar a los ciudadanos en general acerca de las actividades realizadas y de los logros del proceso, lo cual fomenta su participación y colaboración.



Mantenimiento. Implica tanto la definición de las acciones necesarias y su ejecución para el mantenimiento de los procesos, sitios, obras, etc., producto de la implementación del Plan de Trabajo. Este tipo de acción es crucial para la permanencia y solidez de las estrategias implementadas.



Evaluación. La lupa resalta el hecho de realizar evaluaciones y actualizaciones con un nivel de detalle mayor que cuando se inicio el proceso, debido a que ya se cuenta con mayor experiencia y conocimientos para cerciorarse que las acciones realizadas hayan tenido los resultados adecuados.

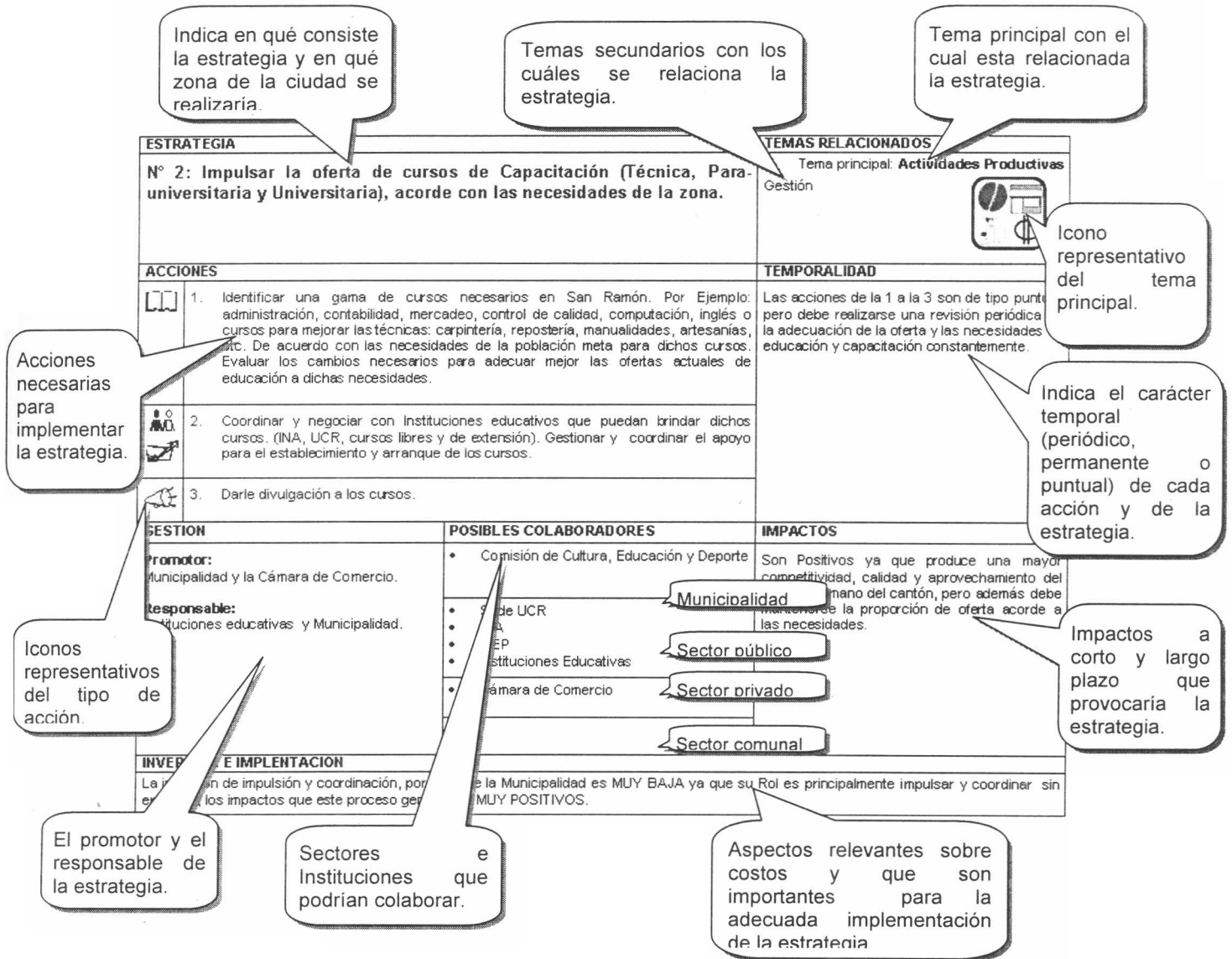
- **Temporalidad:** indica si las acciones son periódicas (se deben realizar cada cierto tiempo, por ejemplo, el mantenimiento de infraestructura), permanentes (de ejecución continua, por ejemplo, la fiscalización del cumplimiento de las regulaciones) o puntuales (se realizan una única vez, por ejemplo, estudios técnicos necesarios para consolidar una solución). Aunque cada acción tenga su carácter temporal específico, a veces toda la estrategia como un todo tiene también un carácter temporal. En la mayoría de los casos, ambas temporalidades son especificadas en esta casilla.
- **Gestión:** se refiere a quién debiera ser el promotor natural de la estrategia (pues se vería beneficiado directamente por ella) y quién tiene la responsabilidad (de acuerdo con las funciones que debiera desempeñar) de que la estrategia se lleve a cabo.
- **Posibles colaboradores:** son grupos o instituciones que podrían hacer aportes a la ejecución de la estrategia. Pueden o no estar relacionados directamente con la gestión de la misma. La casilla de colaboradores está dividida en cuatro sectores principales de la comunidad ramonense para la ejecución de las estrategias:
 - a) La Municipalidad. Se indican aquí las comisiones o entes municipales que estarían involucrados en la implementación de la estrategia.
 - b) El sector público: instituciones autónomas, ministerios, Sede de Occidente de la UCR, etc.
 - c) El sector privado: representado la mayoría de las veces por la Cámara de Comercio.
 - d) El sector comunal: asociaciones comunales de desarrollo, comités de vecinos, etc.

Se procuró indicar representantes de los cuatro sectores que podrían colaborar en la implementación de cada estrategia. Sin embargo, en algunos casos específicos, la ficha no involucra a los cuatro sectores, por lo que algunos espacios quedan en blanco.

- **Impactos:** esto se refiere principalmente a qué tipo de impactos provocará la estrategia en el corto y en el largo plazo. Resaltan dos casos: cuando el impacto es positivo tanto en el corto como en el largo plazo, la estrategia no debiera tener problemas para justificar su importancia. El otro caso es cuando el impacto en el corto plazo podría ser percibido como negativo (por ejemplo, mejorar la fiscalización del cumplimiento de las regulaciones, podría generar una reacción inmediata negativa por parte de los desarrolladores), pero en el largo plazo los impactos son claramente positivos. Esta claridad es importante, pues puede ser necesario tomar medidas para compensar esta primera reacción negativa, por ejemplo, la divulgación de la importancia de la estrategia. Además, son las medidas más difíciles de defender en el corto plazo, sin embargo, los efectos negativos en el largo plazo si no se ejecutan estas estrategias pueden ser nefastos.
- **Inversión e implementación:** Comenta brevemente aspectos relevantes en cuanto al costo de la estrategia, por ejemplo, si el costo es bajo y los impactos son altos, es una estrategia que debiera implementarse cuanto antes. En este sentido se tomó como referencia la siguiente escala de costos:
 - Inversiones muy bajas: hasta 5 millones de colones
 - Inversiones bajas: de 5 a 10 millones de colones
 - Inversiones medias: de 10 a 30 millones
 - Inversiones altas: más de 30 millones

Así mismo, se comentan en este apartado aspectos relevantes relacionados con la implementación de la estrategia, por ejemplo, cuidados que hay que tener, relaciones con otras estrategias o acciones que ya se están realizando.

A continuación se muestra una síntesis de la descripción de las partes que conforman la ficha de estrategias:



LAS FICHAS DE ESTRATEGIAS

La lista de las fichas de estrategias que se elaboraron, organizadas por tema, es:

Actividades productivas
1. Impulsar la generación de nuevas actividades productivas y mejorar la competitividad de las existentes.
2. Crear un sistema de información y divulgación de los diferentes recursos y actividades que ofrece el cantón.
3. Impulsar la oferta de cursos de Capacitación Técnica y Para-universitaria acorde con las necesidades de la zona.
4. Embellecer la ciudad de San Ramón y afirmar su identidad.




Zonas no urbanizables
5. Controlar el crecimiento urbano en zonas de riesgo y de protección ambiental
6. Controlar las inundaciones de la Quebrada Estero en la ciudad

Crecimiento urbano
7. Promover el crecimiento en las zonas adecuadas y en terrenos cercanos a la ciudad
8. Promover un desarrollo urbano con los estándares mínimos de calidad de vida
9. Implementar mecanismos de fiscalización comunal en la ciudad.
10. Elaborar un Plan Regulador para el cantón de San Ramón
11. Mejorar y fortalecer el Departamento de Ingeniería de la Municipalidad de San Ramón
12. Promover la implementación del Proyecto de Alcantarillado Sanitario del AyA para la ciudad de San Ramón

Áreas verdes, recreativas y deportivas
13. Idear mecanismos para el mantenimiento de áreas verdes y deportivas con las asociaciones comunales y deportivas de la ciudad.
14. Crear un Sistema continuo de Elementos y Zonas Verdes en la ciudad.
15. Recuperar el Laguito como zona recreativa.
16. Arborizar algunas calles en el centro de la ciudad
17. Mejorar las actuales áreas verdes de la ciudad
18. Mejorar las actuales y crear nuevas áreas deportivas y recreativas en la ciudad.
19. Construir nuevas áreas verdes y recreativas en el Este de la ciudad
20. Promover un uso más intensivo de las zonas deportivas y recreativas de la ciudad





Vialidad y transporte
21. Mejorar y mantener el estado de las vías en el centro de la ciudad de San Ramón
22. Mejorar la seguridad vial y la circulación vehicular en la ciudad
23. Mejorar la circulación en el Sistema vial terminales - peatones - taxis - mercado - comercio
24. Mejorar los actuales ejes viales e identificar nuevos ejes viales para cubrir las necesidades futuras de San Ramón
25. Mejorar la eficacia de la ruta Periférica en la ciudad
26. Mejorar las calles del Este de la ciudad




4.2 FICHAS DE ESTRATEGIAS








ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 1: Impulsar la generación de nuevas actividades productivas y mejorar la competitividad de las existentes		<p>Tema principal: Actividades Productivas</p> <p>Ciudad Atractiva Gestión Vialidad y Transporte Crecimiento Urbano Áreas verdes, Recreativas y deportivas</p> 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	<p>1- Integrar (o seleccionar una existente) una comisión interinstitucional e intersectorial encargada del impulso y mejoramiento de las actividades productivas en la ciudad.</p>	<p>El impulso a las actividades productivas debe ser constante, aunque debido al plazo que toma obtener resultados, esta estrategia tiene un carácter periódico, sin embargo es necesario reevaluar las actividades de la ciudad y redefinir nuevos mecanismos de incentivos para implementarlos cada 3 a 6 años.</p>
	<p>2- Diagnosticar el estado actual de las actividades productivas existentes y las condiciones para posibles nuevas actividades. Identificar oportunidades productivas y comerciales. Por ejemplo:</p> <p>Comercio y Servicios.</p> <ul style="list-style-type: none"> Centros de servicios profesionales. Ropa especializada y de alta calidad. Comercio y servicios de apoyo a los servicios profesionales. (Fotocopiadoras, librerías, etc.). Comercio y servicios de apoyo al turismo del cantón y de San Carlos. Impulsar mecanismos de comercio regional. Se vislumbra un fuerte potencial para la ciudad en el campo del comercio y los servicios. <p>Turismo y Educación</p> <ul style="list-style-type: none"> Agroecológico, educativo, científico, de montaña y los servicios necesarios para este turismo (Cafés de Internet, comidas típicas, centro de convenciones, venta de artesanías, visitas a la Reserva, etc.). Creación de un centro de enseñanza de idiomas para extranjeros en la Sede de la UCR. <p>Agricultura</p> <ul style="list-style-type: none"> Integración de la producción: Cultivo, procesamiento agroindustrial y distribución de los productos. Idear posibilidades para aumentar el valor agregado a los productos agrícolas de la zona. Creación de marcas con denominación de origen. <p>Industria</p> <ul style="list-style-type: none"> Fomentar la pequeña industria dirigida a: Productos autóctonos, artesanías, industria liviana (bicicletas, talleres de precisión, artículos de mediana envergadura). Atraer empresas e industrias que aprovechen las ventajas comparativas de San Ramón (accesibilidad, capital regional, insumos agrícolas, recursos humanos). 	







	<p>3- Identificar y priorizar acciones específicas para impulsar las nuevas y actuales actividades productivas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear un sistema de información valiosa del cantón y de la ciudad para inversionistas, profesionales, turistas, etc. • Impulsar la oferta de cursos de capacitación(INA, TCU; Cursos libres de extensión de la UCR). • Embellecer la ciudad para hacerla más atractiva para inversionistas y turistas. • Promover actividades culturales y deportivas que atraigan visitantes y que le den una identidad a la ciudad: festivales de cultura y arte, festejos populares, torneos deportivos, etc., para así fomentar el arraigo cultural y se colabora con mantener una ciudad atractiva. • Incentivar la "Producción más Limpia" en sus actividades productivas, que sean compatibles con usos mixto, para así aumentar la calidad de la producción y favorecer la apertura de nuevos mercados a esta. • Negociar con los entes financieros de la ciudad, opciones de financiamiento que brinden mayores beneficios a la implementación de nuevas actividades productivas y el mejoramiento de la competitividad en las existentes. • Brindar servicios e infraestructura en las zonas donde se pretendan establecer nuevas actividades específicas, productivas y de recreación. 	
	<p>4- Realizar un Plan de Incentivos con las acciones anteriores, con un costo y duración estimado.</p>	
	<p>5- Impulsar el Plan de Incentivos.</p>	
	<p>6- Divulgar el Plan de Incentivos entre Inversionistas y Ciudadanos.</p>	
	<p>7- Evaluación de los resultados y actualización periódica del proceso.</p>	
GESTION	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
<p>Promotor: Cámara de Comercio</p> <p>Responsable: Municipalidad y Cámara de Comercio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concejo Municipal • Sede de Occidente UCR • Cámara de Comercio • Empresarios • Bancos • Gremios profesionales 	<p>Tiene impactos positivos a corto y Largo Plazo ya que se mejora y solidifica la economía, se diversifican las actividades productivas, aumenta la competitividad de la ciudad, disminuye la fuga de profesionales y se aprovechan mejor los recursos y condiciones que ofrece San Ramón.</p>
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
<p>Esta estrategia es principalmente de planificación, promoción y coordinación. Tiene un efecto multiplicador importante y posee la cualidad de una inversión MUY BAJA y una importancia MUY ALTA.. Se analizan en detalle algunos de las acciones mencionadas anteriormente, en las estrategias n°2, 3 y 4.</p>		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS	
N° 2: Crear un sistema de información y divulgación de los diferentes recursos y actividades que ofrece el cantón		Tema principal: Actividades Productivas Ciudad Atractiva Crecimiento Urbano Áreas verdes, recreativas y deportivas	
			
ACCIONES		TEMPORALIDAD	
	1. Identificar las distintas instituciones que permitan obtener la información de interés del cantón y la ciudad, esta información puede ser: <ul style="list-style-type: none">• Oferta de Profesionales.• Actividades Productivas actuales y potenciales.• Características de la Zona (Geográficas y Topográficas).• Sitios Turísticos cercanos y recursos naturales.• Datos Socioeconómicos.	Las acciones son de tipo puntual y el proceso de actualización de la información es permanente.	
	2. Definir y acondicionar un sitio u oficina, y una entidad encargada de albergar la información y orientar las consultas de los usuarios: inversionistas, turistas, visitantes, estudiantes, y desempleados.		
	3. Seleccionar la información más relevante y elaborar una página WEB y otra serie de publicaciones que se puedan vender.		
	4. Definir mecanismos de actualización y mantenimiento de la información y ejecutarlos periódicamente.		
	5. Darle una fuerte divulgación a este servicio.		
GESTIÓN		IMPACTOS	
Promotor y Responsable: Municipalidad y Cámara de Comercio	POSIBLES COLABORADORES <ul style="list-style-type: none">• Concejo Municipal• Oficina de catastro y patentes	Tiene un impacto positivo en el corto y en el largo plazo, pues incentiva inversiones, brinda un servicio importante a visitantes y turistas y puede incentivar un lazo más fuerte entre los gremios profesionales de la ciudad. Debe realizarse con el cuidado de evitar el riesgo que se dé una fuga de mano de obra calificada de la zona.	
	<ul style="list-style-type: none">• Sede UCR• ICT• CCSS		
	<ul style="list-style-type: none">• Cámara de Comercio• Hoteles, empresas y comercio de la zona• Gremios Profesionales• bancos		
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN			
Esta estrategia tiene un Costo MUY BAJO. Además si se cobra por la publicidad y la inscripción dentro de la bolsa de empleo, puede generar recursos y ser autofinanciado. Además, es sencillo el comienzo ya que se cuenta con la información generada en este PEU.			











ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 3: Impulsar la oferta de cursos de capacitación técnica y para universitaria acorde con las necesidades de la zona		Tema principal: Actividades Productivas Gestión 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
   	1. Identificar una gama de cursos necesarios en San Ramón. Por Ejemplo: administración, contabilidad, mercadeo, control de calidad, computación, inglés o cursos para mejorar las técnicas: carpintería, repostería, manualidades, artesanías, etc. De acuerdo con las necesidades de la población meta para dichos cursos. Evaluar los cambios necesarios para adecuar mejor las ofertas actuales de educación a dichas necesidades.	Las acciones de la 1 a la 3 son de tipo puntual. La 4 es periódica.
	2. Coordinar y negociar con Instituciones educativas que puedan brindar dichos cursos (por ejemplo, INA, cursos libres y de extensión de la UCR). Gestionar y coordinar el apoyo para el establecimiento y arranque de los cursos.	
	3. Darle una fuerte divulgación a los cursos.	
	4. Evaluar periódicamente los cambios y mejoras que se requiere en los temas, enfoques y demás aspectos de la oferta de los cursos.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor: Municipalidad y la Cámara de Comercio. Responsable: INA y demás instituciones educativas.	<ul style="list-style-type: none"> • Concejo Municipal • Sede UCR • INA • MEP • Institutos y universidades privadas de la ciudad • Cámara de Comercio • Cooperativas y pequeños comerciantes y empresarios 	Son Positivos ya que produce una mayor competitividad, calidad y aprovechamiento del recurso humano del cantón. Debe cuidarse en todo momento que la oferta esté acorde a las necesidades del cantón.
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN		
La inversión por parte de la Municipalidad es MUY BAJA ya que su rol es principalmente impulsar y coordinar. Esta estrategia es MUY IMPORTANTE para el impulso y competitividad de las actividades económicas de la ciudad y del cantón.		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 4: Embellecer la ciudad de San Ramón y afirmar su identidad.		<p>Tema principal: Ciudad Atractiva</p> <p>Actividades Productivas Áreas verdes, recreativas y deportivas Gestión Vialidad y Transporte Crecimiento Urbano</p> 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Definir la identidad y la imagen que se quieren reforzar en la ciudad, basándose en elementos histórico-culturales y en las oportunidades y las actividades que se desean impulsar.	<p>Las acciones de la 1 a la 6 son de carácter puntual y la acción 7 es de carácter permanente.</p> <p>Toda la Estrategia concreta es periódica, con un lapso de 5 a 10 años, aunque debe tener un carácter permanente pues el embellecer la ciudad es un proceso constante.</p>
	2. Definir que elementos se adoptarán para apoyar y consolidar la imagen e identidad deseada. Por ejemplo: árboles adornando algunas calles, elementos arquitectónicos urbanos tales como: basureros, faroles, esculturas, fuentes, etc. Mejorar los parques y zonas públicas más céntricas, cuidar la limpieza de la ciudad; procurar que las calles y aceras estén en buen estado, mantener en buen estado la señalización en las calles de la ciudad. Definir en que zonas de la ciudad se ubicarán.	
	3. Priorizar los sitios y definir los elementos a utilizar en cada uno. Elaborar un Plan de Embellecimiento de la ciudad.	
	4. Estimar cuánto dinero se cuenta y con cuánta ayuda externa se podría contar. Gestionar esta ayuda si es necesario.	
	5. Ejecutar el Plan de Embellecimiento de la ciudad: diseñar los elementos, compra o construcción, etc.	
	6. Diseñar y ejecutar una campaña de divulgación y promoción del Plan de embellecimiento.	
	7. Definir y ejecutar mecanismos de mantenimiento de los nuevos elementos.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor: Municipalidad Responsable: Municipalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Concejo Municipal y Alcaldía • Sede UCR, MCJD, ICE, AyA, ICT, MOPT • Cámara de Comercio • Organizaciones Sociales • Comités comunales. 	<p>Tiene impacto positivo a corto y largo Plazo, ya que produce mayor atracción de visitantes mejora de la calidad de vida en la ciudad.</p>
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
<p>La definición y elaboración del Plan de Embellecimiento es de MUY BAJO costo. Algunas de las mejoras pueden ser de costo MUY BAJO, sobre todo si se gestionan adecuadamente ayudas de los diferentes sectores de San Ramón. Embellecer la ciudad debiera ser un movimiento colectivo y permanente, que debería de empezar pronto.</p>		






ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 5: Controlar el crecimiento urbano en zonas de riesgo y de protección ambiental		Tema principal: Zonas de riesgo Crecimiento urbano Ciudad atractiva Gestión 
ACCIONES		TEMPORALIDAD:
	1. Delimitar las zonas no urbanizables: zonas de inundación, zonas de deslizamiento, cuenca que drena al Laguito, zonas de alta pendiente. Esto implica estudios más detallados que los hechos en este PEU con el fin de definir con mayor exactitud los límites de las zonas de riesgo. Idear un Plan de Manejo para la cuenca de la Quebrada Estero.	Las ACCIONES 1,2,3 y 4 son puntuales, la 5 es permanente y la 6 es cíclico (cada 2-5 años). La estrategia tiene un carácter permanente, pues debe fiscalizarse siempre. Tiene también cierto carácter cíclico, pues todo el proceso debe realizarse cada 5-10 años, dependiendo de las zonas a las que crezca la ciudad (pueden aparecer zonas de riesgo que todavía no se habían detectado).
	2. Definir restricciones, regulaciones y condiciones de construcción para cada zona. (Ejemplo: en qué zonas se debe limitar el crecimiento, bajo qué condiciones puede darse, que requisitos se requieren para que se permita la construcción).	
	3. Definir un plan para la fiscalización y la aplicación de sanciones contempladas en las regulaciones actuales, que opciones se les ofrecerá a los actuales habitantes de las zonas de riesgo (Plan de Intercambio/Compra/Donación de terrenos, por ejemplo). Es crucial tomar en consideración el aspecto social de esta problemática.	
	4. Definir un Plan de Trabajo para implementar estas regulaciones (acuerdos municipales, leyes existentes, futuro Plan Regulador). Gestionar los trámites legales para implementar estas regulaciones.	
	5. Poner en marcha las regulaciones y fiscalizar su cumplimiento.	
	6. Revisión periódica de las regulaciones y actualización.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor y responsable: Municipalidad	<ul style="list-style-type: none"> Concejo Municipal Comisión ambiental municipal Oficina de Ingeniería Municipal Oficina municipal de Recursos Naturales <ul style="list-style-type: none"> INVU (def. de regulaciones) Comisión Nacional Emergencias (def. de regulaciones, estudios) Comité Cantonal de Emergencias (ubicación de sitios de riesgo) Sede UCR (estudios) 	Los impactos son muy positivos en el largo plazo. Es crucial el manejo político y social que se le dé a la estrategia con el fin de prevenir y evitar posibles reacciones negativas entre Urbanizadores y habitantes de esas zonas de la ciudad.
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN		
Tiene un costo MEDIO, pues muchas regulaciones sólo podrán definirse mediante un Plan Regulador. Sin embargo los impactos de largo plazo son tan importantes, que convierte esta estrategia en PRIORITARIA. En el corto plazo se pueden utilizar acuerdos municipales y ampararse en las leyes existentes, lo cual tiene un costo MUY BAJO. También, una vez definido el Plan Regulador, dependiendo de las regulaciones que se hayan escogido, controlar el crecimiento urbano puede ser de un costo MUY BAJO para la Municipalidad (por ejemplo, si se define solicitar un gran porcentaje de áreas verdes y comunales a las urbanizaciones que se construyan en esas zonas, la Municipalidad no debe invertir dinero en compra de tierras).		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 6: Controlar las inundaciones de la Quebrada Estero en la ciudad		Tema principal: Zonas de riesgo Crecimiento urbano Ciudad atractiva Gestión 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Nombrar a una comisión interinstitucional e interdisciplinaria que impulse el proceso de solución de las inundaciones de la Quebrada Estero.	Todas las acciones son puntuales, excepto la 7. La 7 es periódica. Si la solución escogida es eficaz, la estrategia tiene un carácter puntual.
	2. Diagnosticar de manera integral y detallada las causas de las inundaciones provocadas por la cuenca de la Quebrada Estero en la ciudad: entubamiento en malas condiciones y con diferentes diámetros, contaminación, sedimentación y pérdida de capacidad de almacenamiento del Laguito, construcción de viviendas en las márgenes de la Quebrada, etc.	
	3. Definir las opciones de posibles soluciones aisladas o combinadas al problema: mejorar las condiciones de las zonas entubadas, dragar el Laguito y mejorar las compuertas, desviar las aguas que drenan hacia el Laguito hacia la Quebrada Bolívar, traslado de algunas familias que habitan las márgenes de la Quebrada, etc. Para esto es necesario: <ul style="list-style-type: none"> Definir las soluciones u obras complementarias que conllevaría cada opción. Estimar los parámetros de diseño (hidrológicos, topográficos, geotécnicos, hidráulicos) necesarios para hacer un pre-diseño de cada una de las opciones. Realizar el pre-diseño de las diferentes opciones. Estimar y asignar un valor a los riesgos, impactos positivos (recreativos, por ejemplo, pues puede enlazarse con la estrategia nº15 de Recuperar el Laguito como zona recreativa) y negativos, costos de oportunidad (por ejemplo, si la inversión es muy grande, puede limitarse seriamente la capacidad de inversión de la Municipalidad en otras necesidades importantes del cantón) y otras implicaciones de cada una de las opciones. Definir aspectos de gestión y mantenimiento de las opciones. Estimar el costo de cada una de las opciones y a sus impactos, riesgos y otras implicaciones. Estimar también el costo de los daños provocados en el Huracán Mitch, el cual sería una aproximación a al costo de la opción "no hacer nada". Realizar un análisis de beneficio-costo incremental de cada una de las opciones o combinaciones de opciones, con el fin de determinar cuál es la solución más eficiente desde el punto de vista de los beneficios generados por cada colón adicional invertido. 	
	4. Realizar un diseño detallado de la opción u combinación de opciones seleccionada. Elaborar un Plan de Acción para la implementación y/o construcción de la opción seleccionada.	
	5. Estimar el costo de las obras a realizar de manera más exacta. Gestionar ayudas externas, de acuerdo con el dinero que disponga la Municipalidad actualmente.	

✓	6. Iniciar la construcción y operación del proyecto.	
🔍	7. Ejecutar mecanismos de mantenimiento y monitoreo para asegurarse la funcionalidad y operación adecuada de las obras y de la solución implementada.	
📖	8. Identificar lecciones que pueden ayudar a prevenir situaciones similares en el futuro con otras quebradas cercanas a la ciudad. Definir mecanismos para prevenir situaciones de inundación en la ciudad, por ejemplo: una mejor fiscalización para controlar la construcción de viviendas en zonas de riesgo o en la cuenca que drena hacia el Laguito, etc.	
📢	9. Divulgar las lecciones del proceso y concientizar a la población en general de los graves impactos que tiene la construcción en zonas vulnerables. Divulgar los logros de las medidas de solución construidas.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor y Responsable: Municipalidad y comité cantonal de emergencias	<ul style="list-style-type: none"> • Comisión de Solución a las Aguas del Laguito • Comisión ambiental • Oficina Municipal de Recursos Naturales • Comisión de Obras Públicas. • Departamento de Ingeniería Municipal • Concejo Municipal y Alcaldía <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Comité cantonal de emergencias • Sede UCR • SENARA • Comisión Nacional de Emergencias <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Comerciantes y Urbanizadores de las zonas afectadas <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Asociaciones comunales y comités de vecinos de las zonas afectadas 	La estrategia tiene impactos muy positivos sobre la ciudad. Sin embargo, se debe prevenir o disminuir los posibles impactos negativos que pudiera generar la implementación y la construcción de la solución seleccionada (por ejemplo, sobre la cuenca de la Quebrada Bolívar, sobre la población donde se harían las obras, etc.).
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
<p>La inversión de este proyecto es MUY ALTA y por lo tanto, requiere de una cuidadosa escogencia de la solución a implementar. Lo más importante es que la solución sea (a) duradera (que resuelva el problema por muchos años), (b) integral (considere todos los impactos y aspectos) y (c) multipropósito (sirva a la ciudad en diferentes aspectos).</p> <p>Varias de las acciones aquí planteadas ya se han iniciado, ya que a raíz de las inundaciones producto del Huracán Mitch, la Municipalidad nombró una Comisión encargada de buscarle una solución a este problema (Comisión de Solución a las Aguas del Laguito). Esta Comisión seleccionó como solución principal el desvío de las aguas que drenan hacia el Laguito hacia la Quebrada Bolívar y actualmente se está trabajando en el diseño. Así mismo se ha realizado un dragado del Laguito.</p> <p>Las obras para el desvío hacia la Quebrada Bolívar son de un costo MUY ALTO, por lo que ameritan un análisis beneficio-costos (preferiblemente incremental, en comparación con otras opciones), el cual daría a la Comisión una visión más completa de los beneficios, riesgos e impactos que realmente implica y de sus fortalezas y debilidades con respecto a otras opciones. De esta manera, la Comisión se aseguraría de que se implemente una solución eficaz y eficiente desde todo punto de vista. Así mismo, se recomienda incorporar a representantes del Comité Cantonal de Emergencias en el proceso de definición e implementación de la solución al problema y que se tomen en cuenta las posibles consecuencias aguas debajo de cualquier desvío que se haga en la quebrada.</p>		










ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 7: Promover el crecimiento en las zonas adecuadas y en terrenos cercanos a la ciudad		Tema principal: Crecimiento urbano , Ciudad atractiva Vialidad y Transporte Actividades productivas Gestión 
ACCIONES		TEMPORALIDAD:
	1. Delimitar las zonas adecuadas para urbanizar: cercanas al centro, accesibles, con pendientes bajas, sin riesgos naturales. Se requiere afinar los estudios preliminares realizados en este PEU. Esto debe contemplar zonas adecuadas para las urbanizaciones de interés social.	Todas son actividades puntuales. Si embargo, el carácter de la estrategia es cíclico, pues debe revisarse y rehacerse periódicamente (cada 5-10 años), conforme la ciudad sigue creciendo.
	2. Definir usos del suelo deseables, compatibles e incompatibles en esas zonas.	
 	3. Definir características de las construcciones que serán permitidas o restringidas en cada zona (dimensiones mínimas y máximas, retiros, vías, etc.). Esta acción está íntimamente ligada con la estrategia nº8 (Promover un desarrollo urbano con los estándares mínimos de calidad de vida).	
	4. Formar una comisión interinstitucional, definir una política conjunta y una priorización de incentivos, por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> • Condiciones y regulaciones diferenciadas para los usos del suelo que se desea promover en las zonas de crecimiento, • construcción de infraestructura (disponibilidad de servicios públicos, mejoras a la accesibilidad de ciertas zonas de la ciudad), • montos diferenciados de patentes o de impuestos, • créditos con mayores facilidades para la construcción en zonas adecuadas. <p>Esta política debe ser coherente y ojalá de aplicación lo más simultánea posible con la política de restricciones de la Nº 5 (Controlar el crecimiento urbano en zonas de riesgo y de protección).</p>	
	5. Definir los mecanismos de financiación de los incentivos.	
	6. Elaborar un Plan de Incentivos con base en los recursos disponibles y que se puedan conseguir.	
	7. Ejecutar el Plan de Incentivos.	
	8. Divulgar el Plan de Incentivos a la comunidad, inversionistas, comerciantes y ciudadanía en general.	

GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor y responsable: Municipalidad	<ul style="list-style-type: none">• Concejo Municipal• Departamento de Ingeniería Municipal	Los impactos son muy positivos en el largo plazo. Debe idearse con cuidado la divulgación a Urbanizadores, inversionistas y ciudadanos al inicio de la ejecución del Plan con el fin de evitar posibles malentendidos y reacciones de estos y otros sectores.
	<ul style="list-style-type: none">• MOPT• AYA• ICE• INVU	
	<ul style="list-style-type: none">• Cámara de Comercio• Urbanizadores• Bancos y entes financieros y crediticios	
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN		
<p>La ejecución del Plan de Incentivos tiene un costo de MEDIO a ALTO, dependiendo de si prevalecen incentivos mediante la construcción de infraestructura o incentivos mediante la implementación de regulaciones. Muchos de estos incentivos pueden legalizarse con el Plan Regulador. Sin embargo, debe considerarse que un aspecto clave en esta estrategia es “Cómo financiar los incentivos “.</p> <p>Por otro lado, los estudios y la elaboración misma del Plan de Incentivos, así como la formación de una comisión interinstitucional son acciones de costos muy bajos y se pueden ir realizando desde ya.</p> <p>Es imprescindible un trabajo interinstitucional e interdisciplinario para implementar esta estrategia.</p>		








ESTRATEGIA	TEMAS RELACIONADOS
<p>Nº 8: Promover un desarrollo urbano con los estándares mínimos de calidad de vida</p>	<p>Tema principal: Crecimiento urbano Gestión Ciudad atractiva Áreas verdes, deportivas y recreativas</p> 
ACCIONES	TEMPORALIDAD
 <p>1. Identificar los parámetros que es importante cuidar con el fin de asegurarse la funcionalidad y calidad de vida de la ciudad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El ancho de las calles, de las aceras y de las franjas verdes y el adecuado mantenimiento de las mismas. • Arborización de las aceras y acondicionamiento de las áreas verdes e infraestructura comunal de las urbanizaciones. • La densidad de las diferentes zonas de la ciudad, tamaño de lote, retiros, número de pisos. Lo ideal es combinar una elevada densidad (aprovechamiento eficiente del terreno, lo cual no necesariamente significa lotes más pequeños, sino que las construcciones tengan de dos a cuatro pisos) con una alta disponibilidad de áreas verdes. • El diseño adecuado de las intersecciones (retiro, visibilidad, señalización). • Adecuada disposición de aguas residuales. • Prever y disminuir las incompatibilidades entre diferentes usos urbanos (industrial-residencial-comercial-educativo) mediante medidas regulatorias, zonas de transición y de amortiguamiento. <p>Estos aspectos de “cómo crecer” están íntimamente relacionados con los de “hacia adónde” crecer. Estos últimos están tratados en las estrategias Nº 5 y 7: Controlar el crecimiento en zonas de riesgo y de protección, y Promover el crecimiento en las zonas adecuadas y en terrenos cercanos a la ciudad.</p>	<p>Las acciones 1 y 2 son puntuales, aunque el proceso de crecimiento de una ciudad es constante, debido a que la identificación es un proceso puntual. La acción 3 debiera ser periódica y la 4 permanente.</p>
 <p>2. Identificar cuáles medidas se pueden implementar desde ya gracias al marco legal del Código Urbano (por ejemplo, ancho y estado de las calles) y cuáles es necesario definir con el Plan Regulador (por ejemplo, zonificación de la ciudad para reducir incompatibilidades)</p>	
 <p>3. Divulgar, informar y concientizar a habitantes en general, instituciones, Urbanizadores, comités de vecinos, etc. acerca de las medidas y de los importantes impactos de largo plazo que éstas tienen.</p>	
 <p>4. Afinar los mecanismos de fiscalización de las medidas que actualmente tienen respaldo legal (esto estaría muy ligado con la estrategia nº9: implementar mecanismos de fiscalización comunal).</p>	










GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor y Responsable: Municipalidad	<ul style="list-style-type: none">• Concejo Municipal• Departamento de Ingeniería Municipal	Son muy Positivos ya que aseguran un crecimiento de la ciudad con calidad de vida en el largo plazo. Además, si se promocionan la importancia de los estándares mínimos de calidad, la población adquiere una base de conocimientos que puede provocar un mayor respeto a las regulaciones y una mayor disposición a la fiscalización de las nuevas obras que se realicen en la ciudad.
	<ul style="list-style-type: none">• AyA• ICE• INVU• MOPT	
	<ul style="list-style-type: none">• Cámara de Comercio• Urbanizadores	
	<ul style="list-style-type: none">▪ Asociaciones comunales y comités de vecinos.	
INVERSIÓN E IMPLENTACIÓN		
La inversión de impulsión y coordinación por parte de la municipalidad es MUY BAJA y los impactos que este proceso genera para la ciudad en el corto y en el largo plazo son MUY POSITIVOS. La verdadera implementación de las regulaciones para promover un desarrollo urbano con calidad de vida se hará con el Plan Regulador, sin embargo, el marco que provee actualmente el Código Urbano permite tomar acción desde ya.		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 9: Implementar mecanismos de fiscalización comunal en la ciudad.		Tema principal: Gestión Crecimiento urbano Áreas verdes, recreativas y deportivas Ciudad atractiva zonas de riesgo Vialidad y Transporte 
ACCIONES		TEMPORALIDAD:
 1. Definir las características y atribuciones de fiscales comunales ad-honorem. La idea es que apoyen en la fiscalización del cumplimiento de las regulaciones en relación con la entrega de urbanizaciones en las condiciones que estipula la Ley y de áreas verdes debidamente acondicionadas.		1,2, 3 y 5: son puntuales 4: es permanente 6: es cíclico (cada año, por ejemplo) Sin embargo la estrategia tiene un carácter permanente.
 2. Definir los mecanismos y procesos de denuncia y de seguimiento de las mismas. Definir asignación de viáticos o gastos de transporte para los fiscales. Definir el origen de los fondos para financiar estos pequeños gastos.		
 3. Capacitar y acreditar a los fiscales.		
 4. Iniciar del trabajo de los fiscales comunales.		
 5. Divulgar los derechos y regulaciones urbanos entre la población, así como el Programa de Fiscales Comunales.		
 6. Evaluación y mejoramiento periódico de los procedimientos de denuncia, de capacitación, etc.		
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor: Municipalidad Responsable: Municipalidad y representantes comunales	<ul style="list-style-type: none"> Concejo Municipal Departamento de Ingeniería Municipal Oficina Municipal de Recursos Naturales INVU MINAE (experiencia de los fiscales ambientales) Habitantes en general Asociaciones y comités comunales 	Los impactos son MUY POSITIVOS, sobretodo en el largo plazo, pues inducen un mayor cumplimiento de las regulaciones, un ahorro de recursos municipales y una mayor participación de la ciudadanía en el cumplimiento de las regulaciones y en el mejoramiento de la ciudad. Debe idearse cuidadosamente la transición durante el inicio del Programa para evitar posibles impactos negativos temporales, como una reacción negativa de los urbanizadores. Para esto, el respaldo municipal a los fiscales debe ser total.
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN		
La capacitación puede tener un costo BAJO y además ahorrará recursos e inspectores a la Municipalidad, por lo que el balance de esta estrategia es MUY POSITIVO. Tanto la adecuada capacitación como la definición de mecanismos claros y eficaces de recepción y seguimiento a las denuncias son CLAVES para que este Programa de Fiscales Comunales funcione y que éstos se mantengan motivados. Además los mecanismos de evaluación periódicos son cruciales para mantener funcional y libre de corrupción al Programa. La estrategia está pensada para la ciudad de San Ramón, pero si tiene éxito, puede extenderse a otros poblados del cantón.		








ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 10: Elaborar un Plan Regulador para el cantón de San Ramón		Tema principal: Crecimiento Urbano Gestión Zonas de riesgo Actividades productivas Áreas verdes, recreativas y Deportivas Vialidad y Transporte 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Realizar una consulta a distintos sectores de la ciudad, poblados y zonas rurales del cantón acerca sus aspiraciones para el futuro.	Las acciones de la 1 a la 6 son de tipo puntual, la 7 es permanente y la 8 es periódica.
	2. Identificar fuentes de financiamiento (internas y externas) para el Plan Regulador. Gestionar las posibles ayudas externas.	
	3. Nombrar un grupo intersectorial (municipalidad, sector público, sector privado, sector comunal) que Coopere con la elaboración del Plan Regulador y a la vez vigile el proceso y sus resultados.	
	4. Definir los términos de referencia para la elaboración del Plan Regulador. Iniciar el proceso de licitación.	
	5. Seleccionar a la institución o empresa que realizará el Plan Regulador e iniciar su elaboración.	
	6. Realizar una consulta pública con todos los sectores de la comunidad Ramonense con el fin de definir modificaciones al Plan y/o de aprobarlo. Esta consulta por un lado es un requisito legal para la aprobación de todo Plan Regulador y por otro lado puede aprovecharse para mejorar el conocimiento y la aceptación social del Plan Regulador.	
	7. Una vez aprobado, implementar el Plan Regulador. Para esto son necesarios tres aspectos claves: <ul style="list-style-type: none"> Mejorar la capacidad tecnológica y técnica del Departamento de Ingeniería Municipal para adecuarse a las necesidades de una implementación eficaz y eficiente del Plan. Esto es desarrollado con mayor detalle en la estrategia nº11. Crear un ente con representantes de los diferentes sectores de la comunidad ramonense que fiscalice la implementación del Plan. Este ente debe estar adscrito a la Municipalidad. (mayores detalles en la Estrategia nº9). Divulgar las principales disposiciones del Plan Regulador de manera que sea del conocimiento de la ciudadanía. 	
	8. Evaluar y actualizar periódicamente el Plan Regulador.	







GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor: Municipalidad Responsable: Municipalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Concejo Municipal • INVU • Ministerios • Instituciones autónomas • Sede UCR • Cámara de Comercio • Urbanizadores y empresarios ▪ Asociaciones de desarrollo y comités de vecinos 	Son Positivos ya que la implementación de este Plan Regulador es un instrumento crucial para asegurarse un crecimiento y desarrollo sostenible y con calidad de vida en la ciudad y en el cantón.
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN Una parte importante de la acción 1 ya ha sido llevada a cabo durante la elaboración de este PEU. La acción 2 ya ha sido ejecutada por la Municipalidad, por lo que el proceso debe continuarse. Es crucial la resaltar la importancia de un grupo intersectorial que realice labores de vigilancia y cooperación necesarias para la correcta elaboración del Plan Regulador y de fiscalización para la correcta implementación del Plan.		









ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 11: Mejorar y fortalecer el Departamento de Ingeniería de la Municipalidad de San Ramón		Tema principal: Gestión Crecimiento urbano Zonas de riesgo Ciudad atractiva Vialidad y Transporte
		
ACCIONES		TEMPORALIDAD:
	1. Definir las mejoras necesarias para aumentar la capacidad de gestión del Departamento de Ingeniería Municipal. Algunas sugerencias son: incorporación de un Sistema de Información Geográfica en el funcionamiento del departamento, creación de bases de datos, generación de un Catastro Digital, computarizar los procesos, enlazarse con el Catastro Nacional, contar con un personal de mayor diversidad profesional, etc. Priorizar las mejoras.	Todas las acciones son puntuales, además, las acciones 4 y 5 deben darse simultáneamente. Toda la estrategia tiene un carácter cíclico (cada 5 años).
	2. Definir mecanismos y medidas para financiar estas mejoras: reducción de la evasión de impuestos, creación de nuevos impuestos, donaciones, apoyo externo.	
	3. Definir un Plan de Mejoras con base en el financiamiento disponible. Elaborar los Términos de Referencia para las mejoras que los necesiten.	
	4. Implementar las mejoras.	
	5. Capacitar a los funcionarios del Departamento de Ingeniería Municipal para los cambios tecnológicos y operativos implementados.	
	6. Divulgar las mejoras: Esta es una acción importante para la imagen de la Municipalidad que puede ser de muy bajo costo.	
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES
Promotor y Responsable: Municipalidad	<ul style="list-style-type: none">Concejo MunicipalDepartamento de Ingeniería Municipal	Muy positivos en el mediano y largo plazo, aunque exige una etapa de transición y aprendizaje que debe ser cuidadosamente pensada para que el Departamento pueda seguir cumpliendo sus funciones sin problemas durante ese periodo.
	<ul style="list-style-type: none">Sede UCRProDUSCatastro Nacional	
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN		
<p>La primera etapa de las mejoras debiera consistir en un Catastro digital y en la incorporación de Sistemas de Información Geográfica en el funcionamiento del Departamento. Esto en sí tiene un costo de BAJO A MEDIO. La incorporación de más personal puede resultar un costo MEDIO anual. Sin embargo, una actualización y un buen uso del Catastro producirán un cobro más eficiente de los impuestos, lo cuál puede ser la clave para recuperar en corto tiempo las inversiones realizadas, ya que las mejoras permitirán mejores controles, un uso más eficiente de los recursos y resultados más eficaces.</p> <p>Esta estrategia es CRUCIAL para mejorar la gestión urbana de la Municipalidad y para preparar al Departamento para la aplicación de un Plan Regulador.</p>		









ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 12: Promover la implementación del Proyecto de Alcantarillado Sanitario del AyA para la ciudad de San Ramón		Tema principal: Crecimiento Urbano Zonas de riesgo 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Comprender la concepción del proyecto por parte del AyA para ciudades secundarias, así como los estudios y diseños realizados por Geotécnica para San Ramón y las implicaciones de costos, tarifas, rentabilidad y operación del proyecto.	Todas las acciones son puntuales, aunque pueden ser de larga duración. Por ejemplo, la búsqueda de opciones, de empresas interesadas y la negociación con ellas puede durar incluso años.
	2. Analizar las diferentes modalidades para construir y operar el proyecto (por ejemplo: unión de varias municipalidades, concesión de obra pública, préstamo blando, etc.) y seleccionar la mejor modalidad para San Ramón. Coordinar e investigar con otras Municipalidades la búsqueda de posibles empresas (públicas o privadas) interesadas en la concesión del proyecto.	
	3. Identificar medidas que pueden implementarse desde ya para ajustar tanto las nuevas urbanizaciones, casas e instituciones como las existentes al proyecto de alcantarillado. Por ejemplo, exigir la construcción de colectores a los urbanizadores o coordinar con el proyecto de aguas servidas del Hospital para que sea coherente con el proyecto de toda la ciudad, o tomar las previsiones necesarias para apoyar el proyecto en el Plan Regulador.	
	4. Estructurar las medidas e implementar las que es posible implementar desde ya. En este punto es crucial la fiscalización para el cumplimiento de las medidas, para lo cual es importante el apoyo de las asociaciones y comités comunales.	
	5. Realizar el proceso de evaluación de las empresas (públicas o privadas, o dependiendo de la modalidad escogida) y escoger a la que se ajuste mejor a las condiciones que necesita la Municipalidad.	
	6. Iniciar la construcción del proyecto	
	7. Establecer un buen mecanismo de pago de beneficios y mecanismos de operativización del proyecto.	
	8. Realizar una evaluación periódica del funcionamiento del sistema de alcantarillado de la ciudad para definir posibles mejoras, zonas de expansión, etc.	

GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor y responsable: Municipalidad, Oficina del AyA en San Ramón y oficinas centrales del AyA.	<ul style="list-style-type: none">• Alcaldía• Concejo Municipal• Comisión ambiental• Departamento de Ingeniería Municipal	Son Positivos ya que mejora la ciudad en su funcionalidad, en su relación con el ambiente y en su calidad de vida. Es crucial que los promotores tengan claramente definidos los criterios con los cuales evaluarán y seleccionarán a los oferentes con el fin de no comprometerse en una relación de largo plazo desventajosa para la ciudad. Para que este proyecto tenga los impactos positivos deseados son cruciales al menos estos dos aspectos: <ul style="list-style-type: none">▪ La adecuada operación y mantenimiento del alcantarillado y de la planta de tratamiento,▪ Una política adecuada de tarifas (montos, aumentos, forma de cobro, etc.), que permitan una rentabilidad y a la vez sean accesibles a los ciudadanos.
	<ul style="list-style-type: none">• Oficina del AyA en San Ramón• INVU• Ministerio de Salud.	
	<ul style="list-style-type: none">• Urbanizadores	
	<ul style="list-style-type: none">▪ Asociaciones comunales y comités de vecinos.	
INVERSIÓN E IMPLENTACIÓN		
La inversión de este proyecto es MUY ALTA (del orden de los \$7 a 8 millones) y requiere de un gran cuidado en todas sus fases: escogencia de la modalidad más adecuada, definición de las condiciones de la modalidad y del encargado y/o concesionario del proyecto, aspectos de la operación y el mantenimiento propiamente, requerimientos para que las nuevas urbanizaciones y viviendas se conecten con el Sistema, etc., con el fin de lograr que el proyecto realmente funcione y tenga los resultados esperados.		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 13: Idear mecanismos para el mantenimiento de áreas verdes y deportivas con las asociaciones comunales y deportivas de la ciudad		Tema principal: Area Verdes, Deportivas y Recreativas. Gestión Ciudad atractiva 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Conformar una comisión con representantes de las asociaciones comunales y deportivas y con regidores municipales.	Las ACCIONES 1 a 4 son básicamente puntuales. La 5 y la 6 son periódicas. Sin embargo, el carácter de la estrategia es permanente, pues esta comisión debería funcionar de manera constante para asegurar el mantenimiento de las áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad. La Evaluación, propuesta en la acción 6 es de carácter puntual, pero debe realizarse periódicamente.
	2. Determinar cuáles son las necesidades de mantenimiento de las áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad.	
	3. Idear mecanismos de cooperación para llevar a cabo este mantenimiento aprovechando las ayudas disponibles, coordinar los diferentes esfuerzos con apoyo de la Municipalidad en cuanto a maquinaria, personal, etc. Idear mecanismos de financiación, por ejemplo, programas de cooperación, o la creación de un nuevo impuesto para las áreas verdes.	
	4. Gestionar las ayudas y los mecanismos de cooperación.	
	5. Llevar a cabo el mantenimiento de las áreas verdes, deportivas y recreativas de manera periódica y mediante un sistema de control cruzado.	
	6. Evaluar periódicamente el funcionamiento de los mecanismos de mantenimiento y financiamiento, mediante reuniones en la comisión.	
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES
Promotores y Responsables: Municipalidad y las asociaciones comunales y deportivas	<ul style="list-style-type: none">Concejo MunicipalAlcaldíaOficina municipal de Recursos Naturales	Los impactos que tiene esta Estrategia son positivos tanto en el Corto Plazo como en el Largo Plazo, debido a que, al mejorar el estado de las áreas verdes y deportivas de la ciudad, teniendo en cuenta la participación de la comunidad, fortalece los vínculos entre los habitantes de esta y favorece la mejora en la calidad de vida de los mismos.
	<ul style="list-style-type: none">ICEICODER, Ministerio de Cultura, Juventud y DeportesTCU-UCR.Colegios y escuelas	
	<ul style="list-style-type: none">Cámara de Comercio	
	<ul style="list-style-type: none">Comité cantonal de deportesAsociaciones comunales y deportivas (ARANA, etc.)	
INVERSIÓN E IMPLENTACIÓN		
El costo de esta estrategia es prácticamente nulo en las primeras 4 acciones, debido a que la gestión y coordinación para la realización de un proyecto tiene un bajo costo. La quinta y la sexta acciones implicarían costos bajos anuales si se coordinan esfuerzos y se gestionan ayudas en diferentes entes. Esta estrategia es PRIORITARIA por sus bajos COSTOS y POSITIVOS impactos.		
Si la estrategia es exitosa, pueden incluirse poco a poco otros espacios recreativos como el Bosque Municipal.		









ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS	
N° 14: Crear un Sistema continuo de Elementos y Zonas Verdes en la ciudad		Tema principal: Areas Verdes, deportivas y recreativas Crecimiento urbano Ciudad atractiva Actividades productivas Vialidad y Transporte Zonas de riesgo Gestión 	
ACCIONES		TEMPORALIDAD	
	<p>1. Identificar las zonas y definir los elementos de unión que se van a incluir, para formar un Sistema Verde en la ciudad. (Vea mapa de “hacia un Sistema de Areas Verdes en la Ciudad de San Ramón”):</p> <ul style="list-style-type: none">¿Qué zonas se van a interconectar: por ejemplo, el parque central, algunas áreas verdes de urbanizaciones, el Laguito, etc?¿Con qué elementos se interconectarán esas zonas: construcción de elementos como esculturas, elementos arquitectónicos en las urbanizaciones o en algunos puntos de la ciudad, arborización de algunas calles de la ciudad, etc.?¿Qué cambios son necesarios realizar en los sitios actuales.? <p>En las fichas 15, 16 y 17 se desglosan con mayor detalle algunos elementos de esta acción.</p>	Las acciones que se presentan tienen un carácter Puntual, aunque estas actividades de planificación debieran realizarse en ciclos por lo menos de 10 años en la ciudad, de manera de que siempre se mantenga bella.	
	2. Diseñar las obras de embellecimiento del Plan de Sistema Verde.		
	3. Elaborar un presupuesto de las obras que se realizarán y priorizar los cambios de acuerdo con su importancia y costo aproximado. Gestionar posibles ayudas para el financiamiento de las obras.		
	4. Ejecutar y construir las obras de embellecimiento.		
	5. Elaborar y aplicar un Plan de Mantenimiento de las obras.		
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor y Responsable: Municipalidad		<ul style="list-style-type: none">Comisión de Ampliación de la calle central y construcción del boulevardConcejo MunicipalComisión solución de aguas del LaguitoComisión del Bosque Municipal. <ul style="list-style-type: none">MOPTSede UCRICODER, Ministerio Cultura Juventud Deporte <ul style="list-style-type: none">Cámara de ComercioRepresentantes comunales de asociaciones y comités	El solo hecho de hacer este pequeño ejercicio de planificación puede tener grandes impactos positivos de corto y aún más de largo plazo, pero el beneficio que recibiría la población de la ciudad sería enorme, ya que este sistema de Sistema Verde mejoraría su calidad de vida.
INVERSIÓN E IMPLENTACIÓN			
La mayor parte de esta actividad es meramente de PLANIFICACIÓN y esta etapa tiene una inversión muy BAJA e impactos muy POSITIVOS. Las obras a realizarse pueden tener un costo BAJO si se utilizan elementos ya presentes en la ciudad y se diseñan obras que requieren poca inversión de mantenimiento.			









ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 15: Recuperar el Laguito como zona recreativa		Tema principal: Areas verdes, deportivas y recreativas Ciudad atractiva Zonas de riesgo Gestión Educación 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Valorar el estado actual del Laguito y definir opciones y metas. Debiera ser un espacio multifunción: recreación, educación y embalse de regulación.	Las acciones para lograr la recuperación del Laguito, de la 1 a la 6, son de tipo puntual. La acción de mantenerlo es de carácter periódico y su importancia es grande, ya que de este mantenimiento dependerá el tiempo que el Laguito cumpla esta Función.
	2. Definir acciones concretas para el mejoramiento: dragado, limpieza, control de aguas negras, reconstrucción de algunas instalaciones, nuevos elementos arquitectónicos, etc. Tomar en cuenta que el Laguito sería un elemento importante del Sistema Verde. Además, es conveniente mantener la capacidad de embalse del mismo, aunque se desvíen aguas hacia la Quebrada Bolívar.	
	3. Hacer un diseño y estimar costos.	
	4. Estimar con cuánto dinero se cuenta y con cuánta ayuda externa se puede contar. Gestionar la ayuda externa.	
	5. Priorizar acciones y sitios y realizar un Plan de Mejoras.	
	6. Ejecutar el Plan de Mejoras.	
	7. Realizar un Plan de Mantenimiento y ejecutarlo.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotores y Responsables: Sede de Occidente de la UCR y Municipalidad	<ul style="list-style-type: none"> Comisión de Solución de aguas del Laguito Concejo Municipal y Alcaldía Diferentes secciones de la Sede UCR: TCU, escuela de Biología, etc. Colegio Piedades Sur, Otros colegios y escuelas (siembra de árboles) ICE Ministerio de Cultura Juventud Deporte SENARA 	Los impactos que puede generar esta Estrategia son muy Positivos tanto en el Corto plazo como en el Largo plazo ya que con la mejoría en el control y la distribución de las aguas del Laguito y su recuperación como zona recreativa, no solo se recupera una parte muy importante para la disminución de las inundaciones en la ciudad, sino que también se recupera una de los símbolos más característicos que identificaban a la ciudad de San Ramón hacia varias décadas.
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
Muchos de los elementos de las acciones 1 y 2 ya se conocen, por lo que el costo para llegar a la acción 5 es MUY BAJO. Si el diseño es ingenioso, los costos de las mejoras para convertir el Laguito en una zona recreativa y educativa son MEDIOS.		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 16: Arborizar algunas calles en el centro de la ciudad		Tema principal: Areas verdes, deportivas y recreativas Ciudad atractiva Vialidad y Transporte Gestión Actividades productivas 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
 1. Definir en cuáles calles es clave sembrar arboles. (Para esto es fundamental tomar en cuenta los aspectos propuestos en la estrategia nº14 de Crear un Sistema continuo de elementos y zonas verdes en la ciudad)  2. Definir en cuáles calles es posible hacer más anchas las aceras y sembrar árboles. Investigar cuáles son las especies de árboles más convenientes.  3. Hacer un diseño y estimar costos.  4. Realizar un presupuesto, estimando con cuánto dinero se cuenta y con cuánta ayuda externa se puede contar. Gestionar la ayuda externa.  5. Elaborar un Plan de Mejoras, priorizando acciones y sitios.  6. Ejecutar el Plan de Mejoras y las obras propuestas.  7. Elaborar y ejecutar un Plan de Mantenimiento.		Las acciones listadas de 1 a 6 son puntuales y la 7 es periódica. Sin embargo, este es un proceso permanente, ya que la ciudad está en un constante crecimiento.
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor: Municipalidad Responsables: Municipalidad y MOPT	<ul style="list-style-type: none"> Comisión de Ampliación de la Calle Central y construcción del Boulevard Concejo Municipal y Alcaldía 	Son Positivos en el corto y en el largo plazo, ayudan a mejorar el aspecto de la ciudad y además purifican y refrescan el aire dentro de la ciudad, a la vez que le dan identidad a la ciudad y la hacen más atractiva. Arborizar algunas calles es un elemento clave para lograr un Sistema Verde continuo en la ciudad. Si además de arborizar alguna calle, se desea peatonalizarla, debe asegurarse primero la adecuada circulación vial en la ciudad. Por lo tanto, no se recomienda peatonalizar vías que actualmente tiene un alto tránsito y son ejes viales de la ciudad. De no hacerse así, se generarían impactos negativos en la fluidez de la circulación de la ciudad.
	<ul style="list-style-type: none"> MOPT Colegios, Escuelas, TCU (UCR) ICE ASECAN MINAE (especies de árboles) 	
	<ul style="list-style-type: none"> Cámara de comercio 	
	<ul style="list-style-type: none"> Asociaciones de desarrollo Comunal 	

INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN












El costo de las primeras 5 acciones es MUY BAJO. La inversión de la acción 6 puede ser ALTA, dependiendo de las calles que se escoja. Si se aprovechan las calles anchas actualmente y se gestionan colaboraciones en los distintos entes, se pueden reducir mucho los costos. En las acciones de ejecución y mantenimiento el costo aumenta aunque si se implementa un buen programa de mantenimiento de la obra, que involucre a diferentes sectores como los comerciantes, los habitantes y la municipalidad, es perfectamente realizable.


ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 17: Mejorar las actuales áreas verdes de la ciudad		Tema principal: Áreas verdes, deportivas y recreativas Ciudad atractiva Gestión Vialidad y Transporte Actividades productivas 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Crear un grupo de trabajo con miembros de la municipalidad y de las Asociaciones de Desarrollo Comunal, o aprovechar algún grupo existente (por ejemplo, si estuviera funcionando el grupo de fiscalización comunal o de mantenimiento de áreas verdes, propuesto en otras estrategias de este documento).	Las acciones 1 a 6 son puntuales, y la 7 es periódica. Hay cierta periodicidad en la estrategia como un todo pues algunas áreas pueden requerir ser mejoradas cada cierto número de años. Este periodo va a depender del buen mantenimiento que se le brinde a las áreas.
	2. Identificar las áreas verdes existentes y sus necesidades: vigilancia, iluminación, cercado, siembra de árboles, etc. Tomar en cuenta también cómo enlazar estas áreas con la Sistema Verde de la ciudad.	
	3. Priorizar acciones y sitios y realizar un Plan de Mejoras.	
	4. Conocer con cuánto dinero se dispone para el proyecto. Cuánta ayuda externa se puede gestionar, Esta ayuda externa puede ser: aportes de los vecinos, colegios, entes estatales, empresas privadas patrocinadoras, etc.	
	5. Hacer diseños y estimar costos más detallados.	
	6. Ejecutar el Plan de Mejoras y las obras propuestas.	
	7. Realizar un Plan de Mantenimiento y ejecutarlo. Esta acción estaría muy ligada con la estrategia nº13 de idear mecanismos para el mantenimiento planteada en este mismo documento.	
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES
Promotores y responsables: Municipalidad y comités de vecinos		<ul style="list-style-type: none"> • Concejo Municipal
		<ul style="list-style-type: none"> • ICE • Sede UCR (qué tipo de árboles utilizar, TCU, etc.) • Colegios, Escuelas, • Min. Cultura, Juventud y Deportes
		<ul style="list-style-type: none"> • Asociaciones de desarrollo Comunal • Comités de vecinos • Ciudadanos en general
IMPACTOS		
Son Positivos en el corto y en el largo plazo, ya que las áreas verdes deben satisfacer las necesidades de recreación, deporte y esparcimiento de las personas para que estas tengan un nivel de calidad de vida cada vez mayor.		
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN		
El costo de las primeras acciones es MUY BAJO ya que son básicamente de planificación. Las instituciones colaboradoras juegan un papel muy importante en la implementación de esta estrategia. El mantenimiento de las áreas una vez mejoradas es muy importante ya que favorece a que en el futuro las reparaciones no sean muy caras.		







ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 18: Mejorar las actuales y crear nuevas áreas recreativas y deportivas en la ciudad.		<div>Tema principal: Áreas verdes, deportivas y recreativas</div> <div>Ciudad atractiva Gestión Crecimiento urbano</div> <div></div>
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Identificar la necesidad de áreas recreativas y deportivas y priorizar estas necesidades, tomando en cuenta los distintos tipos de áreas requeridas en las distintas zonas de la ciudad (canchas de fútbol, canchas de baloncesto, etc).	Este proceso es puntual, es decir que ocurre en un momento determinado, aunque debe ser revisado cada 5-10 años.
	2. Identificar terrenos disponibles para nuevas áreas deportivas y su localización con respecto a los existentes. Seleccionar los mejores sitios.	
	3. Priorizar las mejoras en los sitios actuales y los nuevos sitios. Realizar un Plan de Mejoras de las Áreas Recreativas y Deportivas de la ciudad. Incluir en él un Plan de Compra/donación de terrenos para nuevas áreas deportivas.	
	4. Estimar con cuánto dinero se cuenta y con cuánta ayuda externa se puede contar. Gestionar la ayuda externa.	
	5. Hacer un diseño y estimar costos más detallados.	
	6. Ejecutar el Plan de Mejoras.	
	8. Realizar un Plan de Mantenimiento y ejecutarlo. Esta acción estaría muy ligada con la estrategia n°13 de idear mecanismos para el mantenimiento planteada en este mismo documento.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	
Promotores y Responsables: Municipalidad y asociaciones deportivos	<ul style="list-style-type: none">Concejo Municipal	Son Positivos en el corto y en el largo plazo ya que las áreas verdes, recreativas y deportivas son una necesidad en la ciudad, y son un elemento básico de la calidad de vida de sus habitantes.
	<ul style="list-style-type: none">ICODER.Sede UCR (TCU, tesis, etc)ICEColegios, Escuelas	
	<ul style="list-style-type: none">Empresas o comercios que pudiera funcionar como “padrinos” de algunos sitios específicos.	
	<ul style="list-style-type: none">Urbanizadores	
	<ul style="list-style-type: none">Habitantes de la zonaAsociaciones de desarrollo ComunalAsociaciones deportivas	
INVERSIÓN E IMPLENTACIÓN		
El costo de las primeras acciones es MUY BAJO. Las instituciones y empresas colaboradoras juegan un papel muy importante en la implementación de esta estrategia.		



ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
Nº 19: Construir nuevas áreas verdes y recreativas en el Este de la ciudad		Tema principal: Áreas verdes, deportivas y recreativas Crecimiento urbano Ciudad atractiva Vialidad y Transporte Zonas de riesgo Gestión 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Identificar terrenos adecuados en el este de la ciudad para su utilización como área verde, preferiblemente zonas con dificultad (riesgos naturales) para la construcción de viviendas y con potencial recreativo.	Las ACCIONES 1 a 6 se realizan de forma puntual, mientras que la 7 es periódica.
	2. Definir qué hacer en cada uno de ellos, tomando en cuenta los enlaces y elementos necesarios para incluirlos en el Sistema Verde de la ciudad. Diseño y costos preliminares de compra de terrenos y de infraestructura. Tomar en cuenta la vialidad y el Sistema Verde de la ciudad de esa zona.	
	3. Idear mecanismos para la compra/intercambio/donación de terrenos.	
	4. Estimar con cuánto dinero se cuenta y con cuánta ayuda externa se puede contar. Gestionar la ayuda externa.	
	5. Priorizar acciones y sitios y realizar un Plan de Inversiones.	
	6. Ejecutar el Plan de Inversiones y las Obras de Construcción.	
	7. Idear mecanismos para el mantenimiento de las nuevas áreas verdes y recreativas.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotores y responsables: Municipalidad y comités de vecinos	<ul style="list-style-type: none"> Concejo Municipal Comité cantonal de emergencias Colegio Piedades Sur (árboles y abono) Ministerio Cultura Juventud Deporte Sede UCR (TCU) Asociaciones y comités comunales y deportivos 	Positivos desde varios puntos de vista. Por un lado, la Zona Este tiene un marcado déficit de áreas verdes acondicionadas. Por otro lado, es una zona de graves riesgos naturales en la cual debiera frenarse la urbanización. Finalmente, al mejorar la calidad de vida de esta zona, se mejora la de la ciudad como un todo. Esta estrategia tiene un impacto mayor si se aplica junto con las restricciones a la construcción en el Este de la ciudad (estrategia n°5).
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
La identificación de terrenos y de oportunidades en sí es de costo MUY BAJO. Si se idean mecanismos para conseguir tierras en esa zona, la compra de terrenos puede resultar manejable. Si se idean diseños ingeniosos de áreas verdes y recreativas, la inversión en infraestructura puede ser MEDIA. El mantenimiento debiera negociarse con los habitantes de la zona, pero debe realizarse para que los terrenos no se abandonen y los esfuerzos no se pierdan.		






ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS	
Nº 20: Promover un uso más intensivo de las zonas deportivas y recreativas de la ciudad		<div>Tema principal: Areas verdes, deportivas y recreativas</div> <div>Ciudad atractiva</div> <div>Gestión</div> <div>Actividades Productivas</div> <div></div>	
ACCIONES		TEMPORALIDAD	
	1. Definir en que sitios se va a promover un uso más intenso de las instalaciones.	Cada acción es puntual, sin embargo, esta estrategia tiene que ser periódica si se quiere lograr el impacto deseado.	
	2. Elaborar un Plan de Actividades periódicas (mensuales, anuales, etc) acordes con tipo de instalaciones que posee el lugar. Escoger las más apropiadas. Pueden ser culturales, deportivos, de tradiciones, o combinados. Definir el público meta y la escala de los eventos que se desean.		
	3. Estimar costos de los eventos y buscar el financiamiento.(Patrocinadores)		
	4. Organizar las actividades.		
	5. Realizar las actividades.		
	6. Documentar el proceso de las actividades para futuros eventos. Realizarlos periódicamente.		
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES	
<div>Promotor:</div> <div>Municipalidad</div> <div>Responsable:</div> <div>Municipalidad y asociaciones deportivas</div>	<div>• Comisión de asuntos Culturales, Educativos y Deportivos.</div>		<div>Son Positivos en el corto y en el largo plazo, debido a que se les da un uso apropiado a las instalaciones deportivas y recreativas de la ciudad, además se fomenta la participación de la comunidad en la organización y realización de eventos de este tipo, que en un futuro ellos mismos podrán organizar. Un uso intensivo de las instalaciones y los espacios urbanos es crucial para su aprecio por los habitantes y para la seguridad de esos espacios.</div> <div>Además, este tipo de eventos proporciona identidad a la ciudad y atrae visitantes.</div>
	<div>• Sede UCR</div>		
	<div>• Museo de San Ramón</div>		
	<div>• Cámara de Comercio</div> <div>• empresas y comercios</div>		
	<div>• Comités de vecinos y asociaciones de desarrollo Comunal</div> <div>• Asociaciones deportivas</div>		
INVERSIÓN E IMPLENTACIÓN			
Dependiendo de cómo se gestionen las ayudas y de cómo se conciban las actividades (si se cobra a los participantes), las actividades más bien pueden dejar ganancias (aunque requieran de una inversión inicial para montar el evento).			








ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 21: Mejorar y mantener el estado de las vías en el centro de la ciudad de San Ramón		Tema principal: Vialidad y Transporte Ciudad Atractiva Actividades Productivas Crecimiento Urbano 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Realizar un diagnóstico del estado de las calles.	Las acciones a realizar en el orden de 1 a 6 son de temporalidad puntual, mientras que la 7ma acción tiene carácter permanente. La totalidad de la estrategia es periódica y la amplitud de esta periodicidad depende de la adecuada realización del Plan de Mantenimiento.
	2. Jerarquizar la importancia y la prioridad de las calles de la ciudad según los flujos vehiculares.	
	3. Con base en lo anterior, realizar una priorización de las calles que requieren mejoras. Elaborar un Plan de Mejoramiento de las calles.	
 	4. Estimar los costos de las mejoras y gestionar las ayudas externas necesarias (tanto estatales como privadas).	
 	5. Ejecutar el Plan de Mejoras.	
 	6. Definir mecanismos de financiamiento para el mantenimiento de las calles, principalmente las de mayor flujo vehicular.	
	7. Ejecutar el Plan de Mantenimiento.	
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES
Promotores y responsables: MOPT y Municipalidad	• Alcaldía	Los impactos son positivos, ya que se dará mayor fluidez en la circulación de la ciudad, lo cuál trae beneficios a visitantes, a las actividades productivas y a la calidad de vida de la ciudad en general. El impacto positivo se mantiene en el tiempo si el mantenimiento realmente se convierte en un proceso permanente.
	• Comisión de la calle central	
	• MOPT,	
	• Diputados	
	• Cámara de Comercio	
	• Comerciantes	
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
La inversión es ALTA, sin embargo, el dinero ya se gestionó y las obras de reparación iniciales comenzarán pronto. Esta es una oportunidad para darles el mantenimiento preventivo y continuo de manera que las calles de San Ramón estén siempre en buen estado.		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 22: Mejorar la seguridad vial y la circulación vehicular en la ciudad		Tema principal: Vialidad y Transporte Ciudad Atractiva Crecimiento Urbano 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Realizar una evaluación de los sentidos de vías, las prioridades de paso, la señalización horizontal y vertical de las calles e intersecciones, los tiempos de los semáforos, los pasos peatonales, las zonas de estacionamiento actuales, el paso de vehículos pesados, con especial atención en el centro de la ciudad.	Los procesos comprendidos en el orden del 1 al 5 tienen carácter puntal, mientras que la 6ta acción es permanente y la 7ma es periódica.
	2. Definir cambios en estos aspectos que ayuden a mejorar la seguridad y circulación fluida de peatones y vehículos en la ciudad. Implementar un mecanismo de fiscalización del respeto a las zonas amarillas de la ciudad. (Por ejemplo: un Inspector de tránsito con rondas ocasionales, multas, etc.)	
	3. Priorizar las mejoras y los sitios donde deben ser implementados. Elaborar un Plan de Mejoras Viales.	
	4. Estimar costos de las mejoras y gestionar las ayudas necesarias.	
	5. Ejecutar el Plan de Mejoras Viales.	
	6. Realizar un Plan de Mantenimiento y ejecutarlo. Ejecutar el mecanismo de fiscalización de respeto de las zonas amarillas.	
	7. Evaluar periódicamente la necesidad de nuevos cambios.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor: MOPT y Municipalidad Responsable: MOPT y Municipalidad	<ul style="list-style-type: none"> Alcaldía MOPT Cámara de comercio 	Los impactos son positivos ya que generan un mejor aprovechamiento de la red vial existente y aumenta la funcionalidad de la ciudad.
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
Las inversiones son BAJAS y produce impactos MUY POSITIVOS. Deben idearse mecanismos para que durante la implementación de los ajustes necesarios, no se generen grandes contratiempos en la ciudad, como por ejemplo, programar las obras para que sean realizadas durante horas de poco tránsito, estos contratiempos se ven minimizados en comparación con los resultados que se obtendrán a Largo Plazo.		

ESTRATEGIA	TEMAS RELACIONADOS
N° 23: Mejorar la circulación en el sistema vial Terminales-Peaton-Taxis-Mercado-Comercio.	Tema principal: Vialidad y Transporte Crecimiento Urbano Actividades Productivas 
ACCIONES	TEMPORALIDAD
 <ol style="list-style-type: none"> 1. Diagnosticar el funcionamiento actual y dimensionar técnicamente los problemas con mediciones y cálculos de las terminales y sus alrededores. Identificar los problemas de circulación actuales: <ul style="list-style-type: none"> • La entrada Este de la terminal Municipal es muy angosta. • Dificultades de maniobra en ambas salidas de la terminal Municipal debido al estacionamiento de vehículos en las esquinas, en las salidas de la terminal y al gran flujo de vehículos que transita en sus alrededores. • Interferencia de la parada de taxis del sector Oeste del mercado con la salida de la terminal Municipal. • Interrupción del flujo vehicular cada vez que sale un autobús de la terminal de Empresarios Unidos. 	Las acciones 1,2,3,4,5 y 7 son de tipo puntual y la acción 6 es de carácter periódico.
 <ol style="list-style-type: none"> 2. Priorizar y elaborar un Plan de Mejoras de Corto Plazo en las terminales y sus alrededores. Algunas opciones: <ul style="list-style-type: none"> • Ampliar el acceso Este de la terminal Municipal. • Cambiar el sentido de la circulación dentro de la terminal Municipal y modificar las rutas de los autobuses que llegan a esta para que exista un sector de ingreso y otro de salida, además modificar ligeramente los horarios de ingreso/salida para que la "hora pico" sea más larga y durante este periodo, disminuya el congestionamiento de la terminal Municipal. • Identificar una nueva ubicación o un sentido de circulación distinto al actual, para la parada de taxis al oeste del mercado. • Ajustar y diferenciar los tiempos de los semáforos, dependiendo de las horas pico y no pico, para facilitar la circulación vial. • Mantener un control estricto de estacionamiento en zonas amarillas. • Empresarios Unidos puede comprar la terreno colindante y ampliar la terminal de manera que los autobuses tengan una entrada y una salida a la terminal. • Planificar las horas y sitios de carga y descarga del mercado y del su alrededor. 	
 <ol style="list-style-type: none"> 3. Identificar soluciones a Largo Plazo, entre ellas la reubicación de las terminales (identificar posibles ubicaciones, analizar los desplazamientos de los peatones, que implicaría un nuevo sitio.) 	
 <ol style="list-style-type: none"> 4. Estimar costos de las mejoras a Corto Plazo y las de Largo Plazo. Gestión de ayudas externas para las de Corto Plazo y para las posibles compras de tierra para mejoras a Largo Plazo). 	
 <ol style="list-style-type: none"> 5. Ejecutar el Plan de Mejoras a Corto Plazo y comenzar las acciones necesarias para el Plan de Mejoras a Largo Plazo (Compra de terrenos). 	






	6. Evaluación periódica de Terminal Municipal para determinar cuando su ubicación actual deja de ser funcional y es necesaria su traslado en nuevos terrenos.	
	7. Ejecutar el Plan de Mejoras de Largo Plazo.	
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES
Promotor y Responsable: Concejo Municipal y MOPT	<ul style="list-style-type: none">AlcaldíaComisión de Calle Central	Son positivos a Largo Plazo ya que aumenta la funcionalidad y la fluidez en esta parte de la ciudad. Deben tomarse medidas para minimizar los impactos negativos de Corto Plazo, como contratiempos en los usuarios y empresarios con remodelaciones o se amoldan a las nuevas disposiciones.
	<ul style="list-style-type: none">MOPT	
	<ul style="list-style-type: none">Cooperativas de taxi	
	<ul style="list-style-type: none">Empresarios Unidos	
	<ul style="list-style-type: none">Comerciantes de alrededores	
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
La inversión para el Plan de Mejoras de Corto Plazo es de costo BAJO a MEDIO y permite mejorar la funcionalidad de la zona y alargar la vida útil de las terminales. El Plan de Mejoras de Largo Plazo es MUY ALTO y además requiere de acciones de muy corto plazo, como definir posibles terrenos para futuras terminales y comenzar el lento proceso de compra o de expropiación. En esta Estrategia la visión integral y de sistema es CRUCIAL pues todos los elementos están relacionados. En la implementación de Corto Plazo deben de ser realizadas todas las acciones a la vez para lograr e efecto deseado.		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 24: Mejorar los actuales ejes viales e Identificar nuevos ejes viales para cubrir las necesidades futuras de San Ramón		Tema principal: Vialidad y Transporte Crecimiento Urbano Actividades Productivas Áreas verdes, Recreativas y deportivas Ciudad atractiva
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Identificar zonas de crecimiento de la ciudad y su conexión con las principales vías de la ciudad en el corto, mediano y largo Plazo (sistema de ejes norte-sur, este-oeste, circulación alrededor de la ciudad). Nótese que esto está es complementario con las estrategias 5 y 7 (Controlar el crecimiento en zonas de riesgo y de protección y Promover el crecimiento en las zonas adecuadas y en terrenos cercanos a la ciudad). Adicionalmente, en el mapa de Vías Principales y por Mejorar se observan algunas de las anchas calles que, con algunas mejoras, podrían funcionar como ejes viales para los vehículos que atraviesan la ciudad sin destino al centro.	Las acciones entre la 1 y la 6 son de tipo puntual ya que solamente se realizan una vez mientras que la 7ma acción es de tipo periódico, debido a que los procesos de mantenimiento de las vías se deben implementar constantemente. La estrategia en total es de tipo cíclico ya que este proceso de valoración de las necesidades viales y la definición de nuevos ejes de expansión debe darse conforme las actividades y la población de la ciudad crecen.
	2. Identificar un trazado preliminar de los ejes viales futuros.	
	3. Definir acciones de Corto Plazo para asegurar los ejes futuros y para satisfacer necesidades actuales no cubiertas (por ejemplo, compra de terrenos, asfaltar algunos tramos),	
	4. Priorizar las zonas donde se requieren nuevos ejes viales y elaborar un Plan de Acción.	
	5. Diseñar los trazos de los nuevos ejes viales y de las obras que se requieran, acordes con los usos del suelo deseados y las regulaciones existentes.	
	6. Estimar los costos de las obras y conseguir el financiamiento de las mismas.	
	7. Ejecutar las obras en los nuevos ejes viales.	
	8. Elaborar un Plan de Mantenimiento de los nuevos ejes viales.	
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES
Promotor y Responsable: Municipalidad y MOPT		<ul style="list-style-type: none">AlcaldíaDepto. De Ingeniería MunicipalMOPT
		<ul style="list-style-type: none">Cámara de ComercioUrbanizadores y empresarios
IMPACTOS		
Los impactos positivos de esta estrategia son: <ul style="list-style-type: none">Hacen a la ciudad más funcional y planificada.Promueven grandes inversiones.Promoción de un crecimiento más ordenado.		
INVERSIÓN E IMPLMENTACIÓN		
Costo de construcción ALTO, pero en el Corto Plazo es más planificación y visión de Largo Plazo. Es CRUCIAL tomar las acciones y previsiones necesarias para asegurarse la futura construcción de nuevos ejes viales (compra de tierras, respeto a derechos de vía, etc.). De no ser así los costos y las dificultades para hacerlo en el futuro serán mucho mayores.		

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 25: Mejorar la eficacia de la ruta periférica en la ciudad		Tema principal: Vialidad y Transporte Crecimiento Urbano Actividades Productivas Ciudad Atractiva 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Identificar y cuantificar zonas de la ciudad con demanda para el servicio de la periférica (ejemplo: norte y noroeste de la ciudad). Tomar en cuenta las rutas de autobuses distritales actuales. Darle especial importancia a zonas que actualmente no están cubiertas.	Las acciones de comprendidas desde la 1 y hasta la 5 son de carácter puntual. La estrategia 6 es de carácter periódico ya que la adecuación de la ruta y las paradas debe corresponder a las necesidades que la población externa.
	2. Idear posibles cambios a la ruta para satisfacer las zonas de demanda identificadas y a la vez mantener una circulación fluida (Cambios de ruta, paradas, diferenciar rutas con la hora o el día y su frecuencia). Además estos cambios deben ser compatibles con las medidas propuestas para mejorar la circulación en las cuadras centrales de la ciudad.	
	3. Elaborar un Plan de Mejoras en el trazo y las paradas de la ruta.	
	4. Estimar los costos de estas Mejoras.	
	5. Ejecutar el Plan de Mejoras.	
	6. Evaluar periódicamente la necesidad y conveniencia de las paradas y del recorrido de la ruta con el fin de identificar nuevos cambios y mejoras.	
GESTIÓN	POSIBLES COLABORADORES	IMPACTOS
Promotor: Municipalidad Responsables: MOPT y dueño de la ruta Periférica	<ul style="list-style-type: none"> Alcaldía 	Los impactos son muy positivos, tanto para los dueños de la Ruta, como para los usuarios y a la ciudad en sí: <ul style="list-style-type: none"> Aumenta la calidad del servicio y puede convertir a la Periférica en una alternativa real al uso del automóvil en la ciudad. Mejora la circulación en la ciudad. Disminuye la contaminación y congestión en el centro (pues disminuye la necesidad de utilizar vehículos particulares en el centro). Disminuye la presión por la necesidad de estacionamientos. Favorece la permanencia de peatones en la ciudad. Un buen servicio de mayor equidad social y es una forma de calidad de vida accesible para todos. Optimiza la ruta y la hace más rentable.
	<ul style="list-style-type: none"> MOPT Trabajos, tesis y TCU de la Esc. Ing. Civil de la UCR. 	
	<ul style="list-style-type: none"> Dueño de la ruta 	
	<ul style="list-style-type: none"> Comités de vecinos 	

INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN

Esta es una estrategia de costos MUY BAJOS, incluso probablemente generará mayores ganancias a los dueños de la Periférica, pues justamente se trata de optimizar el funcionamiento de la Ruta. Es crucial elaborar esta estrategia en estrecha coordinación con el MOPT y la Municipalidad. Además debe estar totalmente armonizada con los cambios que se realicen en el centro de la ciudad y en el recorrido de otras rutas (estrategia nº23: mejorar la circulación en el Sistema Terminales-peatones-autobuses-taxis-mercado-comercio).

ESTRATEGIA		TEMAS RELACIONADOS
N° 26: Mejorar las calles del Este de la ciudad		<p>Tema principal: Vialidad y Transporte</p> <p>Crecimiento Urbano</p> <p>Áreas verdes,</p> <p>Recreativas y deportivas</p> 
ACCIONES		TEMPORALIDAD
	1. Determinar las calles específicas de la zona este que deben ser mejoradas considerando: <ul style="list-style-type: none">El desarrollo controlado que se desea en esa zona debido a los riesgos naturales que presenta.Las áreas verdes que se necesita acondicionar en esa zona.Las mejoras necesarias para la circulación de la ruta Periférica en esa zona y la conexión de esa zona con el resto de la ciudad.	<p>Las acciones 1,2,3,4 y 5 son de carácter puntual</p> <p>La acción 6 de carácter periódico.</p>
	2. Puntualizar los aspectos a ser mejorados en cada calle o fracción de calle: acera, cordón y caño, asfaltado, ancho, discontinuidad.	
	3. Priorizar mejoras de Corto Plazo y de Largo Plazo. Hacer un Plan de Mejoras.	
	4. Definir y gestionar mecanismos de financiamiento.	
	5. Ejecutar el Plan de Mejoras.	
	6. Elaborar y ejecutar el Plan de Mantenimiento (o incluirlas en los mecanismos de mantenimiento de la estrategia nº21: mejorar y mantener el estado de las vías en el centro de la ciudad de San Ramón).	
	7. Revisar periódicamente si se necesitan mejoras adicionales.	
GESTIÓN		POSIBLES COLABORADORES
<p>Promotor y Responsable:</p> <p>Municipalidad y MOPT</p>		<ul style="list-style-type: none">Alcaldía
		<ul style="list-style-type: none">MOPT
		<ul style="list-style-type: none">Urbanizadores y ADC de la zona
IMPACTOS		
<p>Positivos, pues mejora la circulación de la ciudad. Sin embargo, debe planificarse cuidadosamente el tipo de desarrollo de esta zona antes de proceder a las mejoras de las calles. De no hacerse así, los impactos pueden ser muy negativos.</p>		
INVERSIÓN E IMPLEMENTACIÓN		
<p>Las inversiones que se realizan en la zona deben de estar acordes con la política de crecimiento definida para ésta. Deben tomar en cuenta aspectos tales como las futuras áreas verdes y otros usos alternativos que se proponen para las zonas de riesgo, esto debe unirse con la interconexión de las calles, las cuáles se deben escoger muy bien, para darle fluidez a la ciudad a través de esta zona y no fomentar un crecimiento descontrolado allí (estrategias nº5 y 19: Controlar el crecimiento en zonas de riesgo y de protección y Construir nuevas áreas verdes y recreativas en el Este de la ciudad). Todos estos cambios se deben enmarcar dentro de un Plan Regulador que contemple todas estas variables.</p>		

4.3 INTEGRACIÓN E INTERRELACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

4.3.1 Interrelaciones entre los temas analizados

La interrelación entre todos los temas analizados para San Ramón en este documento es grande, y todos contribuyen a lograr el objetivo general de aumentar la calidad de vida de la ciudad y sus habitantes. Aunque realmente todos los temas y estrategias tienen algún grado de interrelación entre sí, algunas relaciones son más bien unidireccionales, y otras bidireccionales. Un ejemplo de relación unidireccional es:

- El Sistema de Áreas Verdes puede apoyar a las actividades productivas, ya que el embellecimiento de la ciudad atrae visitantes y sería el marco ideal para actividades productivas no tradicionales que fueron mencionadas en las reuniones, como convertir a San Ramón en un centro de aprendizaje de idiomas, o aprovechar mejor a los turistas que pasan por San Ramón hacia San Carlos sin prácticamente detenerse. Por el contrario, cambios en las actividades productivas pueden darse sin afectar prácticamente al Sistema de Áreas Verdes de la ciudad.

En las relaciones bidireccionales, el efecto es importante en ambos sentidos. Por ejemplo:

- El Sistema de Áreas Verdes puede influir en la Vialidad, al arborizarse las calles, hacerse bulevares peatonales, puede ayudar a indicar la jerarquía de calles de la ciudad con elementos verdes, o puntos importantes de la ciudad. A su vez, la vialidad influye en el Sistema de Áreas Verdes, pues por un lado puede formar barreras en el Sistema de Áreas Verdes (por ejemplo, la carretera Bernardo Soto, que marca una división muy clara) o afectar zonas verdes y deportivas (por ejemplo, una calle muy transitada al lado de un parque infantil obliga a cercarlo para mantener la seguridad, y aún así puede generar impactos de ruido y humo importantes).

Estas interrelaciones entre los temas, generan dos comentarios importantes:

- Primero, que al analizar un tema, estrategia o acción, es necesario considerar los efectos que tiene sobre otros temas y aspectos. Es necesario pensar integradamente, para **prever impactos no deseados** (contradicciones entre estrategias) y minimizarlos. Ejemplo: Construir vías provoca crecimiento y actividad en zonas donde no se desea incentivar la construcción, como lo es la zona Este, por lo que las calles deben pensarse con cuidado.
- Segundo, en estos impactos entre estrategias y temas, es importante también identificar las acciones y estrategias que benefician a varios temas a la vez, es decir, que permiten avanzar en varias direcciones simultáneamente. Esto se puede llamar **las estrategias sinérgicas**, y es crucial identificarlas, pues son las prioritarias para invertir en ellas, al impactar positivamente distintos aspectos de la ciudad por un costo único.



4.3.2 Estrategias sinérgicas

Si se identifican las estrategias generales más sinérgicas entre las obtenidas durante el proceso del PEU, resaltan las siguientes:

1. Fiscalizar el cumplimiento de las regulaciones existentes, principalmente las relacionadas con:
 - los sitios aptos/no aptos de construcción,
 - con las dimensiones mínimas de las nuevas construcciones (calles, aceras, retiros)
 - y con el acondicionamiento de áreas verdes,
 Esta labor requiere la unión de esfuerzos tanto de la Municipalidad como de la comunidad.
2. Impulsar la elaboración de un Plan Regulador, lo cual tiene relación (y efectos) prácticamente con todas la mitad de las estrategias identificadas en este documento.
3. Embellecer la ciudad y afirmar su identidad mediante un “sistema continuo de áreas verdes”, la arborización de calles, mejorar la circulación vial en el centro de la ciudad, etc. Además, dotar a la ciudad de áreas verdes y recreativas: en especial, convertir las zonas no aptas para la construcción en zonas verdes y recreativas.
4. Controlar la urbanización en zonas no aptas o de riesgo: deslizamiento, inundaciones, zona este, cuenca de la quebrada Estero, bordes de las quebradas.
5. Promover el crecimiento en zonas adecuadas: terrenos cercanos a la ciudad, de baja pendiente, sin grandes impactos ambientales.
6. Mejorar la Vialidad y circulación de la ciudad: mejorar las calles, acondicionar vías alternas de circulación y medidas para agilizar el tránsito por el centro (controlar el estacionamiento, mejorar la señalización, tiempos de los semáforos, prioridades de paso).
7. Promover actividades productivas no tradicionales, principalmente servicios como: “turismo educativo” (idiomas), centros médicos, actividades culturales de atracción nacional, etc.

4.3.3 Estrategias de gestión sinérgicas

Se resaltan las estrategias de gestión urbana, pues este es un tema clave y central, para que la implementación de cualquier estrategia sea eficaz. La gestión urbana contempla de manera general mecanismos de fiscalización, de coordinación, de negociación y de actualización.

Al integrar las distintas necesidades de gestión que surgieron a lo largo del proceso, las que más resaltan son:

- Mejorar la fiscalización del cumplimiento de las regulaciones urbanas existentes en las construcciones venideras. Para esto, es necesario:
 - Fortalecer la oficina de Ingeniería Municipal
 - Establecer convenios de cooperación con las Asociaciones de Desarrollo Comunales, con el fin de que ellas ejerzan una fiscalización comunal. Esto implica definir mecanismos de comunicación y capacitación entre la Municipalidad y estas asociaciones.
 - Finalmente, es necesario mejorar la coordinación interinstitucional en la aprobación de planos constructivos (INVU, Catastro, Municipalidad, AYA, MS) con el fin de evaluar los planos con criterios más integrales y coherentes entre las distintas instituciones.
- Definir mecanismos de apoyo a los comités y asociaciones encargados del mantenimiento de las áreas verdes: Definir un sistema de comunicación entre estos entes y la Municipalidad.
- Integrar y coordinar diferentes ayudas que prestan distintas instituciones,
- Establecer campañas de divulgación de estos mecanismos y de estímulo para los comités y asociaciones.
- Hacer un banco de datos con información de todo tipo de la ciudad, disponible al público en general y promocionado adecuadamente.

4.3.4 Elementos del contexto de la ciudad

Otro elemento crucial a tomar en cuenta es el contexto que enmarca la realidad de la ciudad. En el contexto, la mayoría de los elementos no están bajo el control de los ramonenses. Entre estos se puede mencionar:

- La globalización de la economía. Esto tiene impactos muy importantes en las actuales actividades productivas, especialmente en las tradicionales (café, caña, etc) que se ven cada vez más debilitadas, pero también afecta a otras como el comercio (tiendas, ventas de comida, etc).
- La construcción de nuevas carreteras: Ciudad Colón- Orotina y la nueva Carretera a San Carlos son las que más tendrían impactos en las actividades de San Ramón, ya que modifica los patrones de relación de San Ramón con la GAM y con San Carlos, y viceversa. Así, se perfilan amenazas que deben ser previstas (como el desvío de los flujos actuales que van hacia Guanacaste y el Pacífico Central con la carretera a Orotina) y oportunidades que deben ser aprovechadas (posibilidad una mayor interacción con la Zona Norte).
- La cercanía de la Gran Área Metropolitana (GAM), que influencia en todo sentido las actividades ramonenses. Esto, unido con lo anterior, pareciera indicar que San Ramón será un enlace entre la zona norte (San Carlos, Zarcero) y la GAM.
- La existencia de zonas industriales atractivas, más cercanas al aeropuerto, lo cual limita las posibilidades de que San Ramón pueda competir con ellas.
- La reducción del aparato estatal y del poder del Estado Nacional, lo cual limita los recursos de sus instituciones y obliga a las propias comunidades a involucrarse más en la creación y mantenimiento de todas las facetas de su desarrollo.
- Fortalecimiento de la influencia y responsabilidad de los gobiernos locales.

4.3.5 La ejecución de las estrategias en el tiempo

Las estrategias se pueden ejecutar en el corto, mediano o largo plazo. Puede también que una estrategia tenga más fuerza si se ejecuta simultáneamente o posteriormente a otra. En el **cuadro # 1** siguiente se resume lo siguiente:

1. Plazos de las estrategias:

- En qué plazo se desarrolla el trabajo más fuerte de ejecución de cada estrategia, lo cual se resalta con los tonos grises. Los rangos de tiempo del **corto (0 a 2 años)**, **mediano (2 a 4 años)** y **largo plazo**

(más de 4 años) se definieron con base en los ciclos políticos, que son de 4 años. Los rangos definidos en realidad se traslapan entre sí, para dar la idea de que no son estrictos, el objetivo de los mismos más bien es orientar la ejecución de las estrategias en el tiempo. Por ejemplo, una acción clasificada para el mediano plazo pueden comenzar desde el año o año y medio.

- Para cada estrategia, se esquematiza qué acciones se realizan en el corto, mediano y largo plazo, mediante las frases y palabras en la casilla de cada plazo. Todas las estrategias tienen acciones en los 3 plazos.

2. Relaciones entre las estrategias:

- Para cada estrategia, se indica con cuáles otras tiene una **relación fuerte**, es decir, que ejecutar la estrategia impacta o tiene efectos apreciables en la ejecución de las otras estrategias (y viceversa). Tener claridad sobre estas relaciones fuertes permite una ejecución con una visión más integral y aprovechar los sinergismos que puedan darse entre las diferentes estrategias.
- En la columna de relaciones especiales entre estrategias se resaltan casos especiales de las relaciones fuertes: las que deben ser implementadas **simultáneamente** (es decir realizadas al mismo tiempo) para lograr el efecto deseado o las que deben ser implementadas **secuencialmente** (posterior o previa a otra estrategia). Por ejemplo, es mejor controlar el crecimiento en las zonas de riesgo natural del este de la ciudad (estrategia n°5), antes de mejorar las calles de esa misma zona (estrategia n°26), con el fin de asegurarse que el mejoramiento de las calles no provocará un crecimiento en dichas zonas de riesgo.

O, es necesario primero definir en detalle las zonas de riesgo y de protección ambiental (estrategia n°5) antes de implementar los mecanismos de fiscalización comunal (estrategia n°9). Un ejemplo de estrategias simultáneas: controlar el crecimiento en las zonas de riesgo (estrategia n°5) e incentivar el crecimiento en las zonas adecuadas para el desarrollo (estrategia n°7), tiene efectos mucho más coherentes y sólidos si se realizan al mismo tiempo.

Un caso especial importante de resaltar es el de mejorar el Departamento de Ingeniería Municipal (estrategia n°11) en relación con la elaboración de un Plan Regulador para San Ramón (estrategia n°10). Es necesario realizar mejoras a dicho Departamento previamente a la elaboración del Plan Regulador (por ejemplo, contar con un catastro digital), simultáneamente con la elaboración del Plan Regulador (otras medidas que preparen al Departamento para la implementación del Plan Regulador), y posteriormente al mismo (contar con sistemas eficientes de fiscalización, por ejemplo).

- Finalmente, se resaltan las estrategias que son principalmente de **planificación**, es decir tienen por objetivo definir una política para la ciudad y acciones específicas que se materializan en otras estrategias. Por ejemplo: Impulsar la generación de nuevas actividades productivas y mejorar la competitividad de las existentes (estrategia n°1) consiste en definir una política para la ciudad y brinda un marco para otras estrategias más específicas, como crear un sistema de información y divulgación (estrategia n°2), impulsar la oferta de cursos de Capacitación técnica (estrategia n°3) y embellecer la ciudad (estrategia n°4). Esta última estrategia a su vez, brinda un marco a otras estrategias más específicas como arborizar algunas calles de la ciudad (estrategia n°16), recuperar el laguito como zona recreativa (estrategia n°15) o mejorar las áreas verdes y deportivas de la ciudad (estrategias n°7 y 8).

Es importante aclarar que la interrelación entre las estrategias no debe verse como una justificación para no comenzar alguna de ellas o para creer que *obligatoriamente* debe ser realizada en conjunto con otras estrategias. Sencillamente, el cuadro pretende revelar que se pueden lograr resultados más eficaces si avanza conjuntamente o secuencialmente en algunas estrategias muy interrelacionadas. Además, resalta las interrelaciones fuertes entre las estrategias para poder identificar más claramente los impactos que implementar una estrategia tendrá en los diferentes aspectos de la ciudad.

4.3.6 Los ejecutores y colaboradores en la implementación de las estrategias

Para este propósito se elaboró el **cuadro # 2** que resume la relación de los diferentes sectores de la comunidad ramonense en la implementación de las estrategias del PEU. Se diferenciaron 3 tipos de colaboradores:

- **Involucrados directos (ID):** se refiere a los promotores, responsables e colaboradores muy directos en la implementación de la estrategia.
- **Colaboradores (C):** se refiere a organizaciones o instituciones que pueden aportar una cooperación importante en la implementación de la estrategia, sin por ello ser los responsables directos de la misma. Este es el caso de la Sede de Occidente o de la Cámara de Comercio en muchas estrategias.
- **Colaboradores puntuales (CP):** indica organizaciones o instituciones que aportan una ayuda puntual y específica en la implementación de la estrategia, por ejemplo el aporte que pueda realizar un TCU en la promoción de un uso más intensivo de las zonas deportivas y recreativas de la ciudad.

Es importante aclarar que este cuadro no es más que una guía: pueden haber más colaboradores de los allí mencionados (incluso de los mencionados en las fichas de estrategias). Además, en el cuadro únicamente se incluyen los colaboradores principales y los que pertenecen a algún sector de la comunidad ramonense. No se incluyeron en él los colaboradores de fuera de San Ramón (por ejemplo, el INVU o el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes).

Cuadro 1: Esquema de Plazos de la realización de las estrategias.

Notas: a) El tono gris indica cuándo se desarrolla el principal trabajo de la estrategia.

b) Las anotaciones esquematizan las acciones que se realizan en los diferentes plazos para cada estrategia.

c) Los rangos de los plazos están definidos con base en los ciclos políticos.

d) La mayoría de las estrategias tienen acciones en los 3 plazos.

e) Estos plazos son solo una guía, de acuerdo con las necesidades de la ciudad y con el grado de dificultad de la estrategia. Los plazos reales de realización dependerán mucho de la capacidad institucional y prioridades de los diferentes involucrados en cada estrategia.

ESTRATEGIAS	PLAZOS			RELACIONES ENTRE ESTRATEGIAS	
	CORTO PLAZO = de 0 a 2 años	MEDIANO PLAZO = de 2 a 4 años	LARGO PLAZO = más de 4 años	Relación Fuerte con las Estrategias número	Comentarios Especiales y relaciones especiales
1. Impulsar la generación de nuevas actividades productivas y mejorar la competitividad de las existentes.	Diagnosticar, identificar, planificar y realizar Plan	Impulsar y divulgar el Plan de Incentivos	Finalizar el Plan y evaluar los resultados	2,3,4,10,21,22,23 y 24.	Es una Estrategia de Planificación(más global), que facilitará la realización de otras Estrategias más concretas (2,3 y 4).
2. Crear un sistema de información y divulgación de los diferentes recursos y actividades que ofrece el cantón.	Identificar, reunir información, acondicionar sitio, iniciar el funcionamiento	Divulgar y actualizar la información	Divulgar y actualizar la información	1,3,4,y 20	
3. Impulsar la oferta de cursos de Capacitación Técnica y Para-universitaria acorde con las necesidades de la zona.	Identificar necesidades, coordinar y negociar	Impartir los cursos y evaluar	Impartir los cursos y evaluar	1y 2	
4. Embellecer la ciudad de San Ramón y afirmar su identidad.	Definir, priorizar, planificar. Identificar casos de corto y mediano plazo	Ejecutar casos de mediano plazo	Ejecutar el Plan de embellecimiento. Mantenimiento	1,2,10,13,14,15,16,17, 18,19,20,23 y 26.	Es una Estrategia de Planificación, que facilitará la realización de otras Estrategias más concretas (7,8,15 y 16).
5. Controlar el crecimiento en zonas de riesgo y de protección ambiental	Delimitar zonas, aplicar restricciones actuales, fiscalizar	Aplicar restricciones del Plan Regulador. Fiscalizarlas.	Aplicar restricciones del Plan Regulador. Fiscalizarlas. Revisión y evaluación periódica de las regulaciones	6,8,10,11 y 24.	Esta estrategia debe realizarse Simultanea a la 7, Previa a la 9, 19 y 26
6. Controlar las inundaciones de la Quebrada Estero en la ciudad	Diagnosticar, definir y evaluar opciones, diseñar, presupuestar y planificar.	Construir el proyecto	Mantenimiento y monitoreo de la cuenca	5,7,8 y 10.	Esta Estrategia debe realizarse Simultanea a la 15.
7. Promover el crecimiento en las zonas adecuadas y en terrenos cercanos a la ciudad	Delimitar, definir, planificar, aplicar incentivos y divulgar las regulaciones que se pueden aplicar desde ya	Ejecutar el Plan de Incentivos y aplicar las regulaciones existentes. Divulgar	Divulgar	6,8,9,10 y 24.	Esta Estrategia debe ser Simultanea a la Estrategia 5.
8. Promover un desarrollo urbano con los estándares mínimos de calidad de vida	Identificar estándares, aplicar, fiscalizar y divulgar las regulaciones que se pueden aplicar desde ya	Aplicar medidas del Plan Regulador y fiscalizar	Aplicar medidas del Plan Regulador y fiscalizar	5,6,7,9,10 y 12.	
9. Implementar mecanismos de fiscalización comunal.	Definir atribuciones y mecanismos, capacitar, acreditar e iniciar. Divulgar	Reevaluar, mejorar y actualizar cuando haya Plan Regulador	Fiscalizar.	7,8 y 10.	Esta Estrategia debe ser Posterior a la Estrategia 5.
10. Elaborar un Plan Regulador para el cantón de San Ramón	Consultas, fuentes de financiamiento, licitar. Comenzar elaboración.	Elaborar, aprobar e implementar el Plan Regulador. Designar grupo de seguimiento.	Implementar. Darle seguimiento y actualizar	1,4,5,6,7,8,9,12,14,18, 23 y 24.	La aplicación de esta Estrategia tiene una relación muy estrecha con la 11.
11. Mejorar y fortalecer el Departamento de Ingeniería de la Municipalidad de San Ramón	Definir mejoras y mecanismos de financiamiento de las mejoras, iniciar las primeras mejoras	Continuar implementación de mejoras	Continuar implementación de mejoras. Actualizar y evaluar mejoras anteriores.	5	Esta Estrategia debe tener fases Anterior, Simultanea y Posterior a la 10

12. Promover la implementación del Proyecto de Alcantarillado Sanitario del AyA para la ciudad de San Ramón	Comprender proyecto, analizar modalidades, compatibilizar los proyectos de corto plazo con el proyecto de Alcantarillado	Seleccionar modalidad, financiamiento y ejecutor	Construcción y operación del Sistema de Alcantarillado	8 y 10	
13. Idear mecanismos para el mantenimiento de áreas verdes y deportivas con las asociaciones comunales y deportivas.	Formar comisión, determinar necesidades, coordinar, gestionar ayudas, iniciar mantenimiento	Dar mantenimiento y evaluar sistema de mantenimiento	Dar mantenimiento y evaluar sistema de mantenimiento	4	Esta Estrategia debe ser Previa a la 17,18,19 y 20.
14. Crear un Sistema continuo de Elementos y Zonas Verdes en la ciudad.	Identificar, definir, coordinar, financiamiento y planificar	Diseñar y construir	Darle mantenimiento	4,10,15,16,17 y 18	Es una Estrategia de Planificación, que facilitará la realización de otras Estrategias más concretas (15,16, 17,18,19)
15. Recuperar el Laguito como zona recreativa.	Valorar, definir mejoras, financiamiento	Diseño y ejecución	Darle mantenimiento	4 y 14	Esta Estrategia debe ser Simultanea a la Estrategia 6.
16. Arborizar algunas calles de la ciudad	Definir cuáles calles	financiamiento, diseño, ejecución	Darle mantenimiento	4 y 14.	
17. Mejorar las actuales áreas verdes de la ciudad		Crear comisión, identificar necesidades, financiamiento, planificar	Ejecutar Plan de Mejoras	4 y 14.	Esta Estrategia debe ser Posterior a la Estrategia 13.
18. Mejorar las actuales y crear nuevas áreas deportivas y recreativas de la ciudad.		Identificar necesidades y mejoras, identificar terrenos, financiamiento, planificar	Ejecutar Plan de Mejoras	4,10,14 y 20.	Esta Estrategia debe ser Posterior a la Estrategia 13.
19. Construir nuevas áreas verdes y recreativas en el Este de la ciudad		identificar terrenos y necesidades, financiamiento, planificar	Ejecutar el Plan de Inversiones y mantenimiento	4 y 26.	Esta Estrategia debe ser Posterior a la 5 y a la 13
20. Promover un uso más intensivo de las zonas deportivas y recreativas de la ciudad	Definir los sitios, planificar, financiamiento. Organizar las actividades	Realizar las actividades y divulgar	Realizar las actividades y divulgar. Modificar los eventos de acuerdo con la nueva infraestructura	2,4 y 18	Esta Estrategia debe ser Posterior a la Estrategia 13.
21. Mejorar y mantener el estado de las vías en el centro de la ciudad de San Ramón	Diagnosticar, jerarquizar, planificar, financiamiento, ejecutar el Plan de Mejoras	mantenimiento de las vías	mantenimiento de las vías	1,23 y 24	
22. Mejorar la seguridad vial y la circulación vehicular en la ciudad	Evaluación de aspectos, definición y priorización de mejoras, planificación, financiamiento, ejecutar primeras medidas	Ejecutar medidas y fiscalizar su cumplimiento	Ejecutar medidas y fiscalizar su cumplimiento. Evaluación y actualización	1,23 y 24	
23. Mejorar la circulación en el Sistema terminales - peatones - autobuses - taxis - mercado - comercio	Diagnosticar en detalle y definir mejoras de corto plazo. Financiamiento, planificación y ejecución de medidas de corto plazo. Identificación de terrenos para cambios de largo plazo.	Inicio de acciones para soluciones a largo plazo, evaluación periódica de la funcionabilidad de la terminal	Ejecutar mejoras de largo plazo. Evaluación periódica de las medidas anteriores.	1,4,10,21,22,24 y 25	
24. Mejorar los actuales ejes viales e identificar nuevos ejes viales para cubrir las necesidades futuras de San Ramón	Identificar, planificar, priorizar y ejecutar medidas de corto plazo. Elaborar plan de mantenimiento	Planificar y ejecutar medidas de mediano plazo. Mantenimiento.	Planificar y ejecutar medidas de largo plazo. Mantenimiento.	1,5,7,10,21,22 y 23	
25. Mejorar la competitividad de la ruta Periférica en la ciudad	Diagnosticar, identificar mejoras, planificar, ejecutar mejoras	Evaluar mejoras y modificar	Evaluar mejoras y modificar	23	
26. Mejorar la zona del este de la ciudad	Identificar, planificar, financiamiento y priorizar mejoras	Identificar, planificar, financiamiento y priorizar mejoras	Ejecutar plan de mejoras y mantenimiento. Evaluación periódica.	4 y 19	Esta Estrategia debe ser Posterior a la 5.

Cuadro 2: RELACIÓN DE LOS DIFERENTES SECTORES DE SAN RAMÓN CON LAS ESTRATEGIAS DEL PEU

Tipo de relación:

ID = Involucrado directo

C = Colaborador

CP = Colaborador puntual

[illegible]

ANEXOS

SÍNTESIS DEL PROCESO PARTICIPATIVO Y DE LOS DOCUMENTOS INFORMATIVOS

■ Primera reunión: Promoción de un Plan Estratégico Urbano para la ciudad de San Ramón

Fecha: 24 de marzo de 1999

Aspectos analizados en la reunión

- Oportunidades y desafíos para el futuro de la ciudad de San Ramón
- La problemática de la ciudad de San Ramón
- Encuesta y discusión plenaria sobre la problemática de la ciudad

Principales resultados de la reunión

Los principales problemas de la ciudad, según la discusión y las encuestas:

- Desechos sólidos
- Desarrollo industrial
- Comercios y servicios
- Vialidad y transporte
 - Mal estado de las calles
 - Mala planificación
- Falta de zonas aptas para la recreación
- Inundaciones y alcantarillado
- Crecimiento de la ciudad
 - Zonas no aptas
 - usos incompatibles
 - Falta de controles
- Mala planificación del desarrollo del cantón

■ Segunda Reunión: Propuestas para abordar las problemáticas planteadas

Fecha: 21 de abril de 1999

Síntesis del contenido del documento

Consiste en una síntesis de los principales problemas de la ciudad de San Ramón según los participantes de la primera reunión. Así mismo, contiene la propuesta de los temas, preguntas y productos por abarcar en el PEU, realizada por ProDUS y tomando en cuenta las inquietudes planteadas por los participantes durante la primera reunión.

Índice del documento

- 1 Resultados y Asistencia a Primera Reunión
- 2 Propuesta para abordar las temáticas
 - 2.1 COMPONENTE 1: Relación entre la Ciudad y los sistemas naturales
 - 2.2 COMPONENTE 2: Actividades productivas
 - 2.3 COMPONENTE 3: Funcionalidad de la Ciudad
 - 2.4 COMPONENTE 4: Gestión e Integración de las Estrategias
- 3 Otros temas

Tablas, gráficos y mapas

Tablas	Gráficos y figuras
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tabla 1.</i> Problemas de la ciudad de San Ramón según los participantes la primera reunión del PEU • <i>Tabla 2.</i> Interés de los participantes del PEU en continuar el proceso • <i>Tabla 3.</i> Otros temas propuestos para ser analizados parcialmente a lo largo del PEU 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Figura 1.</i> Sectores presentes en la primera reunión

Aspectos analizados en la reunión

Se formaron cuatro grupos de trabajo para discutir sobre las temáticas:

- Relación entre la ciudad y los sistemas naturales
- Actividades productivas
- Funcionalidad de la ciudad

Principales resultados de la reunión

Se formuló (por parte del equipo del PEU y de los participantes): preguntas claves, se plantearon las iniciativas actuales y los entes involucrados y los principales resultados sugeridos para cada uno de los siguientes temas:

- Zonas no urbanizables
- Inundaciones
- Ríos urbanos
- Rol de la ciudad y actividades productivas
- Comercios y servicios
- Desarrollo industrial
- Áreas verdes y recreativas
- Crecimiento urbano y residencial
- Vialidad y transporte

■ **Tercera Reunión: Riesgos naturales y zonas inadecuadas para la urbanización**

Fecha: 19 de mayo de 1999

Síntesis del contenido del documento

Contiene la versión final de temas, preguntas y productos a abarcar en el proceso del PEU, modificada con las observaciones de los participantes en la segunda reunión.

También, este documento abarca un análisis preliminar de los riesgos naturales en San Ramón (inundaciones y deslizamientos principalmente) con el fin de definir zonas preliminares inadecuadas para la urbanización. Esta zonificación se obtiene ponderando los siguientes factores: zonas de inundación, zonas de deslizamiento, zonas de alta pendiente, zonas de suelos muy blandos y zonas de protección (cuenca de la Quebrada Estero hasta el Laguito).

Finalmente, se realiza un análisis de las dos principales opciones para la solución de las inundaciones de la Quebrada Estero en la ciudad.

Índice del documento

- 1 Asistencia a Tercera Reunión
- 2 Resumen de los aportes de los asistentes a la tercera reunión
 - 2.1 Aportes al tema de Riesgos Naturales y Zonas Inadecuadas para la Urbanización
 - 2.1.1 Fiscalización del cumplimiento de las regulaciones y su aplicación igualitaria.
 - 2.1.2 Definición de restricciones o regulaciones para los que deseen construir nuevas viviendas o reparar las existentes
 - 2.1.3 Definición de un Plan de Compra/donación/intercambio de terrenos en riesgo por parte de la Municipalidad: negociaciones con los dueños, intercambio con terrenos municipales en otras zonas de la ciudad, campañas de recolección de fondos o donaciones
 - 2.1.4 Definición de usos alternativos para los terrenos con riesgo que sea de interés público y/o uso comunal importante
 - 2.1.5 Definición de opciones razonables para las personas que habitan actualmente esas zonas.
 - 2.2 Resumen de los Aportes al tema de las opciones de solución de las Inundaciones de la Quebrada Estero
- 3 Resumen del Proyecto del Alcantarillado Sanitario para la ciudad de San Ramón.
 - 3.1 Introducción
 - 3.2 Descripción de la obra
 - 3.3 Datos técnicos del proyecto
- 4 Preguntas sugeridas para hacer al expositor sobre el proyecto del Alcantarillado Sanitario

Tablas, gráficos y mapas

<i>Mapas</i>	<i>Tablas</i>	<i>Gráficos y figuras</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Mapa preliminar de zonas inadecuadas para la urbanización • Mapa preliminar de zonas de deslizamiento • Mapa preliminar de inundaciones • Mapa de pendientes de San Ramón y alrededores • Mapa de tipos de suelo en San Ramón y alrededores • Mapa de Información relevante sobre la opción 1 para controlar el caudal del laguito de la Quebrada Estero 	<ul style="list-style-type: none"> • Tabla 1. Zonas de protección de cuerpos de agua 	<ul style="list-style-type: none"> • Figura 1. Sectores presentes en la primera reunión • Figura 2. Sectores presentes en la segunda reunión

Aspectos analizados en la reunión

- Mapa preliminar de zonas de riesgo e inadecuadas para la urbanización, que toma en cuenta:
 - Zonas de deslizamiento
 - Zonas de inundación
 - Pendientes
- Legislación actual sobre construcción en zonas de riesgo
- Protección de ríos
- Entubamiento de ríos
- Movimiento de tierras
- Análisis de las soluciones propuestas al problema de la Quebrada Estero
- Trabajo en grupos sobre aspectos de las zonas de riesgos naturales e inadecuadas para la urbanización

Principales resultados de la reunión

En el trabajo en grupos se obtuvieron aportes en cuanto a:

- Fiscalización del cumplimiento de las regulaciones
- Definición de regulaciones para la construcción en zonas de riesgo
- Definición de un plan de intercambio, compra o donación de las zonas de riesgo ya urbanizadas
- Definición de usos alternativos para estas zonas
- Definición de opciones razonables para las personas que habitan zonas de riesgo

■ Cuarta Reunión: Proyecto de alcantarillado sanitario para la ciudad de San Ramón

Fecha: 9 de junio de 1999

Síntesis del contenido del documento

En primera instancia, se resumen los resultados obtenidos en la discusión de los temas de la tercera reunión. Por otro lado, contiene información básica del Proyecto de Alcantarillado para la ciudad de San Ramón de acuerdo con los estudios de factibilidad del AyA, la cual fue expuesta en la reunión por el Ing. Francisco Brenes de la División de Estudios y Proyectos del AyA en San José.

Índice del documento

- 1 Asistencia a Tercera Reunión
- 2 Resumen de los aportes de los asistentes a la tercera reunión
 - 2.1 Aportes al tema de Riesgos Naturales y Zonas Inadecuadas para la Urbanización
 - 2.1.1 Fiscalización del cumplimiento de las regulaciones y su aplicación igualitaria.
 - 2.1.2 Definición de restricciones o regulaciones para los que deseen construir nuevas viviendas o reparar las existentes
 - 2.1.3 Definición de un Plan de Compra/donación/intercambio de terrenos en riesgo por parte de la Municipalidad: negociaciones con los dueños, intercambio con terrenos municipales en otras zonas de la ciudad, campañas de recolección de fondos o donaciones
 - 2.1.4 Definición de usos alternativos para los terrenos con riesgo que sea de interés público y/o uso comunal importante
 - 2.1.5 Definición de opciones razonables para las personas que habitan actualmente esas zonas.
 - 2.2 Resumen de los Aportes al tema de las opciones de solución de las Inundaciones de la Quebrada Estero
- 3 Resumen del Proyecto del Alcantarillado Sanitario para la ciudad de San Ramón.
 - 3.1 Introducción
 - 3.2 Descripción de la obra
 - 3.3 Datos técnicos del proyecto

Tablas, gráficos y mapas

<i>Mapas</i>	<i>Tablas</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mapa: Propuesta de Alcantarillado sanitario para la ciudad de San Ramón</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tabla 1. Representación de los diferentes sectores de la comunidad en la tercera reunión</i> • <i>Tabla 2. Aspectos financieros del proyecto de alcantarillado para la ciudad de San Ramón</i> • <i>Tabla 3. Cobertura y Aspectos Sanitarios del proyecto de Alcantarillado para la ciudad de San Ramón</i>

Aspectos analizados en la reunión

- Descripción de la obra de alcantarillado sanitario para la ciudad
- Datos técnico y de costo del proyecto
- Aspectos financieros
- Cobertura del proyecto
- Aspectos sanitarios
- Preguntas al expositor del proyecto (representante del AyA)

Principales resultados de la reunión

Se obtuvo un panorama general del proyecto de alcantarillado sanitario y se lograron aclarar algunas dudas a través de las preguntas realizadas

▪ Quinta reunión: Datos socioeconómicos, rol y desafíos de la ciudad de San Ramón

Fecha: 7 de julio de 1999

Síntesis del contenido del documento

Inicia el documento con las características y conceptos básicos para la competitividad de ciudades secundarias costarricenses. Seguidamente, se incluye información básica geo-socio-económica de la ciudad:

Datos de accesibilidad (tiempos y distancias) de San Ramón a los principales destinos del país. Además, en un mapa, se representan los principales proyectos de nuevas carreteras cercanos a San Ramón (Naranjo-Florencia y Ciudad Colón-Orotina) y de la reconstrucción de la Bernardo Soto.

Estimaciones de cuán plana o quebrada es la topografía de la ciudad. Para esto se delimitó un límite de la zona de la ciudad, considerando sus bordes actuales y los de expansión inmediata.

Se recopiló una lista de los principales servicios públicos y privados disponibles en las principales ciudades secundarias del país,

Se incluyó una pirámide de población para el cantón de San Ramón para 1997,

Una lista de los tipos y cantidad de patentes para las principales ciudades de la región cercana a San Ramón.

Se presentan los resultados de mediciones de flujo vehicular medidos por ProDUS en la intersección de San Ramón en la carretera Bernardo Soto.

Datos de matrícula de estudiantes en los principales colegios para diferentes años, así como para la Sede de Occidente de la UCR. Además, se incluye una lista de las carreras ofrecidas en las diferentes universidades e institutos educativos de San Ramón.

Índice del documento

- 1 Algunos desafíos para la ciudad de San Ramón
 - 1.1 Variables críticas en la evaluación de una ciudad secundaria
 - 1.2 Similitudes entre las ciudades secundarias costarricenses
 - 1.3 Diferencias fundamentales entre algunas de ellas
 - 1.4 Problemas significativos de muchas ciudades secundarias costarricenses

- 1.5 ¿Cómo mejorar las ciudades secundarias costarricenses?
- 1.6 Competitividad de ciudades secundarias
- 2 Particularidades de San Ramón
 - 2.1 Actividades productivas y servicios
 - 2.2 Accesibilidad
 - 2.3 Algunas conclusiones importantes
- 3 Análisis de algunas ventajas comparativas de San Ramón
 - 3.1 Accesibilidad
 - 3.2 Topografía
 - 3.3 Servicios Públicos y Privados
 - 3.4 Comercios
 - 3.5 Población y empleo
 - 3.6 Algunos datos de viajes desde y hacia San Ramón
 - 3.7 Oportunidades de educación y capacitación

Tablas, gráficos y mapas

<i>Mapas</i>	<i>Tablas</i>	<i>Gráficos y figuras</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mapa de Carreteras y caminos importantes para la ciudad de San Ramón</i> • <i>Mapa de Pendientes y borde aproximados de la ciudad de San Ramón</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tabla 1. Tiempos de viaje y distancias entre varias ciudades nacionales</i> • <i>Tabla 2. Datos comparativos de Servicios públicos y privados</i> • <i>Tabla 3. Algunos datos de empleo para San Ramón</i> • <i>Tabla 4. Distribución espacial y tipos de patentes en la cuenca del Río Grande de San Ramón</i> • <i>Tabla 5. Mediciones de flujo vehicular realizadas durante la mañana</i> • <i>Tabla 6. Mediciones de flujo vehicular realizadas durante la tarde</i> • <i>Tabla 7. Cantidad de centros educativos y estudiantes en la ciudad de San Ramón</i> • <i>Tabla 8. Porcentaje de deserción de estudiantes de undécimo año del Instituto Julio Acosta</i> • <i>Tabla 9. Matriculados en 11avo año y relación entre estudiantes 7mo año y estudiantes 11avo año</i> • <i>Tabla 10. Cantidad de estudiantes de primer ingreso admitidos en la Sede de</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Figura 1. Pirámide de Población de San Ramón</i> • <i>Figura 2. Distribución de las ocupaciones de la población urbana de San Ramón</i> • <i>Figura 3. Distribución de las ocupaciones de la población rural de San Ramón</i> • <i>Figura 4. Variación del flujo vehicular en la intersección de San Ramón durante la mañana</i> • <i>Figura 5. Variación del flujo vehicular en la intersección de San Ramón durante la tarde</i> • <i>Figura 6. Distribución de la matrícula de la UCR por sedes en el periodo I – 99</i> • <i>Figura 7. Distribución de la población estudiantil de la Sede de Occidente</i>

	<p>Occidente</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tabla 11.</i> Cantidad de estudiantes que ingresaron por traslado a la Sede de Occidente en el primer semestre de 1999 • <i>Tabla 12.</i> Lista de universidades y las carreras que se ofrecen en San Ramón 	
--	---	--

Aspectos analizados en la reunión

- Datos socioeconómicos de la ciudad de San Ramón
- Rol regional de San Ramón en el futuro
- Trabajo individual y en grupos: Actividades que se deben incentivar para cumplir con este rol

Principales resultados de la reunión

- Establecer un marco general de las particularidades de la ciudad y de sus ventajas comparativas, en cuanto a:
 - Accesibilidad
 - Topografía
 - Servicios públicos y privados
 - Comercio
 - Población y empleo
 - Oportunidades de educación
 - Viajes desde y hacia San Ramón
- En el trabajo grupal e individual se propusieron actividades por incentivar en el corto y largo plazo, en los siguientes campos:
 - Producción agrícola orgánica y no tradicional
 - Atracción de industrias, establecimiento de zonas francas
 - Educación
 - Micro y pequeña empresa
 - Turismo ecológico, científico, agroecológico e histórico
- Servicios técnicos y profesionales

▪ Sexta reunión: Actividades productivas y calidad de vida

Fecha: 4 de agosto de 1999

Síntesis del contenido de la reunión

Se realiza primeramente una síntesis de las principales conclusiones de la Quinta Reunión, así como de las nuevas actividades productivas sugeridas por los participantes en dicha reunión.

Seguidamente, se incluye una pequeña reseña de los principios de la producción más limpia, los cuales son cruciales para hacer más eficientes y eficaces los procesos de producción, así como del Régimen de Zona Franca y de Perfeccionamiento Activo (trámites, obligaciones, beneficios) para las industrias.

Se presentan también los resultados de un análisis de 4 casos de actividades productivas en San Ramón y Palmares con el fin de extraer las características y condiciones que poseen las actividades exitosas.

Finalmente, se estipulan conceptos claves sobre la calidad de vida y su relación con la competitividad de una ciudad, con su desarrollo económico y con sus oportunidades de recreación (se introducen algunas preguntas claves acerca del tema de áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad).

Índice del documento

- 1 Síntesis de las principales conclusiones de la Quinta Sesión
- 2 Síntesis de Actividades sugeridas para San Ramón
 - 2.1 Agricultura
 - 2.2 Industria
 - 2.3 Turismo
 - 2.4 Comercio y servicios
 - 2.5 Educación
- 3 Información adicional
 - 3.1 Producción más limpia
 - 3.2 Información general sobre el Régimen de Zona Franca y el Régimen de Perfeccionamiento Activo
 - 3.2.1 Régimen de Zona Franca
 - 3.2.2 Régimen de Perfeccionamiento Activo
- 4 Algunos principios importantes para el desarrollo de actividades
- 5 Resultados del análisis de casos: Las dificultades y oportunidades de iniciar nuevas actividades productivas
- 6 La calidad de vida, desarrollo económico y competitividad de una ciudad
- 7 Algunas preguntas importantes acerca de las áreas verdes y recreativas urbanas

Tablas, gráficos y mapas

<i>Gráficos y figuras</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Figura 1. Esquema de factores que influyen en el rol regional y nacional de la ciudad de San Ramón.</i> • <i>Figura 2. Principios importantes para el desarrollo de actividades</i>

Aspectos analizados en la reunión

- Producción más limpia
- Régimen de zonas francas y régimen de perfeccionamiento activo
- La experiencia de COOPEARFE
- La calidad de vida y su relación con:
 - El ordenamiento territorial
 - El desarrollo económico
 - La competitividad de la ciudad

- Los sistemas de zonas de recreación
- La funcionalidad urbana
- Resultados del análisis de casos

Principales resultados de la reunión

Los participantes propusieron acciones concretas en varios campos, para incentivar las actividades productivas:

- *Turismo*: creación de más zonas verdes, oficinas de información al turista, festivales y salas de arte
- *Información*: banco e datos para impulsar proyectos, bolsa de empleo, estudios de factibilidad, página web
- *Empresas y comercio*: procesamiento de frutas y hortalizas, incentivar la producción cafetalera, mercado de bienes y servicios, escuelas de idiomas
- *Recursos humanos*: aprovechar el conocimiento y capacidad de profesionales pensionados, estudiantes, técnicos y operarios.
- *Capacitación*: curso de mercadeo y de diseño de modas, elevar la capacitación

▪ Séptima reunión: Áreas verdes, recreativas y deportivas de San Ramón I

Fecha: 8 de setiembre de 1999

Síntesis del contenido de la reunión

Se transcribe en primer lugar las acciones para incentivar actividades productivas en San Ramón como turismo, información, comercio y capacitación expresadas por los participantes en la Sexta Reunión.

Seguidamente se incluyen los resultados de una evaluación de las áreas verdes, deportivas y recreativas (tanto municipales como en las distintas urbanizaciones) de San Ramón, realizada por ProDUS, que incluye su funcionalidad, el estado de las instalaciones, su distribución espacial y el cumplimiento de las regulaciones. Así mismo, se comentan los principales problemas y retos en el manejo de las áreas recreativas de la ciudad. Se incluye una lista de entes que ofrecen su ayuda disponible para acciones específicas del el mejoramiento y embellecimiento de las áreas verdes, accesibles para los ramonenses, así como una lista con algunas personas activas en el mantenimiento y mejoramiento de las áreas verdes y deportivas de la ciudad.

Finalmente, se plantea la importancia y los beneficios de contar con un Sistema de áreas verdes en la ciudad, (y no solo con espacios verdes aislados), compuesto por áreas verdes, por elementos de continuidad entre dichas áreas (árboles en ciertas calles, por ejemplo) y por una cierta uniformidad e identidad en el tipo de vegetación utilizada y en elementos arquitectónicos (bancas, basureros, esculturas, etc.) de la ciudad.

Índice del documento

- 1 Acciones concretas para incentivar actividades productivas propuestas por los participantes en la sexta reunión
- 2 Evaluación de las áreas verdes, deportivas y recreativas de San Ramón
 - 2.1 Funcionalidad
 - 2.2 Estado de las instalaciones
 - 2.3 Zonificación
 - 2.4 Resultados
 - 2.5 Comentarios sobre la distribución funcional y espacial de los sitios

- 3 El manejo de las áreas verdes de las urbanizaciones de San Ramón
 - 3.1 Algunas personas activas en el desarrollo de las áreas verdes, deportivas y recreativas de San Ramón
- 4 Marco legal de las áreas verdes y recreativas en las urbanizaciones
 - 4.1 Franjas verdes
 - 4.2 Apartado de Áreas Verdes
 - 4.3 Sanciones
 - 4.4 Porcentaje de áreas verdes en las Urbanizaciones de San Ramón
- 5 Hacia un Sistema de Áreas Verdes en la ciudad de San Ramón
- 6 Extracto del Documento "Calidad de vida, desarrollo económico y competitividad de una ciudad."
(Documento Sexta Reunión)

Tablas, gráficos y mapas

<i>Mapas</i>	<i>Tablas</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Mapa de Áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad de San Ramón • Mapa: Hacia un sistema de áreas verdes en la ciudad de San Ramón 	<ul style="list-style-type: none"> • Tabla 1. Acciones concretas para incentivar las actividades productivas en la ciudad de San Ramón • Tabla 2. Funciones y estado de las diferentes instalaciones de zonas verdes, recreativas y deportivas en la ciudad de San Ramón • Tabla 3. Personas activas en el desarrollo de áreas verdes • Tabla 4. Lista de personas para coordinar la obtención de algunas ayudas para las mejoras de las áreas verdes de San Ramón • Tabla 5. Áreas de las zonas verdes de las urbanizaciones de San Ramón

Aspectos analizados en la reunión

- Evaluación de las áreas existentes
 - Funcionalidad
 - Estado de las instalaciones
- Manejo de las áreas verdes de las urbanizaciones de San Ramón
- Marco legal de las áreas verdes de las urbanizaciones de San Ramón
- Hacia un sistema de áreas verdes en la ciudad de San Ramón

Principales resultados de la reunión

Algunos aportes de los participantes en este tema:

- Se puede solicitar la asesoría de la Dirección General de Deportes del MCJD
- Un concurso anual puede promover la mejor calidad de las zonas verdes
- Se puede hacer un plan integrado con el proyecto dearborización del ICE
- Se debe realizar un diseño de las áreas verdes, además de analizar las especies que se pueden sembrar
- El mal manejo también se debe a la falta de unión entre los vecinos

▪ **Octava reunión: Áreas verdes, recreativas y deportivas de San Ramón II**

Fecha: 23 de setiembre de 1999

Síntesis del contenido del documento

Se incluye en primer lugar la síntesis de las principales conclusiones de la Séptima Reunión. En segundo lugar se listan algunas preguntas claves de los temas de crecimiento urbano, vialidad y transporte.

Se realizó un ejercicio de simulación en el que los participantes se dividieron en dos grupos, uno de representantes de la municipalidad y de instituciones que debía definir que acciones se deben tomar para el mejoramiento de la ciudad de San Ramón y además recibir y decidir sobre las solicitudes del segundo grupo que hacía el papel de un grupo de representantes de comités vecinos.

Índice del documento

- 1 Síntesis de las principales conclusiones de la Séptima Reunión
 - 1.1 Algunas de las principales conclusiones de la Séptima reunión
 - 1.2 Algunos de los principales retos para la ciudad de San Ramón en este tema
 - 1.3 Algunos de los aportes de los participantes de la reunión
- 2 Dinámica realizada
 - 2.1 Grupo de representantes de Comités de Vecinos
 - 2.2 Grupo de representantes de la Municipalidad y de Instituciones que pueden dar Apoyo a los Comités de Vecinos
- 3 Algunas preguntas claves para la Novena y Décima Reunión

Aspectos analizados en la reunión

- Principales conclusiones de la primera reunión sobre zonas verdes
- Análisis de los mapas de Áreas verdes, recreativas y deportivas de la ciudad
- Principales retos de la ciudad en cuanto al desarrollo de sus áreas verdes
- Plenario. Solicitudes de los representantes comunales (en forma conjunta con la municipalidad) y estrategias planteadas por los representantes institucionales

Principales resultados de la reunión

Ejercicio de simulación en el que se realizaron negociaciones entre representantes de instituciones y representantes de comités de vecinos.

▪ Novena reunión: Crecimiento urbano de la ciudad de San Ramón

Fecha: 20 de octubre de 1999

Síntesis del contenido del documento

Se describe cómo ha sido el crecimiento urbano de la ciudad y qué características presenta, apoyado en las conclusiones que se pueden obtener de los mapas realizados. Se sintetiza también las principales disposiciones legales del Código Urbano para regular las urbanizaciones y una pequeña verificación del cumplimiento de las mismas para ancho de calles, de franjas verdes y de aceras en algunas urbanizaciones de la ciudad. Finalmente, con base en el mapa preliminar de áreas inadecuadas para la urbanización, se obtiene una primera aproximación del área adecuada para la urbanización en la ciudad. Así mismo, se brindan algunas recomendaciones de las características que debiera tener el crecimiento de la ciudad.

Índice del documento

- 1 Resultados de la Dinámica realizada en la octava reunión
 - 1.1 Propuestas de los grupos de trabajo
 - 1.1.1 Peticiones del grupo 1 (representantes de comités de vecinos)
 - 1.1.2 Propuestas del grupo 2 (representantes de instituciones y la municipalidad)
 - 1.2 Resumen de Resultados
- 2 El crecimiento urbano de San Ramón
 - 2.1 Crecimiento espacial de la ciudad
 - 2.2 Características del crecimiento en San Ramón
- 3 Regulaciones existentes y su cumplimiento
- 4 Estimación del área apropiada para la urbanización en San Ramón
- 5 Retos y recomendaciones para el futuro

Tablas, gráficos y mapas

<i>Mapas</i>	<i>Tablas</i>	<i>Gráficos y figuras</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Mapa del Crecimiento vial de la ciudad de San Ramón de 1974 a 1992 • Mapa de Clasificación preliminar de las cuadras centrales de San Ramón • Mapa de Densidad bruta en casas por hectárea y número de casas por cuadra en la ciudad de San Ramón • Mapa de estimación preliminar de zonas adecuadas e inadecuadas para la urbanización en San Ramón 	<ul style="list-style-type: none"> • Tabla 1. Principales regulaciones que se establecen para urbanizaciones • Tabla 2. Datos del ancho de acera, calle y cordón de caño de algunas urbanizaciones en San Ramón • Tabla 3. Resultados del análisis preliminar de áreas urbanizables que quedan en la ciudad de San Ramón 	<ul style="list-style-type: none"> • Figura 1. Cumplimiento con las dimensiones mínimas en las vías de las urbanizaciones • Figura 2. Cumplimiento con las dimensiones mínimas de franja verde • Figura 3. Cumplimiento con las dimensiones mínimas de acera • Figura 4. Cumplimiento con las dimensiones de vías

Aspectos analizados en la reunión

- Crecimiento espacial de la ciudad
- Características del crecimiento en San Ramón
- Regulaciones y su cumplimiento
- Estimación del área apropiada para la urbanización
- Encuesta sobre incompatibilidades en el uso del suelo

Principales resultados de la reunión

- El área apropiada para la urbanización constituye un 53% del área estudiada
- Recomendaciones para mejorar la calidad del crecimiento de la ciudad:
 - Mejorar el estado y ordenamiento de la red vial
 - Construcción más densa (cercanas y en varios niveles)
 - Mejorar el cumplimiento de las regulaciones del Código Urbano
 - Procurar no construir en zonas de riesgo natural
 - Crear áreas verdes, recreativas y deportivas en los terrenos no aptos para la urbanización.

■ Décima reunión: Vialidad y Transporte

Fecha: 10 de noviembre de 1999

Síntesis del contenido del documento

En primer lugar, se incluye una síntesis de las principales conclusiones de la Novena Reunión.

Seguidamente, se describe los ejes viales de la ciudad y el estado actual de las vías. Así mismo, se recopilieron todas las líneas de autobuses de la ciudad, tanto interurbanas, como distritales y como la Periférica interna. Se incluyen algunos comentarios sobre ruta de la Periférica, sobre las dos Terminales de autobuses de la ciudad, sobre las paradas de taxis y sobre las zonas de estacionamiento. También, se analizan brevemente los principales problemas surgidos en dos de las intersecciones principales de la ciudad. Finalmente, se brindan recomendaciones para la circulación de la ciudad como un todo y para el mejoramiento de algunos de los aspectos anteriormente analizados.

Índice del documento

- 1 Algunas conclusiones importantes de la Novena Reunión (Crecimiento Urbano)
- 2 Las vías de San Ramón
 - 2.1 Ejes viales
 - 2.2 Estado de las vías
 - 2.3 Proporción del estado de las vías según la visita de campo (tómese en cuenta que solo incluye el casco de la ciudad)
 - 2.4 Peatones
- 3 El transporte público: los autobuses
 - 3.1 Terminales

3.2 Paradas

3.3 Taxis

4 Intersecciones

5 Estacionamientos

6 Recomendaciones

Tablas, gráficos y mapas

<i>Mapas</i>	<i>Tablas</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Mapa del Estado de las vías del centro de San Ramón • Mapa de las Rutas de autobús y zonas de influencia de las paradas • Mapa del Sentido de las vías en el centro de San Ramón • Mapa de la Ruta de la Periférica de San Ramón • Mapa de Vías principales y por mejorar 	<ul style="list-style-type: none"> • Tabla 1. Resultados de la encuesta de incompatibilidades en el uso del suelo • Tabla 2. Estado de las vías del casco central de la ciudad

Aspectos analizados en la reunión

- Síntesis de las principales conclusiones de la novena reunión
- Descripción de los ejes viales de la ciudad
- Tránsito de transporte pesado y autobuses
- Crecimiento vial de la periferia de la ciudad de San Ramón
- Transporte público
- Tráfico no motorizado
- Estacionamientos

Principales resultados de la reunión

Algunas de las recomendaciones para mejorar la vialidad de la ciudad:

- Reparación de las calles en mal estado, sobre todo las alto tránsito, las principales y las que son utilizadas por el transporte público
- Controlar y pintar las zonas de no-estacionamiento
- Llevar un control más estricto de las emisiones de los buses
- Realizar campañas de concientización sobre estos aspectos
- Construir las calles de la zona este de manera que se integren al centro de la ciudad

▪ **Onceava reunión: Integración y gestión**

Fecha: 8 de diciembre de 1999

Síntesis del contenido del documento

Se realiza una primera integración de los temas tratados en el PEU y su relación entre sí, con el objetivo principal de mejorar la calidad de vida presente y futura de la ciudad. Así mismo, se resaltan algunos de las estrategias principales para la ciudad, que se refuerzan mutuamente y se plantean inquietudes importantes sobre cómo se implementarán estas estrategias del PEU. También se presenta la primera versión.

Índice del documento

- 1 Síntesis de la reunión anterior
- 2 Primera integración de los temas tratados en el PEU
 - 2.1 Objetivos del PEU
 - 2.2 Interrelaciones entre los temas
 - 2.3 Estrategias de gestión sinérgicas
 - 2.4 Ejemplos de otras estrategias más específicas
 - 2.5 Elementos del contexto de la ciudad
- 3 Algunas estrategias importantes del PEU
- 4 Algunos conceptos y realidades de los Planes Reguladores

Definición

 - ¿Qué información se necesita para fundamentar el Plan Regulador?
 - ¿En qué reglamentos se plasma el Plan Regulador?
 - ¿Qué ventajas y aciertos tienen los Planes Reguladores?
 - ¿Por qué muchos planes reguladores no han funcionado en nuestro país como debieran?
- 5 Sigüientes etapas del proceso del PEU

Tablas, gráficos y mapas

<i>Gráficos y figuras</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Figura 1. Relaciones entre los temas del Plan Estratégico de San Ramón</i> • <i>Figura 2. Estrategias que interactúan y se refuerzan mutuamente</i>

Aspectos analizados en la reunión

- Síntesis de la décima reunión
- Primera integración de los temas tratados en el PEU
- Algunas estrategias importantes del PEU
- Algunos conceptos y realidades de los planes reguladores
- Sigüientes etapas del proceso del PEU

Principales resultados de la reunión

Se formularon las fichas estratégicas, estas establecen estrategias, acciones, gestión, inversiones e implementación, posibles colaboradores e impactos, además de temas relacionados con la estrategia planteada sobre varios temas:

- Crecimiento Urbano
- Áreas verdes, recreativas y deportivas

SÍNTESIS DEL MARCO LEGAL

Contenido:

1	Síntesis de regulaciones para construcción en zonas de riesgo o protección	1
1.1	Legislación sobre Zonas de Riesgo y Desastres Naturales.	1
1.2	Código Urbano	2
1.3	Síntesis de Zonas de protección a cuerpos de agua superficiales según diferentes leyes.	3
2	Marco legal de las áreas verdes y recreativas en las urbanizaciones.	3
2.1	Franjas verdes	3
2.2	Apartado de Areas Verdes.	4
2.3	Sanciones	5
3	Regulaciones en urbanizaciones	5
4	Información general sobre el Régimen de Zona Franca y el Régimen de Perfeccionamiento Activo	7
4.1	Régimen de Zona Franca	8
4.2	Régimen de Perfeccionamiento Activo.	9

1 Síntesis de regulaciones para construcción en zonas de riesgo o protección

1.1 Legislación sobre Zonas de Riesgo y Desastres Naturales

A continuación se agrupan diferentes regulaciones y disposiciones legales que fueron incluidas en los documentos informativos. La mayoría son tomados del Capítulo III del Código Urbano de Costa Rica.

Por medio de consultas telefónicas a la Comisión Nacional de Emergencias (C.N.E.), se determinó que actualmente no se cuenta con alguna legislación al respecto; y que la definición de dichas zonas se realiza en el instante mismo de la emergencia de acuerdo a como van evolucionando los problemas en las diferentes zonas. Lo cual representa un serio problema pues no es sino hasta que se presenta la emergencia que se declara la zona como tal, con lo que es en muchas ocasiones se toman las medidas del caso relativamente tarde, con lo que se ve aumentado el impacto sobre la zona.

No obstante en la actualidad existe un proyecto de ley que dará la facultad a la C.N.E. de establecer y decretar las zonas de emergencia o de riesgo antes de que ocurran los desastres o problemas lográndose de esta forma poder tomar las medidas preventivas necesarias antes de que los problemas se presenten, con lo cual se logrará minimizar el impacto o daño que pueda causar los fenómenos naturales en los diversos lugares.

1.2 Código Urbano

III.3.7 Protección de ríos.

III.3.7.1 En el caso de que se pretenda urbanizar fincas atravesadas por ríos o quebradas o que colinden con éstos, deberá proveerse una franja de no-construcción con un ancho mínimo de 10m a lo largo del lecho máximo y medidos a cada lado del mismo, en la proyección horizontal.

III.3.7.2 Para acequias y cauces de agua intermitentes, se considerarán 5m en lugar de 10m.

III.3.7.3 En distritos urbanos, en el caso de que una vez cumplido párrafo anterior queden franjas no construibles a orillas de cauces de agua, éstas deberán conformar una sola finca entre calles, no aptas para la construcción y deben tener carácter de protección al cauce.

III.3.7.4 En el caso de cañones de río, los terrenos aledaños que tengan más del 25% de pendiente no podrán urbanizarse, para efectos de la cesión de áreas públicas estos terrenos no se computarán por no formar parte del área urbanizable. En dichas laderas no se podrán realizar movimientos de tierra que alteren la topografía natural del terreno, esto implica prohibición de terraceo y depósito o extracción de materiales.

III.3.7.5 En el caso de terrenos con pendientes de más de 20% con laderas a orillas de cauces de agua, se deberán presentar, acompañando al anteproyecto de la urbanización, estudios geológicos de la zona a urbanizar que demuestren que los terrenos son aptos para construir.

III.3.7.6 En caso de que una corriente de agua permanente nazca en un área a urbanizar, el ojo de agua deberá protegerse en un radio de 50m como mínimo, zona en que no se podrá construir obra salvo las de aprovechamiento del agua.

III.3.8 Entubamiento de ríos.

Cuando la urbanización esté cruzada por un cauce de agua se podrá hacer trabajos de canalización o entubamiento, en cuyo caso deberán preverse rebalses para avenidas máximas manteniendo sobre el tubo un “canal abierto” adicional.

III.3.9 Movimiento de Tierras

III.3.9.4 Las áreas destinadas a construcción no deberán quedar en zonas de relleno; eventualmente el INVU y la Municipalidad con base en estudios presentados por el urbanizador, podrán permitir que se construyan viviendas en dichas áreas, en cuyo caso se deberá especificar claramente el grado de compactación.

III.3.9.5 Los sitios de relleno podrán ser utilizados para parques en cuyo caso el INVU podrá exigir la construcción de muros de retención y de elementos protectores contra accidentes, si fuere pertinente.

1.3 Síntesis de Zonas de protección a cuerpos de agua superficiales según diferentes leyes.

Tabla 1.1. Zonas de protección de cuerpos de agua

Ley	Ríos, quebradas y arroyos	Manantiales	Lagos y Embalses
Forestal	10 m en zona urbana plana 15 metros en zona rural plana 50 m en zonas quebradas	100 metros de radio	50 metros horizontales (excepto lagos privados)
Aguas	5 metros	50 m de radio en terrenos planos 60 m de radio en cerros	No indica
Orgánica del Ambiente	No indica	No indica	No indica
Código Urbano	10 m 5m si la quebrada es intermitente	50 m de radio	No indica

Fuente: Ley orgánica del Ambiente, Ley Forestal, Ley de Aguas y código Urbano

2 Marco legal de las áreas verdes y recreativas en las urbanizaciones

Legislación y Sanciones en el ámbito de las Urbanizaciones, apartado de Áreas Verdes, según el Código Urbano de Costa Rica.

2.1 Franjas verdes (III.2.9):

(III.2.9.1) En urbanizaciones que no sean de interés social, deben incluirse las franjas verdes intermedias entre la calzada y la acera. Deberán contar con arboles que por sus características de crecimiento no intervengan con el buen funcionamiento de las obras de infraestructura. Dichas franjas deben ser interrumpidas 20m antes de llegar a las esquinas.

(III.2.9.2.1) El ancho mínimo de las franjas verdes será de 0.9m para calles de 11m y de 1.00m para calles de 14m de derecho de vía. Para calles secundarias y terciarias a criterio del INVU y la Municipalidad.

(III.2.9.2.2) Las cunetas tendrán un diseño que permitan el acceso de vehículos al área no pavimentado de la calle (espaldón) para su uso eventual como estacionamiento.

2.2 Apartado de Áreas Verdes.

Es deber del urbanizador destinar gratuitamente para áreas verdes y equipamiento comunal (**Capítulo III 3.6.1**) 20 m² por lote o 20 m² por unidad de vivienda. Esta cantidad en porcentaje no debe ser menor de un 5% ni mayor de un 20% del total del terreno, salvo en viviendas de interés social donde el mínimo debe ser del 10%. En zonas comerciales debe ceder un 10%, en las industriales 10% y en turísticas 15% (**III.3.6.1.1**).

- De la porción del área que se ubique en la urbanización deberá utilizarse prioritariamente para juegos infantiles o parques. Debe destinarse 10m² por lote o casa para juegos infantiles. Del resto del área hasta completar 1/3 del área pública para parque o juegos deportivos(**III.3.6.2.1**)
- Las áreas recreativas no deben ubicarse a distancia mayores de 300m de la vivienda más lejana y en sitios que en los cuales no se deban atravesar vías primarias(**III.3.6.2.3**).
- El urbanizador debe entregar el área de juegos con el equipo necesario, la zona de parque se deberá dejar ensacadas y arborizada(**III.6.3.2.4**)
- El urbanizador debe presentar un plano completo en que se indiquen las obras a realizarse y el equipamiento que se les dará. Dichas obras incluyen: juegos, refugios, pavimentos, aceras, vallas, arborización, terracedos, bancas y cualquier otro detalle según sea pertinente. Debe incluir salidas de agua potable distribuidas de acuerdo a una cobertura no menor a 50m² de radio(**III.3.6.2.5**)
- En el caso de que el área de juegos infantiles esté inmediata a lugares peligrosos como una quebrada, río, canal o calle primaria, es obligación del urbanizador cerrar el sitio con malla, seto, tapia u otro sistema que ofrezca seguridad. (**III.3.6.2.6**)
- De los 10m² / familia (**III.3.6.2.1**) se destinarán de la siguiente manera(**III.6.2.8** y **III.6.2.9**):
 - 2 m² a zona de juegos para menores de 3 años:
Área para bebés con las debidas facilidades para la permanencia de adultos por periodos prolongados.
 - 4 m² a zona de juegos para niños entre 3 y 7 años.
 - 4 m² a zona de juegos para niños en edad escolar (entre 7 y 13 años):
Canchas de fútbol infantil, de baloncesto y de uso múltiple.
- Para áreas destinadas a recreación al aire libre, el urbanizador debe proveer espacios abiertos para el refugio de personas, con un área mín. de 6 m² por cada 500 m² (**III.3.2.10**).
- En urbanizaciones que no sean de interés social, deben incluirse las franjas verdes intermedias entre la calzada y la acera. Deberán contar con árboles que por sus características de crecimiento no intervengan con el buen funcionamiento de las obras de infraestructura. Dichas franjas deben ser interrumpidas 20m antes de llegar a las esquinas (**III.2.9.1**).
- El ancho mínimo de las franjas verdes será de 0.9m para calles de 11m y de 1.00m para calles de 14m de derecho de vía. Para calles secundarias y terciarias a criterio del INVU y la Municipalidad (**III.2.9.2.1**).

2.3 Sanciones

Según el Arq. Francisco Mora Protti, de la Dirección Nacional de Urbanismo del INVU, la Municipalidad es la encargada de velar que todos los requisitos estipulados, en el código Urbano, para la construcción de las urbanizaciones se cumplan y tiene la autoridad para negar el permiso de construcción en aquellas Urbanizaciones en las que se hayan incumplido algún requisito.

Si esta fiscalización no se diese, el urbanizador o/y la municipalidad caen en un delito, el cuál debe tipificarse para luego remitirlo al código procesal civil e iniciar un proceso para corregir los errores en las Urbanizaciones y sancionar a los responsables.

3 Regulaciones en urbanizaciones

A continuación se presenta una síntesis de las principales regulaciones para urbanizaciones según el Código Urbano (Capítulo III del Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones del INVU).

Tabla 4.1. Principales regulaciones que se establecen para urbanizaciones

Aspecto	Requisito
Calles Principales	<ul style="list-style-type: none"> – Constituyen una Red Vial Continua – 14m de derecho de vía – 9m de calzada – 1.5m de acera a cada lado – 1m de área verde a cada lado – Pendiente máxima: 12%; En tramos cortos(50M): 15%
Calles Secundarias	<ul style="list-style-type: none"> – Vías colectoras de las vías internas de la Urbanización – 10m de derecho de vía – 7m de calzada – El resto se reparte en aceras y áreas verdes. – Pendiente máxima: 15%; En tramos cortos (50M): 20%
Calles Terciarias	<ul style="list-style-type: none"> – Sirven a 100 o menos Unidades de vivienda o lotes. – 8.5m de derecho de vía – 5.5 m de calzada – El resto en aceras y áreas verdes. – Pendiente máxima: 15%; En tramos cortos (50m): 20%
Calles de uso restringido	<ul style="list-style-type: none"> – Son terciarias de menor dimensión, su longitud máxima será 120 m – 7m de derecho de vía – 5m de calzada – El resto en aceras y áreas verdes – Debe contar con áreas de estacionamiento. – Pendiente máxima: 15%; En tramos cortos (50M): 20%
Alamedas o Senderos	<ul style="list-style-type: none"> – 6m de derecho de vía

peatonales	<ul style="list-style-type: none"> – 2m de acera al centro – El resto para áreas verdes – Su Longitud máxima será 135m y 200m si tiene salida a dos calles
Intersecciones	<ul style="list-style-type: none"> – La distancia mínima entre dos intersecciones vehiculares será de 40m entre las líneas de centro de las calles – En todas las intersecciones una de las calles se considera la principal, las que empatan a esta deben tener un máximo de 5% de pendiente en una distancia mínima de 15m fuera del derecho de vía. – Los espacios de estacionamiento deben estar a mas de 100m de la intersección de carreteras y a 40m de las Intersecciones de calles
Aceras	<ul style="list-style-type: none"> – Estas se exigen como parte de obras de la urbanización – Deben estar enfrente de calles principales – Estas deben tener un acabado antideslizante. – No se permiten gradas en las aceras, a menos que sean pasos peatonales. – La pendiente en sentido transversal debe ser 3% máximo y 2% mínimo.
Franjas Verdes	<ul style="list-style-type: none"> – Deben incluirse en toda urbanización que no sea de interés social. – Se arborizarán con especies que no interfieran con el funcionamiento las obras de infraestructura. – Deben interrumpirse 20m antes de llegar a la esquina – El ancho mínimo de estas será de 0.9m (calles de 11m de derecho de vía), 1m (calles de 14m de derecho e vía)
Rampa en esquinas	<ul style="list-style-type: none"> – Se deben construir en cada esquina y su longitud debe ser igual al ancho del área verde. – Ancho mínimo: 1.20m y deben salvar el desnivel entre la calle y la acera. – Además deben ser antideslizantes.
Cordón y caño	<ul style="list-style-type: none"> – EL cordón debe tener como radio mínimo 6m en las esquinas
Colocación de objetos en áreas publicas	<ul style="list-style-type: none"> – Cualquier señal u objeto no debe exceder de 2.4m salvo postes, casetas telefónicas, etc., y deben ubicarse en la franja verde.
Señalamientos de vías	<ul style="list-style-type: none"> – Los gastos de señalamiento horizontal y vertical corren por cuenta del urbanizador y lo debe de hacer por medio de letreros del MOPT.
Protección de ríos	<ul style="list-style-type: none"> – Este debe estar protegido por una franja de 10m a lo largo del lecho máximo y medidos a cada lado en proyección horizontal. – Para acequias y cauces intermitentes se dejan 5m de franja de protección. – En cañones de río; terrenos con pendientes mayores al 25% no se pueden urbanizar, ni realizar movimientos de tierra. – Para nacientes u ojos de agua, la zona de protección debe de ser de 50m min. – Para todos estos terrenos se debe presentar un plan de reforestación aprobado por el MINAE.

Drenaje Pluvial	<ul style="list-style-type: none"> – En caso de pendientes mayores al 10% debe preverse la salida adecuada de las aguas pluviales de los lotes así como la erosión de los taludes y el empozamiento de pequeños valles.
Cloacas	<ul style="list-style-type: none"> – Si existe colector de aguas negras, el urbanizador debe conectarse al sistema. – Si no hay sistema de cloacas: Para conjuntos mayores a 500 unidades se requiere planta de tratamiento de aguas negras. (Se puede negociar conjuntos de tanque séptico). – Para conjuntos menores se debe adecuar el tamaño mínimo de lote para el uso de tanque séptico.
Movimientos de tierra	<ul style="list-style-type: none"> – Las Viviendas y vías planeadas en terrenos accidentados deben ser colocadas paralelas a las curvas de nivel. – No debe dejarse escombros en zonas destinadas a la construcción o en zonas públicas. – Las áreas destinadas a la construcción no deben ubicarse sobre zonas de relleno, excepto en terrenos compactados. – Los sitios de relleno pueden ser utilizados como parques, si es necesario debe contar con muros de retención o elementos protectores.

Fuente: Código Urbano y Capítulo 3 del Reglamento para el control de Fraccionamientos y Urbanizaciones del INVU

4 Información general sobre el Régimen de Zona Franca y el Régimen de Perfeccionamiento Activo

Fuente: Pricilla Alvarado y Beatriz Arley, departamento de Gerencia de operaciones de la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER.).

La Ley de Régimen de Zona Franca es la # 7210 del 23 de Noviembre de 1990, y las reformas a esta se dan en la Ley # 7830 del 8 de Octubre de 1998.

En la actividad industrial se puede hacer varias diferenciaciones entre las empresas instaladas dentro de Parques Industriales y las que se encuentran fuera de estos. Las empresas pueden estar Bajo el Régimen de Zona Franca o bajo el Régimen de Perfeccionamiento Activo y además estar dentro o fuera de un Parque Industrial¹, las diferencias principales se dan en los incentivos que obtiene cada empresa en su respectivo Régimen. No todos los Parques Industriales están bajo el Régimen de Zona Franca, y no necesariamente todas las Zonas Francas están dentro de un Parque Industrial. Puede darse el caso de que dentro de un Parque Industrial sólo algunas empresas estén dentro del Régimen de Zona Franca mientras que las demás están dentro del Régimen de Perfeccionamiento Activo. En la actualidad existen 210 empresas acogidas al Régimen de Zona Franca.

¹ El Parque Industrial es simplemente una agrupación de industrias en una determinada zona, independientemente del Régimen al cual se encuentren adscritas.

4.1 Régimen de Zona Franca

Bajo este Régimen se pueden instalar tanto empresas Nacionales como Internacionales y los tipos de industrias que pueden acogerse a este régimen son las que se dedique a:

- Procesamiento de bienes para la exportación
- Comercialización de Bienes para la exportación
- Venta de Servicios a las empresas de la Zona Franca o que exporten estos Servicios (ej. el # 800 para consultas y servicio de la Empresa Acer está en CR)
- Administradoras de las Zonas Francas
- Investigación Científica
- Astilleros (Reparación y construcción de barcos)

a) Trámites a seguir para que una empresa se acoja al Régimen de Zona Franca:

- Que la Empresa esté dentro de alguno de los tipos de empresas mencionados anteriormente
- Cumplir con montos mínimos de inversión:
 - Si una empresa decide instalarse dentro de un parque Industrial ya construido debe invertir como mínimo 150 mil dólares en bienes inmuebles y de capital tales como maquinaria, vehículos, insumos, instalaciones, etc.
 - Si decide instalarse fuera del Parque Industrial y crear lo que se conoce como una Zona Aduanera Primaria, la cuál solamente alberga una única Empresa en el sitio contemplado como Régimen de Zona Franca, (caso de la fábrica de bolas de béisbol en Turrialba) la inversión en bienes de Capital e inmuebles debe ser, como mínimo, 2 millones de dólares y además debe justificar el porqué de su instalación en ese lugar (disponibilidad de terrenos para sus instalaciones, o de mano de Obra, etc.).
- Llenar el formulario que extiende la Promotora de Comercio Exterior el cuál posee el carácter de Declaración Jurada

Si este se aprueba pasa al Ministerio de Comercio Exterior, luego se le otorga el Régimen de Zona Franca a la empresa mediante un Acuerdo Ejecutivo firmado por el Presidente y el Ministro de Comercio Exterior.

b) Obligaciones que contrae la Empresa al entrar al Régimen de Zona Franca:

- Debe depositarle 5 mil dólares como Garantía a la Promotora de Comercio
- Firmar un contrato de Operación que incluye aspectos tales como cantidad de mano de Obra que utilizará, salarios y otros datos que varían mucho dependiendo del tipo de empresa que sea.
- Cancelar un derecho mensual, el cual varía dependiendo de que la empresa sea procesadora o administradora y cuando la empresa es comercializadora o de Servicios:
 - Cuando la empresa es Procesadora o Administradora y tiene una extensión menor a los 5.000 m² paga \$ 0.25 por cada m² ocupado en producción dentro de parque industrial y \$ 0.50 cuando está fuera de un Parque Industrial.
 - Si la extensión del área usada para la Producción excede los 5.000 m² pero es menor a los 7.500 m² se paga el 80% del precio del m²,
 - si es mayor a los 7.500 m² pero menor a los 10.000 m² paga el 60% del precio del m²
 - y si la extensión es mayor a los 10.000 m² paga solo el 50% del valor del m².

Dentro del área de producción se excluyen áreas verdes, parqueos, baños y otras áreas en donde no se realice propiamente la producción.

Beneficios para la Empresa que entra al Régimen de Zona Franca:

- Exoneración de Impuestos de importación de las materias primas, si estas no se producen en el país
- 10 años de exoneración en Impuestos al Capital y a los Activos
- 10 años de exoneración de los Impuestos de Traspasos de Bienes Inmuebles
- Exoneración del Impuesto de Ventas y de Consumo en el mercado local
- Exoneración de Impuestos a las Remesas al extranjero
- Exoneración del Impuesto sobre la Renta
- Exoneración de las Patentes Municipales

A las empresas que se instala en zonas de bajo desarrollo económico (definidas por el ministerio de comercio exterior) se les da un bono anual del 10% del total del capital invertido en salarios en el año anterior, durante 5 años y este bono decrece en un 2% anual.

4.2 Régimen de Perfeccionamiento Activo.

Las empresas que se encuentran bajo este Régimen se pueden Ubicar dentro o fuera de un Parque Industrial de Zona Franca, además no reciben los mismos incentivos que una empresa que esté bajo el Régimen de Zona Franca, ya que solamente se les exonera de los impuestos a las importaciones de los insumos y maquinarias relacionadas directamente con el proceso productivo y no de otros bienes de capital como los vehículos por ejemplo, además no se les exonera de los impuestos de Renta y Municipales.

