

Modelo de Intervención Estratégica:
Propuesta de Diseño para el Mejoramiento
Urbano en la ciudad de Limón

"Limón ciudad de Espiritu"

"Limón ciudad de Espiritu"

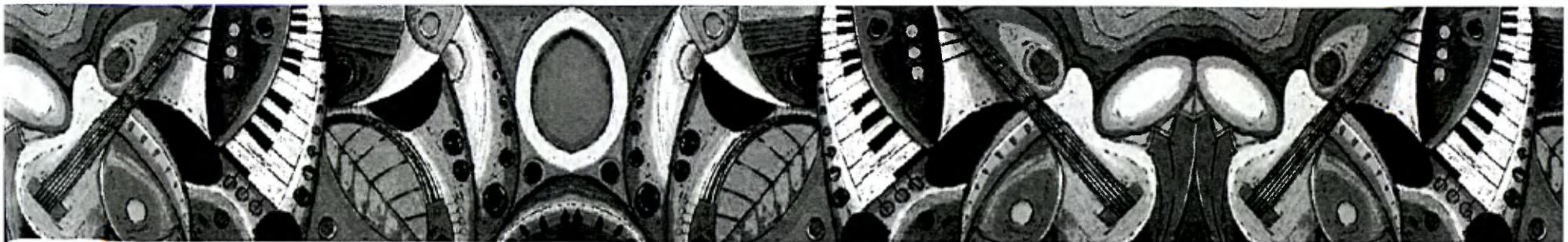
"Limón ciudad de Espiritu"

"Nimol maíyo bulu"

KASKA

(cambio - transformación)
"Nimol maíyo bulu"

(Limón ciudad de espíritu)





“Nimol maíyo

Tesis de Grado

Autoras:

María Fernanda Solís Hidalgo

Mariella González Soto

Modelo de Intervención
Estratégica

“Nimol maíyo

KASKA

Co-ombwa
Uru-Imma-ru
“Nimol maíyo bala”
(Unión ciudad de Espiritu)

“Unión ciudad de Espiritu”

“Unión ciudad de Espiritu”

“Unión ciudad de Espiritu”

Universidad de Costa Rica
Escuela de Arquitectura

Proyecto Final

Modelo de Intervención Estratégica:
Propuesta de Diseño para el Mejoramiento
Urbano en la ciudad de Limón

Mariella González Soto
Ma. Fernanda Solís Hidalgo

-2009-

Un especial agradecimiento,

Ing. Carlos González *Gerente Desarrollo JAPDEVA*

Arq. Manuel Morales

Ing. Maikol Miranda

Arq. Mario Villalta

Sr. Rodrigo Fernández

Arq. Juan Rodríguez

Ing. Juan Francisco Montealegre

Arq. Andrés Fernández *Proyecto Limón Ciudad Puerto*

Sra. Marlen Torres *Bocuare Jungle Adventure*

Licda. Rocío López *Veragua Rain Forrest*

Productor. Esteban Ramírez

Actriz. Thelma Darkings

Sra. Karen Theohine *Colegio Vocacional de Limón*

Sr. Gari Perri *Municipalidad de Limón*

Geógrafo Historiador. Jhonny Mora Alfaro

Sociólogo. Rónald Solís

Dr. Ciencias Políticas de la economía rural. Fernando Fernández

Licda. Sharon Jones

Arq. Susan Pérez

Ing. Aaron Ash

y a todo el personal de JAPDEVA Gerencia de Desarrollo

A mi padre Dios:

"Cuando te llame, me respondiste, me infundiste animo y renovaste mis fuerzas". Salmo 138:3.

Sin ti nada hubiera sido posible.

A mis padres quienes me inculcaron los valores y el coraje para enfrentar y tomar nuevos caminos y retos en la vida.

A mi viejita por su cariño, guía y consejo.

A mi machillo por su comprensión, apoyo incondicional, estímulo y motivación durante todo el proceso.

A toda mi familia y amigos...

¡Gracias de todo corazón!
María Fernanda

Transcurrir por este particular camino de angustias y paisajes

...Angustias que dejan satisfacciones incomparables!

He aprendido que los frutos de mi trabajo son los mejores si
reposo en la alegría y paz que mi Dios me regala; y que si a
esto le sumo mi voluntad y cariño puedo estar segura de que
realmente son los mejores que pude lograr!

Agradezco a este camino por enseñarme en cada paso...
agradezco a todo aquel con el que me tope al paso y pude
compartir más de una sonrisa...!

A mi fiel amigo Jesús!
A mis incondicionales Moi y Vil
A mis cuatro mejores amigas,
a mis tres princesas y mi príncipe!

mis especiales amigos Tere, Manu, Josué, Andre y Mfer!

Jesucristo que siempre en mí se haga tu voluntad!

Mariella

ÍNDICE

Prefacio	10
Presentación	11
Introducción	12
Marco de Referencias	13
Antecedentes	17
Ubicación y Descripción	19
Delimitación de la Intervención	20
Justificación	22
Marco Metodológico	23
Diagnóstico Estratégico	30
Infraestructura Físico Espacial	34
Infraestructura Físico Ambiental	94
Infraestructura Social Cultural	108
Infraestructura Político Administrativa	129
Infraestructura Económica Financiera	135
Diagnóstico Estratégico Relaciones Espaciales	152
Análisis FODA	157
Infraestructura Físico Espacial	162
Infraestructura Físico Ambiental	195
Infraestructura Social Cultural	200
Infraestructura Político Administrativa	204
Conclusiones y Recomendaciones	217
Infraestructura Físico Espacial	219
Infraestructura Físico Ambiental	236
Infraestructura Social Cultural	239
Infraestructura Político Administrativa	242
Plan Estratégico	251
Delimitación de Unidades Territoriales	257
Estrategias y Lineamientos de Intervención	282
Pautas y Lineamientos de Diseño	302
Plan de Acción	312
Matriz de Proyectos	315
Etapas de Desarrollo de los Proyectos	325
Selección de Proyectos a Desarrollar	338
Plan Maestro. Análisis de Sitio	344
Plan Maestro. Programa Arquitectónico	349
Plan Maestro. Zonificación	359
Plan Maestro. Infraestructura para Escenarios Urbanos	363
Fuentes Bibliográficas	370

LIMÓN CIUDAD DE ESPÍRITU CLOGLÉ

La arquitectura es reflejo y testimonio material de la historia y evolución del ser humano



La ciudad de Limón es un claro ejemplo de una ciudad que requiere urgentemente una renovación, adoptar nuevas políticas de desarrollo y lograr un ascenso en su proyección mundial, fundiendo sus recursos naturales, patrimoniales arquitectónicos y culturales. Es necesario analizar una ciudad con características tan particulares como Limón, integrar recursos en una nueva perspectiva de desarrollo.

Taller de Proyectos Urbano-Ambientales, Propuesta Técnica Banco Mundial, Limón, Septiembre, 2004.

La ciudad de Limón nació y creció con las obras del ferrocarril y la actividad bananera.

Solo había dos casas en Limón cuando comenzaron las obras ferroviarias.

Después de cinco años era un pueblo organizado con 1200 habitantes y 500 casas de habitación.

El Puerto de Limón surgió en 1871 y sus obras más importantes tales como muelles, malecones, y saneamiento ambiental se realizaron inmediatamente.

Con la cooperación interesada de las compañías de Keith, la Municipalidad comienza en 1903 la instalación de alumbrado público, el alcantarillado en 1907, y del agua potable en 1912. El muelle nacional se construyó en

1962 y el metálico en 1901. En los años 20, el plano de

la ciudad de Limón revelaba un ordenamiento urbano, con su trazado de retícula dividido por el ferrocarril, la bahía y sus muelles, el perímetro costero.

El parque Vargas y la plaza del mercado se proyectan nítidamente a dos cuadras separadas. Un sector significativo en el trazado urbano de Limón fue la llamada Zona Urbana. En ella se desarrollan casas amplias de madera que reflejaban estilos norteamericanos adaptados al trópico.

En 1926 Puerto Limón contaba con edificios de dos a tres pisos, dos muelles, aduana, iglesia católica, varios templos protestantes y un mercado municipal.

Somos parte del cambio

Nuestro Caribe* (experimenta cambios)

La ciudad de Limón fue dotada de obras de infraestructura de nivel nacional, que en su momento fueron decisorias no sólo para su desarrollo sino para el país. El cómo se mejora y se completa esta infraestructura tendrá efectos importantes tanto para la economía local como para los aspectos físicos de la ciudad y, por lo tanto, es importante analizar sus opciones.

El sector del transporte, que incluye la totalidad del complejo del puerto y sus instalaciones físicas, los servicios portuarios, de logística, de transporte terrestre, los almacenes fiscales, las actividades de apoyo: talleres, garajes, ventas de repuestos e industrias anexas. Todas estas actividades dependen directamente de la actividad portuaria. Es decir, si el tráfico de barcos aumenta o disminuye, estas actividades siguen tal dinámica.

Un conflicto entre las actividades portuarias y urbanas que se manifiesta tanto en la generación de tráfico de contenedores y tráilers que congestionan la ruta de acceso principal a la ciudad, como en la competencia por usos de suelo, especialmente en la parte sur del casco antiguo.

La autoridad portuaria, que necesita desarrollar las instalaciones por razones obvias, ha realizado un plan maestro que no tiene vinculaciones con los estudios para el plan regulador de Limón desarrollado en el año 2000 para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Existe la necesidad de unificar criterios de forma tal que las necesidades de desarrollo urbano y las del puerto se solucionen en una propuesta que produzca una sinergia en beneficio de la ciudad.

www.flacso.or.cr/fileadmin/documentos/FLACSO/Limon.doc

Nuestro Caribe experimenta cambios ...

El Caribe Latinoamericano sufre cambios.

Y nosotros somos parte del cambio ...

Las ciudades están experimentando cambios extraordinarios y acelerados ...

El gobierno canaliza más recursos y concede mayores facultades a las jurisdicciones subnacionales. A su vez, los gobiernos locales deberían facilitar iniciativas empresariales y comunitarias destinadas a ampliar y mejorar los servicios en cuanto a cobertura, calidad y eficiencia. Esos cambios están siendo respaldados por programas internacionales de asistencia técnica y financiera. Pero no en toda nación ni en todo el Caribe ...

La ciudad de Limón es un claro ejemplo de una ciudad que requiere urgentemente una renovación, adoptar nuevas políticas de desarrollo y lograr un ascenso en su proyección mundial, fundiendo sus recursos naturales, patrimoniales, arquitectónicos y culturales.

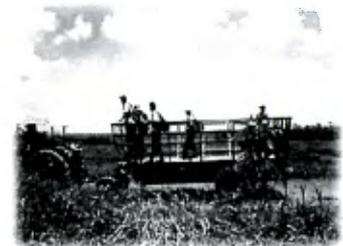
Es necesario analizar una ciudad con características tan particulares como Limón, integrar recursos en una nueva perspectiva de desarrollo.

*Taller de Proyectos Urbano –Ambientales. Propuesta Técnica Banco Mundial.
Limón, Septiembre, 2004.*

A continuación se presenta un proyecto cuyo esquema de proyección social coadyuva con el desarrollo urbano sostenible de la zona atlántica de nuestro país, se aúnan esfuerzos por lograr concretizar una propuesta que aporte no solo valores físicos y formales sino soluciones concretas a problemas específicos que enfrenta día con día dicha comunidad.



El análisis investigativo del proyecto inició, en una primera instancia, conociendo la condición socio-ambiental de la ciudad de Limón, la recurrencia de los diversos desastres naturales en el área, el deterioro de sus suelos, el proceso de urbanización del que ha sido objeto y su relación directa con las condiciones de vida y costumbres del contexto. A partir de dicho estudio se conceptualizó esta ciudad como un lugar urgido de soluciones en toda su trama física espacial.



Se reconoció para ello, el potencial arquitectónico-cultural y turístico-costero existente en la ciudad además de la posibilidad de que ésta sea objeto de una transformación física espacial que le permita proyectarse de forma sostenible en el tiempo y en el espacio, de forma ordenada y armónica con la naturaleza.



La propuesta entonces, se dirige hacia la implementación de estrategias que generen calidad de vida a los habitantes de la ciudad mediante la regeneración físico espacial de la ciudad de Limón, cabecera de la provincia, lo cual impulse y colabore con los sistemas socio económicos, culturales y ambientales del sitio.



I N T R O D U C C I Ó N

Limón como ciudad y puerto mercantil - turístico que es, ofrece grandes oportunidades para Costa Rica. Al estar ubicada en una privilegiada zona costera posee un alto potencial ecológico y natural, así como también una riquísima identidad cultural de un incalculable valor .

El desarrollo de la zona Atlántica de Costa Rica, más específicamente de la ciudad de Limón, ha tenido grandes diferencias en comparación con el resto del país, debido principalmente a situaciones histórico-geográficas, que por muchos años la aislaron del resto de la nación y que contribuyeron para que dicha *estructura espacial* se gestara y se desarrollara de una forma muy particular.

Con la intención de aprovechar y explotar de forma sostenible tales recursos, se reafirma la importancia de que el arquitecto, a la hora de realizar una intervención urbana en determinado contexto urbano, deberá contar con una visión holística que permita que sus acciones tengan reacciones positivas en todo el resto de los elementos definidores del espacio, que conforman la trama viviente de una ciudad y como en el presente caso, en una sociedad rica en tradiciones y arraigadas raíces culturales.

Hoy día, el espacio urbano que conforma la ciudad de Limón se ha convertido en foco de atención para muchos inversionistas y desarrolladores, en su mayoría extranjeros, debido al importante puerto marítimo mercantil que representa, así como al alto desarrollo turístico de los últimos años y la llegada incipiente de cruceros a sus costas. Dicha situación ha provocado una fuerte ola de construcciones

"Esta tierra es de todos los costarricenses, unos ya han partido, otros estamos en el presente, pero la mayoría aún no han nacido."

José María Figueres Ferrer, Ex-Presidente Costa Rica. "Escritos ante la tumba de Don pepe", autor Carlos Manuel Vicente Calvo, 2002.

hoteleras, comerciales, residenciales, entre otras, que bordean gran parte del paisaje costero de la ciudad, sin embargo, al mismo tiempo el desempleo, la droga, la pobreza, la inseguridad y la degradante imagen urbana en algunos sectores de la ciudad, entre otros problemas sociales, continúan azotando dichos agrupamientos, de modo que se agrava aún más la situación económico - social de la ciudad.

Gran parte de la problemática urbana que se presenta en la ciudad, radica en que el desarrollo económico no ha logrado entremezclarse con la situación urbano social del contexto, tal desvinculación provoca una sentida preocupación por mejorar la vida urbano limonense. No obstante, nuevamente se acentúa el problema de que los recursos del sistema urbano no han sido utilizados y respetados de la mejor manera, ya que las acciones en su mayoría han sido superficiales y descoordinadas, al mismo tiempo las disposiciones tomadas han sido realizadas bajo políticas o modelos de desarrollo importados, ajenos al lugar y a su idiosincrasia.

La realidad es que existe una inobservancia absoluta de las regulaciones actuales y un evidente desinterés por rescatar la esencia del pueblo limonense, por ende el presente proyecto pretende constituirse como una solución focalizada e inmediata a la problemática que enfrentan los habitantes del centro de la ciudad de Limón, ofreciendo una alternativa de solución con visión sostenible e integral de todos los elementos físico espaciales, socio culturales y políticos económicos que influyen de alguna manera en la ciudad.

M A R C O D E R E F E R E N C I A S

1 Rol del Arquitecto en el contexto político económico y social dentro de la sociedad

La labor de un arquitecto consigue mayores alcances, la responsabilidad como profesionales permite de este modo acercarse a proyectos que pueden plantear soluciones específicas para una sociedad, un país, un planeta, como claramente lo menciona el arquitecto mexicano, Pedro Ramírez Vázquez, quién manifiesta que la demanda de nuestros servicios es para con la sociedad en general.

Conscientes de los alcances que como arquitectas podemos lograr específicamente en favor de la sociedad limonense, nos enfocaremos en desarrollar las nuevas condiciones de los proyectos arquitectónicos en relación directa con el papel de la arquitectura en las transformaciones urbanas actuales y su rol en las ciudades, entendiendo las diferencias y los cambios que están ocurriendo en la práctica y en el discurso del proyecto urbano arquitectónico:

"Hoy hay otras visiones de la ciudad, nuevos fenómenos que expanden la idea del centro de la ciudad, no ya como plaza del mercado-iglesia-ayuntamiento. Los complejos sistemas de comunicación y las nuevas tecnologías, junto con los medios de transporte y los avanzados métodos de construcción están determinando la planificación, el desarrollo y la realización de nuestro medio ambiente... Hoy los arquitectos son sismógrafos culturales de la situación que los envuelve y sus trabajos lo reflejan, proyectándolos hacia el futuro. En su trabajo individual específico, no tratan solamente de resolver problemas, sino que hacen manifestaciones sobre el potencial de la arquitectura, resolviendo nuevas necesidades, inventando conceptos innovadores para una vida que cambia, entrando en nuevos territorios, percibiendo situaciones todavía desconocidas"

<http://www.ideam.gov.co/biblio/paginaabierta/CiudadSostenible2Medellin.pdf>, 6 de junio 2007

"El Arquitecto trabaja para cumplir con una demanda de un cliente o de una sociedad."

Boletín Interno del CFIA, Febrero 2006, entrevista Arq. Mexicano Pedro Ramírez Vázquez

Fuente: fotografía incluida en el artículo "A quién pertenece la ciudad. Del derecho al a ciudad". En la página web de la organización Internacional Alliance, el día 17 de octubre 2007. <http://www.alliance21.org/2003/article754.html>.

El Espacio Físico Urbano 2 Y su relación con el desarrollo económico y cultural de una nación

Es necesario establecer un "contrato social" en términos de intervenciones urbanas, esto es, un acuerdo entre los arquitectos y profesionales implicados, sus interpretaciones de la ciudad y lo que la ciudad representa y sus administradores, sus políticos y las diversas comunidades; objetivo que precisamente busca nuestra investigación al plantear un plan estratégico de intervención a partir de un aporte directo de la comunidad involucrada. En este sentido, resulta importante destacar lo que hace algunas décadas atrás afirmó Don "Pepe" Figueres Ferrer, ex presidente de Costa Rica:

"El reto que también se plantea alrededor de la infraestructura: puertos, aeropuertos, carreteras, comunicaciones, producción eléctrica, es que ya no estarán enfocados exclusivamente en función del hombre, sino para atraer y crear empresas, con el propósito de ganar diferentes batallas."

José María Figueres Ferrer, Ex-Presidente Costa Rica. "Escritos ante la tumba de Don pepe", autor Carlos Manuel Vicente Calvo, 2002.

La intervención del espacio urbano debe buscar no solamente ese "contrato social" sino un acuerdo de voluntades entre diversos campos comunes a muchas formaciones sociales, relacionados con la vida cotidiana, con la calidad de vida en las ciudades y la dinámica social económica de las mismas. Los actuales proyectos arquitectónicos se relacionan con todas las cuestiones relativas al tejido social, como dice Peter Eisenman, lo que corresponde tanto al ámbito humano como al material. Al mismo tiempo, resulta indispensable entender cómo debemos manejar el impacto que el espacio físico tiene sobre el desarrollo económico y cultural de una ciudad.

"La ciudad existente, siguiendo las previsiones de expertos financieros, va acumulando nuevas actividades urbanas, (en el sector del comercio, la industria de servicio y en el sector del turismo / tiempo libre), junto con ciertos tipos de habitar. Al mismo tiempo la ampliación de territorios de la ciudad hace evidente que ya no hay sólo una imagen de cultura sino también una red de infraestructuras. Obviamente, este acercamiento se basa en una *retasación* de la ciudad actual, que diseñan estrategias basadas en la transformación y no en su constante expansión. Ciertamente, este es otro panorama, que requiere otros modos de abordar la ciudad, otras estrategias de diseño y obviamente, otros instrumentos de dirigir la planificación de las poblaciones".

Javier Uceda Antolín, <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n32/njuc.html>, 6 de junio 2007.

3 El Derecho a la ciudad Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad

Según datos arrojados por la Organización Mundial de los Derechos Humanos, la mitad de la población mundial vive en las ciudades, y las tendencias indican que la población urbana en los países del sur se duplicará de 2 mil a 4 mil millones de personas en los próximos 30 años. Hoy como hace siglos, las ciudades son, potencialmente, territorios con gran riqueza y diversidad económica, ambiental, política y cultural. Sin embargo, los modelos de desarrollo implementados en la mayoría de los países, se caracterizan por establecer patrones de concentración que generan pobreza y exclusión a la ciudadanía y violentan la vida urbana. Así lo manifiesta la Organización Mundial de los Derechos Humanos en su carta extendida para declarar el Derecho a la Ciudad.

La carta en mención, más que la suma de derechos individuales y colectivos ya reconocidos en los diversos tratados internacionales, contempla el Derecho a la Ciudad como la expresión fundamental de los intereses colectivos, sociales y económicos, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, respetando las diferentes culturas urbanas y el equilibrio entre lo urbano y lo rural. Este derecho es justamente el que la presente investigación plantea como objetivo de desarrollo como una visión de lo que a futuro se lograría al implementar una intervención estratégica de planificación. De este modo, se logrará un equilibrio entre los diversos componentes de la sociedad y el espacio urbano habitable, presuponiendo la interdependencia entre población, recursos, medio ambiente, relaciones económicas y calidad de vida para las presentes y futuras generaciones.

Así como se explica en la carta, el logro de los objetivos que ésta expone implica cambios estructurales profundos en los patrones de producción y consumo, en las formas de apropiación del territorio y de los recursos naturales. Así mismo, en el caso que atañe a la presente investigación, los cambios a plantear deberán ser integrales.

Es así como convierte en una obligación de los profesionales responsables del manejo de los espacios públicos de desarrollar diseños con una mayor sensibilidad y carácter humano, intervenciones urbanas que provean de una mayor calidad de vida a los ciudadanos y una digna manera de vivir en la ciudad, donde no se prive a ningún ciudadano de su derecho de transitar y disfrutar de un espacio público sano, seguro y acorde con la naturaleza y el contexto geográfico en que se circunscribe.

“Surge la lucha urbana que vienen generando la necesidad del reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, el Derecho a la Ciudad, definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social”.

www.nacionesunidas.com. 15 de junio, 2007.

4 Ciudades Puerto Puerto mercantil y turístico

Actualmente la actividad portuaria corresponde no solo a la actividad que mayor cantidad de divisas genera en la economía nacional sino que ha venido a impulsar y desarrollar diversas áreas productivas en el país. El papel de los puertos como estructura espacial de tránsito que son, no se limita al paso de mercancías de un lugar a otro, sino a una dinámica social y cultural de intercambio entre nuestro país y el resto del mundo. Es así como nace el concepto de ciudad – puerto, donde la ciudad se convierte en un espacio de intercambio en todas sus dimensiones. La actividad turística en la ciudad es un tema que se asocia con el desarrollo integral de la actividad portuaria y mercantil. El potencial turístico representa, hoy por hoy, un recurso invaluable que solventará muchas de las necesidades en una de las sociedades más abatidas en el país.

“El desarrollo del turismo genera toda una serie de efectos sobre una ciudad y el medio ambiente natural dentro del cual se desenvuelve. Estos efectos son los que han motivado el interés de fomentar su desarrollo. Su acción sobre la economía nacional es uno de los más conocidos, producto del flujo de turistas que visitan un país.”

Plan regional de desarrollo turístico para la provincia de Limón 2006-2010. Expectativas futuro, pg. 22.

“La imagen que se ha proyectado la ciudad de Limón ha sido nefasta en las aspiraciones de atraer inversión, sin embargo por la propia dinámica regional que ha prevalecido en el ámbito productivo se genera riqueza que se vuelve volátil al no haber reinversión de la misma.”

Limón Hoy. Artículo periódico Al Día. 6 mayo 2007.

“El turismo en Costa Rica, ha surgido en forma espontánea, sin previsión alguna y hoy día se ha configurado en una de las principales fuentes de creación de riqueza y empleo, igualmente constituye una actividad que posibilita la mejora del nivel de vida y el bienestar de los países que han sabido orientar sus recursos físicos, humanos y de capital hacia el desarrollo de la industria turística como un medio para la producción de bienes y servicios.”

Portal de Cultura Costarricense y Ecoturismo, 5 mayo 2007.

5 Ciudades del Caribe Arquitectura Caribeña y sus Recursos

Un encuentro biológico, étnico y social produjo una nueva síntesis, un interesante y original mosaico histórico y cultural, que ha dado paso a una verdadera civilización en todo lo que conocemos como el archipiélago caribeño.

“En el Caribe los poblados y las ciudades han quedado como moldeadas al capricho de la naturaleza que los cobija. En las ciudades, el urbanismo hispanoamericano dejó un común denominador que las acerca y las hace más iguales, ya sea que aparezcan resguardadas en el seno de las tranquilas bahías o con el rostro combado en el océano”. www.institutoodearquitectratropical.com. 5 de junio, 2007.

Dentro de esa diversidad extraordinaria del Caribe, también se puede determinar la existencia de un denominador común entre las distintas ciudades y puertos, la diversidad de manifestaciones culturales y artísticas como la música y la arquitectura son un claro ejemplo de lo que hace de esta región una de las más ricas en tradiciones y costumbres. Es precisamente ese patrimonio histórico arquitectónico el que nos revela las características tan particulares de estas sociedades y su potencial, para que hoy mantengan e impulsen el desarrollo de nuevas actividades productivas basadas en su autenticidad cultural, características que se incorporan en el diseño de una propuesta de intervención en el espacio urbano en la presente investigación.

“En la arquitectura de la región caribeña hay también una serie de constantes, o más bien de invariantes, unos principios rectores que se repiten y mantienen a lo largo de los países bañados por aquellas aguas. Esta arquitectura ofrece un interesante ejemplo de múltiples paralelismos, como evidente consecuencia de un clima tropical y en función de él, un tipo de arquitectura condicionada también por factores históricos, sociales y otros. El gran tajo de la conquista y la ocupación ayudaron a difundir ideas y formas constructivas en la región del mar que les da el nombre. En las islas y costas caribeñas cada país colonizador ha dejado, en las ciudades y pueblos, sus manifestaciones arquitectónicas”. www.institutoodearquitectratropical.com. 5 de junio, 2007.

Es entonces que la planificación y la programación del desarrollo regional y local, surgen como un requisito y necesidad básica e imprescindible para utilizar y asignar adecuadamente los recursos de inversión en la ciudad. En nuestro caso particular es la ciudad de Limón la que cuenta con dicha riqueza arquitectónica, cultural y humana; de este modo también podemos afirmar que su principal recurso se encuentra en el factor humano, esto es, su población, la cual con una visión solidariamente positiva, podría transformar su realidad y crear una nueva y mejor manera de vivir en esa ciudad; estableciendo un lugar que permita las condiciones para una mejor calidad de vida para sus habitantes y sus visitantes.

6 Arquitectura y Sostenibilidad Ambiente y Desarrollo

El concepto de sostenibilidad resulta ser, sin lugar a dudas, una de las ideas más importantes de nuestro tiempo. Aceptar la necesidad de utilizar de forma racional los recursos del planeta, para poder entregarlo en condiciones dignas a nuestros herederos. Se insiste en la idea de asegurar el mínimo uso de materiales y recursos energéticos no renovables en la producción del espacio construido. Esta recomendación debe tener su efecto necesariamente en un corto periodo de tiempo, dentro de las pautas de comportamiento del proyecto arquitectónico a desarrollar, a través de nuevos sistemas, técnicas y materiales de construcción, que a la vez logren incorporar nuevas soluciones espaciales y formales.

Según muchos especialistas, esta línea de pensamiento debe producir una evolución de gran importancia en la configuración de proyectos arquitectónicos y más aún en la planificación e intervención urbana. El desarrollo de proyectos holísticos, que contemplen la ciudad como un sistema sostenible que funciona si todas sus partes se encuentran en equilibrio armónico unas con otras, resulta hoy día una constante. Sin embargo, en nuestras ciudades latinoamericanas, esta relación entre desarrollo, sostenibilidad y ambiente – arquitectura no ha sido una realidad, por el contrario, prolifera un modelo de desarrollo urbano desequilibrado que no contribuye con la idea de sistemas sostenibles.

“Las ciudades modernas tienden hacia una estructura cada vez más cercana a la creación de espacios de control social, se une la planificación del empleo del espacio con el fin de crear lo que Michael Foucault habría calificado, sin lugar a dudas, de nuevas instancias de la evolución del “orden disciplinario” de la ciudad del siglo XX. Este modelo urbano, en el que se maximizan las actuaciones emblemáticas y el desarrollo de redes de la interconexión en el contexto global (Viard, 1994), supone el desarrollo de un urbanismo emblemático, en el que se potencian los modelos de seguridad y el control de las mercancías y de las personas (Lueck, 1995), y en el que se maximiza la sectorización de actividades y se mantiene un modelo medioambientalmente insostenible (Pigeon, 1994)”.

La necesidad de crear espacios sostenibles en nuestras ciudades no nace como una idea improvisada y antojadiza, nace de la urgencia de proveer a los ciudadanos de una mejor calidad de vida y es en el espacio público donde esto se podría lograr exitosamente para finalmente poder reconocer cómo la arquitectura y el espacio urbano permiten lograr un desarrollo integral de los sistemas que componen una sociedad, los cuales, insertos en una ciudad particular, propiciarían las condiciones idóneas y lograrían a su vez, la armonía óptima entre estos y la naturaleza que los rodea.

A n t e c e d e n t e s

La ciudad de Limón en la historia de Costa Rica, por su autenticidad cultural y étnica tan diversa, representa un tesoro único para el país. A través de una compilación de carácter histórico, se pretende ampliar la perspectiva del conocimiento acerca de la “ciudad – puerto” que constituye Limón, mostrando su realidad desde el período colonial hasta el día de hoy, donde el invaluable componente cultural costarricense ha sido poco conocido y valorado.

Así las cosas, la ciudad de Limón se caracteriza por su relevante papel en la historia de Costa Rica antes de existir ésta como tal; constituyéndose en un sitio donde se fundieron pueblos y culturas diversas. Esta ciudad fue el primer lugar del contacto entre los indígenas que habitaban en ese entonces el país y los españoles colonizadores, durante el último y cuarto viaje de Colón a América. Resulta estar también dentro de la provincia donde se concentra la mayor población aborigen que aún hoy en día conserva su medio ambiente y cultura autóctonos.

Durante el período colonial, en los siglos XVII y XVIII, esta ciudad tuvo que soportar el azote y opresión de los piratas y los zambos mosquitos debido al auge de las plantaciones en estas tierras. La época representó una consolidación de los indígenas en Talamanca resultando reiterados e infructuosos los intentos españoles por conquistar la mayor cantidad de tierras, ante

la fuerte resistencia de los indígenas. (González, 1992)

Para 1852, correspondiente al período Republicano, se da un fuerte impulso al cultivo de café y al mismo tiempo crece el interés por construir un camino que conectase el Valle Central (Cartago) con la ciudad; de este modo se establecería dicha ciudad de Limón como “Puerto Comercial”. Correspondió al entonces Presidente, Juan Rafael Mora Porras, firmar ese año el decreto que habilitó para el comercio al puerto. Sin embargo, la construcción del ferrocarril al Atlántico fue determinante en la consolidación del puerto y la ciudad de Limón. (González, 1992)

Asimismo, a finales del Siglo XIX fueron traídos para trabajar en la construcción del ferrocarril al Atlántico, diversos grupos étnicos inmigrantes, los cuales consecuentemente terminarían poblando la región, enriqueciéndola material y culturalmente e imprimiéndole su actual fisonomía. (López, 1995)

En el contexto del desarrollo comercial del istmo centroamericano, Costa Rica se incorpora con el auge cafetalero; en consecuencia surge la necesidad de contar con una ruta trasatlántica directa a Europa, evitando el viaje desde el puerto de Puntarenas hacia Sur América. La obra fue iniciada en 1870 por el General Tomás Guardia y concluida en 1890, la construcción se extendió durante 12 años produciendo la famosa

deuda inglesa y el nacimiento del monopolio comercial transnacional: United Fruit Company. De esta forma, el ferrocarril que tanta controversia creó, se convirtió al igual que el puerto de Limón, en dominio de la mencionada transnacional frutera. (González, 1992). Sin embargo la consecuencia más sobresaliente del desarrollo de la industria bananera y del ferrocarril, lo constituyó el enriquecimiento de la cultura costarricense con el aporte de algunos grupos de inmigrantes que se integraron de manera vital al país. (López, 1995)

Un acuerdo ejecutivo el 26 de mayo de 1872, dispone relegar lotes en el cuadrante que se eligiera para establecer la ciudad de Limón, a quienes edificasen en ellos en la zona residencial de la ciudad en formación. Ni en lo técnico ni en lo higiénico se dieron medidas regulatorias para las construcciones. Surgió una población de residencias humildes, sobras, pedruzcos, cajas, forros, trozos y de retazos de cajas de material variado, que era el que era, y como se veía. Para estimular la construcción de buenos edificios, en 1883 se dio una ley de franquicia para la importación de madera labrada y de otros materiales y luego, el mismo año, para estimular la inmigración a la ciudad de Limón, este fue declarado “Puerto Libre”.

Ferrocarril atravesando ciudad de Limón, fecha desconocida, imagen incluida en el archivo del departamento de Arquitectura de JAPDEVA.

No obstante 19 años después, en 1891, estando ya la ciudad comunicada por una ferrovía, se construían en ésta casas de habitación en condiciones insalubres que no promovían la sanidad y el progreso de la ciudad. Se hizo urgente desarrollar un reglamento oficial para construcciones y proveer a las autoridades del puerto, de recursos económicos para la organización de servicios públicos que abastecieran a la ciudad.

El congreso autorizó la financiación de un préstamo para mejorar el ornato y sanear la ciudad Puerto de Limón, sin embargo, pese a que no tuvo muchos logros, al menos se consiguió que se fijara en el presupuesto nacional una suma de 10 mil colones, para atender las obras de ornato y de salubridad que se realizaban en la ciudad. Para 1909 se promulgó la ley No. 56, la cual en su artículo 1 inciso 2, estableció las provincias del país, entre las cuales aparece por primera vez Limón con esa categoría.

Sin embargo, como la propiedad urbana de aquel puerto pertenecía casi por completo a capitalistas del interior, se planteó otro obstáculo para el desarrollo de proyectos de desarrollo urbano, ya que las actividades que los interesados realizaban en su contra afectaban

directamente sus propiedades y sus intereses económicos.

Es evidente como desde su fundación y a través de su historia, la “ciudad – puerto limonense”, ha sobrellevado conflictivamente un desarrollo de altos y bajos, supeditado a la autoridad de un gobierno central que no permite una autonomía plena de la ciudad en sus políticas productivas y de desarrollo como ciudad. Los modelos de desarrollo impuestos no han logrado beneficios para la ciudad, incluso su desarrollo social ha sido inexistente. En su lugar el desarrollo de problemáticas paralelas agravan la situación físico espacial, política económica y social cultural de la ciudad Limonense.

El interés por una sociedad conflictiva como la limonense, ha gravitado por años en los espacios políticos del gobierno. Sin embargo desde allí no se han generado las soluciones para una comunidad rica en tradiciones y cultura, una ciudad basta en variedad de ecosistemas del bosque tropical húmedo dominantes y de una incalculable riqueza en flora y fauna. El estancamiento económico-social produce condiciones de pobreza extrema, la falta de empleo, acceso a la educación superior y salud, acarrea una degradación social que atenta contra la calidad de vida de sus

habitantes y el desarrollo integral de toda la provincia.

Urge un nuevo génesis y consolidación de Limón como ciudad y como principal puerto costarricense en el atlántico. Limón debe hoy reconocerse como la ciudad auténtica, dinámica y creativa que es; una renovada imagen ante el país y el mundo que permita identificar una regeneración urbana, portuaria y cultural que impulse el desarrollo físico, espacial, económico político y social cultural de la provincia.



Ferrocarril atravesando ciudad de Limón, fecha desconocida, imagen incluida en el archivo del departamento de Arquitectura de JAPDEVA.

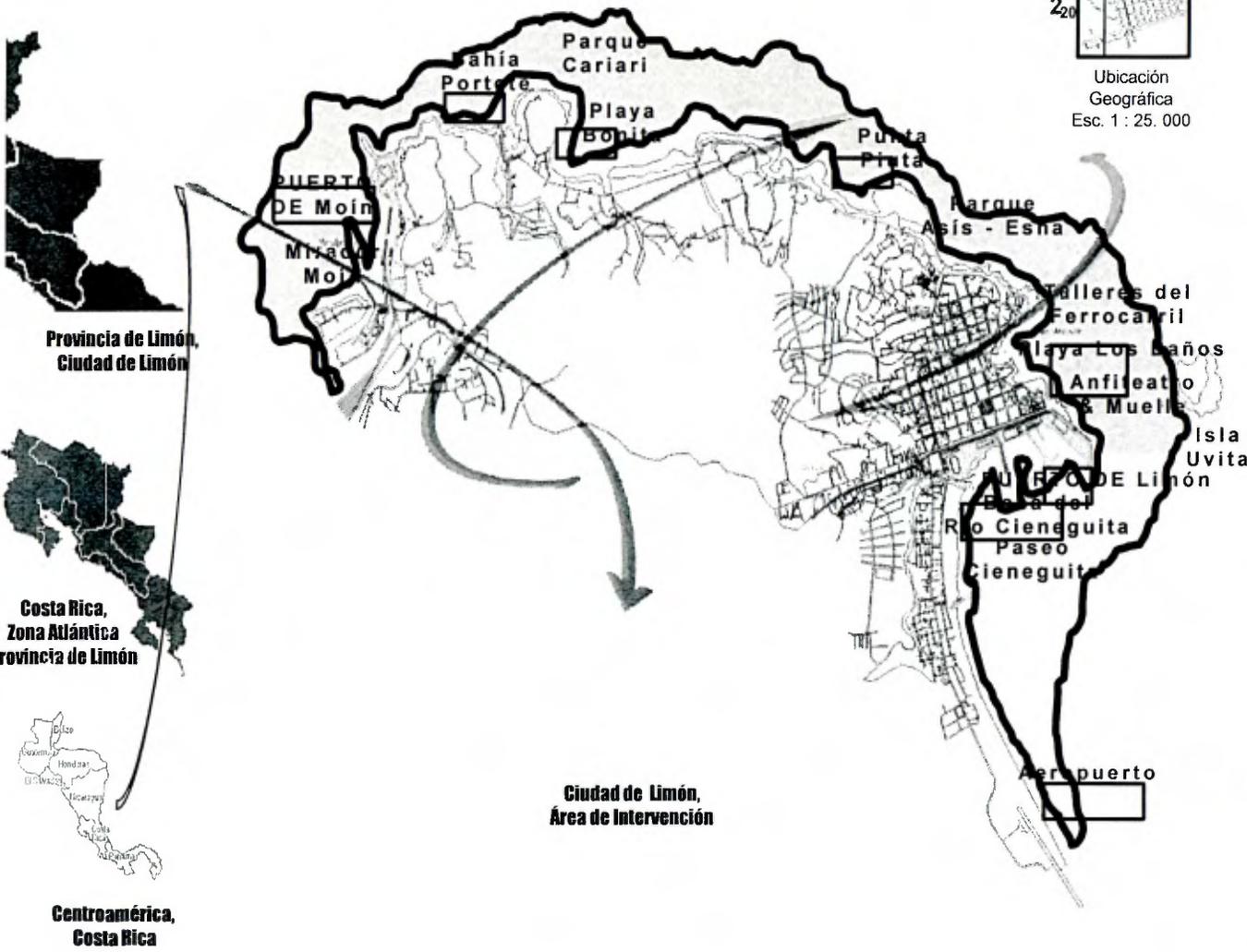
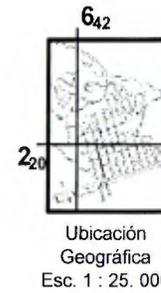
Ubicación & Descripción

La propuesta de intervención se localiza en una serie de unidades territoriales ubicadas dentro de la ciudad de Limón, se contempla el núcleo urbano conocido como el centro histórico así como otras zonas aledañas que configuran enteramente la ciudad portuaria.

El espacio en estudio fue seleccionado debido a que cuenta con una alta complejidad e interacción de redes urbanas y vivientes; característica ideal para lograr el objetivo de gestar un modelo estratégico de desarrollo que realmente contemple ese dinamismo urbano, social, económico y político, que en las ciudades puede estar inmerso.

El área de intervención posee una gran gama de recursos de un alto valor arquitectónico patrimonial que al mismo tiempo representan edificaciones de alto grado jerárquico para la funcionalidad del lugar; además es una ciudad con una gran influencia de insumos económicos, tales como, el puerto marítimo mercantil, el aeropuerto de Limón, el puerto que recibe a los cruceros y turistas que visitan dicho sistema urbano en ciertas temporadas del año, servicios básicos y comercio en general que generan vida y movimiento dentro de la trama físico-espacial.

El espacio a intervenir posee un valor simbólico riquísimo en elementos que representan claramente la cultura caribeña costarricense, estos espacios reflejan claramente el modo de vida de una ciudad muy distinta al resto de las ciudades del país. En ella se puede sentir la vivencia, los colores, los olores y ese dinamismo caribeño, que ha caracterizado la zona desde mucho tiempo atrás; es una ciudad también, que consta de una alta riqueza natural que visualmente refleja hermosos escenarios, que acogen el espacio urbano. Otro factor interesante es que ampara distintos espacios residenciales con grandes diferencias arquitectónicas urbanas y distintas a su vez en el modo en que son abordadas por los usuarios lo cual hace la intervención más compleja y desafiante.





“No hay más ciudades en el mundo desarrollado o en vías de desarrollo, sino nuevos y diferentes sistemas de creencias del ser urbano. Estos sistemas de creencias están, por ende, no en las ciudades, sino en la imagen creada por los ciudadanos y transformada en la ciudad física”.

La investigación está dirigida para entender el ser urbano, no solo desde el punto de vista físico o desde el espacio geográfico, sino desde las percepciones subjetivas de los habitantes: cómo la disfrutan, la evocan, la narran desde su experiencia o desde los discursos que elaboran en torno a la ciudad. Sus imaginarios.

Las etapas de análisis y diagnóstico tienen como propósito lograr un modelo de desarrollo urbano en la ciudad de Limón, el mismo pretende dar un patrón de interrelaciones entre componentes que configuran y nutren un espacio urbano, con el fin de lograr una reactivación de la ciudad en su ámbito físico espacial, desde una visión integral que incluye los ámbitos político, socio-económico, ambiental y cultural de ésta.

Con el propósito de mostrar la implementación de dicho modelo de desarrollo urbano en la ciudad de Limón, se realizará como parte del diagnóstico, la definición de una unidad territorial, con el propósito de que dicho concepto de desarrollo, sea implementado y llevado a una respuesta arquitectónica a nivel de anteproyecto en un espacio particular del área de intervención.

JUSTIFICACIÓN

El proyecto resulta pertinente, ya que mediante una intervención de mejoramiento urbano en la ciudad de Limón, se logrará un aporte que traspasa una simple propuesta física; dicha intervención permitirá un impulso y reactivación de diversos ámbitos en la dinámica social. La implementación de una propuesta de mejoramiento urbano consecuentemente fortalecerá el desarrollo de diversos espacios, tales como, el social cultural y económico productivo, dado el carácter integral del proyecto.

Se pretende a través de dicha acción, en un espacio específico lograr un desarrollo en eco, que trabaje la trama urbana de la ciudad mediante anillos de reacción, que rehabiliten el espacio y colaboren con el resalte y el fortalecimiento de la cultura y riqueza autóctona de la ciudad.

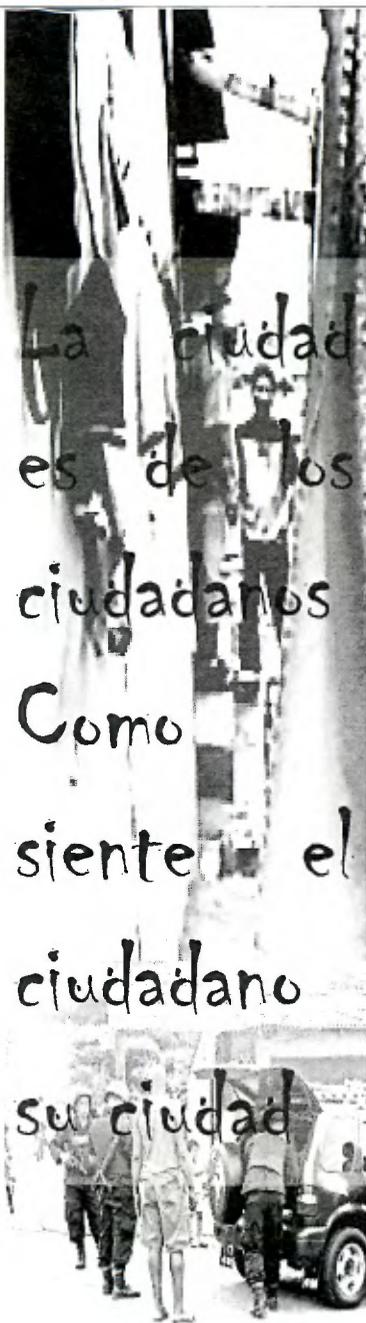
Se persigue así, que logre ser un "eslabón", que integre y combine de una manera exquisita, toda esa compleja trama viviente de componentes urbanos y sociales que interactúan en un espacio común.

El proyecto busca dar solución a problemas, como el deterioro urbano y el crecimiento físico espacial desmedido en la ciudad, ambos procesos se han desarrollado sin ningún parámetro lógico de crecimiento favorable; la propuesta se hace necesaria, por lo tanto, para lograr un mejoramiento en

la calidad de las condiciones de vida urbana en la ciudad y a su vez, permitirá una reactivación socio-económica en diferentes espacios de la ciudad.

Mediante dicha intervención se logrará un equilibrado desarrollo (global) del sitio en busca de una ciudad creativa. A través de la combinación de actividades – elementos que promuevan una manera de vivir la ciudad propuesta desde la visión de sus ciudadanos. Una ciudad que favorezca el INTERCAMBIO social, económico y cultural de los usuarios en contacto con el espacio urbano que posea una variedad múltiple de opciones de uso que aumenten el valor económico y funcional del sitio.

Así mismo, podemos agregar algunos aspectos que resultan importantes denotar y que indican la urgencia del desarrollo de propuestas integrales de intervención en la ciudad. Tal como lo desarrolla la Arq. Lay Ling Agüero en su investigación "Rehabilitación Urbana de la línea costera de Puerto Limón el desarrollo de la infraestructura urbana así como el desarrollo integral de la sociedad y las estructuras diversas que la integran en la Ciudad de Limón pueden reconocerse como procesos bastos en necesidades y cuyas condiciones de desarrollo cambiaron a partir de 1991, fecha en que la ciudad sufrió los embates de un sismo de magnitud importante que cambia la configuración costera.



La ciudad
es de los
ciudadanos
Como
siente el
ciudadano

su ciudad

Los operativos en Cieneguita se intensificaron.
Imagen Extraída del documento, "Limón se
está cayendo", Sábado 19 de Mayo 2006.
Periódico "A Día", José Rivera.



La ciudad como
un hecho social
La ciudad es
una red
simbólica
porque en todo
momento es
urbanizada y la
urbanización se
da en redes.

Pobreza en calles barrio Limón. Imagen Extraída del
documento, "Limón se está cayendo", Sábado 19 de Mayo
2006. Periódico: "A Día", José Rivera.

“La plataforma del Caribe se levantó hasta 1.80 m en algunos sectores dejando expuesta la masa de arrecife coralino. Se dañó parte de la infraestructura portuaria, se destruyeron carreteras, puentes, construcciones y el sistema de abastecimiento y recolección de aguas se vio gravemente afectado”. De este modo, como se ha afirmado, este hecho inició en Limón un proceso de reconstrucción y rehabilitación que no ha terminado y que lamentablemente no posee una línea organizada de ejecución.

Tal como lo afirman muchos, entre éstos la arquitecta Agüero, por dicha razón se han planteado diversas propuestas urbanas que brindan soluciones aisladas, el fin es el mismo, aún no se ha desarrollado un plan de intervención urbano integral, que plantee respuestas concretas y efectivas que vinculen toda la ciudad y promuevan pautas armónicas para un desarrollo.

Hoy el escenario para el desarrollo de la ciudad se percibe entre incertidumbre e ilusión, las políticas administrativas no son claras, los proyectos en ejecución y de futura ejecución parecen no estar asociados unos con otros, las deficiencias son de toda índole y a toda escala, un sector económico en funcionamiento que parece no sacar provecho de todo su potencial, un espacio físico en deterioro y una estructura social cultural que se pierde en el temor y falta de visión.

“Fuera de los límites de la ciudad, el conglomerado urbano se expande desordenada

y desarticuladamente sin ninguna continuidad con respecto a las pautas establecidas en el casco central. El desarrollo a lo largo de las carreteras principales funciona separado respecto al movimiento interno de la ciudad, dejando a Limón segregado y solamente como zona de paso hacia las playas más populares. Las playas aledañas como Portete, Bonita, Cieneguita, etc., que en épocas recientes se utilizaron como sitios de baño de acceso inmediato, a raíz del terremoto se abandonaron y actualmente se encuentran al margen de la actividad recreativa, negadas física y visualmente por las colindancias traseras de los edificios, las barreras y la carencia de elementos de continuidad que las incorporen a la unidad identificable que constituye la ciudad. En general, existe gran tensión entre los núcleos de actividades: puertos, ciudad y mar están en contacto por proximidad, pero el espacio entre ellos no brinda una articulación funcional, y una continuidad física y vivencial en términos de uso humano”.

Al día de hoy no han sido suficientes los escasos esfuerzos por impulsar el desarrollo integral de la ciudad. Al día de hoy es que se debe definir el rumbo y directrices para un escenario de un futuro ideal para una ciudad rica en recursos pero pobre en estrategias. “La ciudad debe responder a nuevas necesidades que pueden satisfacerse a través del manejo del espacio urbano bajo un concepto integral de desarrollo de “ciudad como un todo” a partir del centro de la actividad actual”. Y su actividad actual no es otra que: Limón, una ciudad Puerto.



Su desarrollo es aislado, por tanto es necesario un plan de integración a través del espacio urbano para que este funcione como escenario de las nuevas actividades.



M A R C O M E T O D O L Ó G I C O

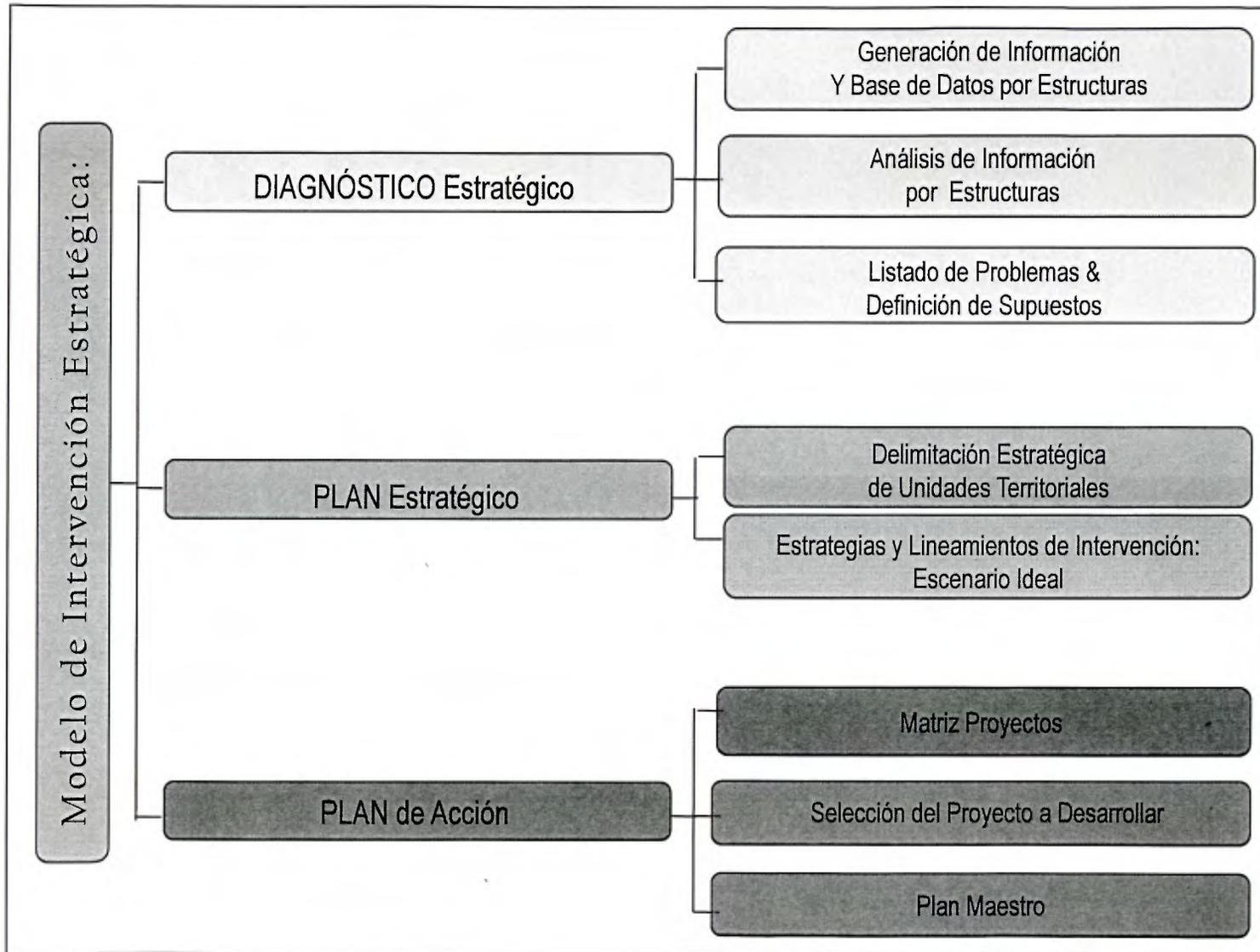
PROPUESTA ESTRATÉGICA

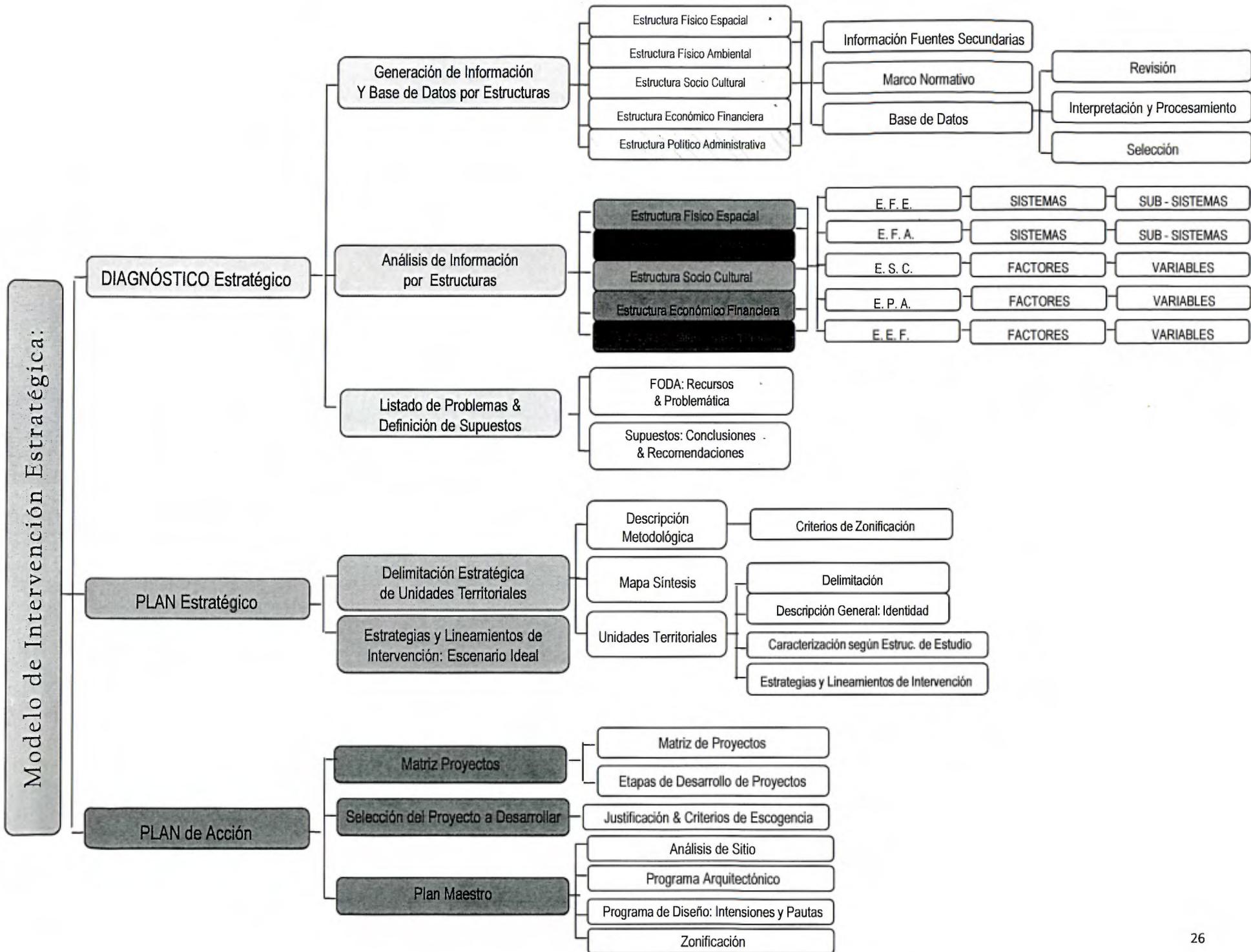
OBJETIVO GENERAL

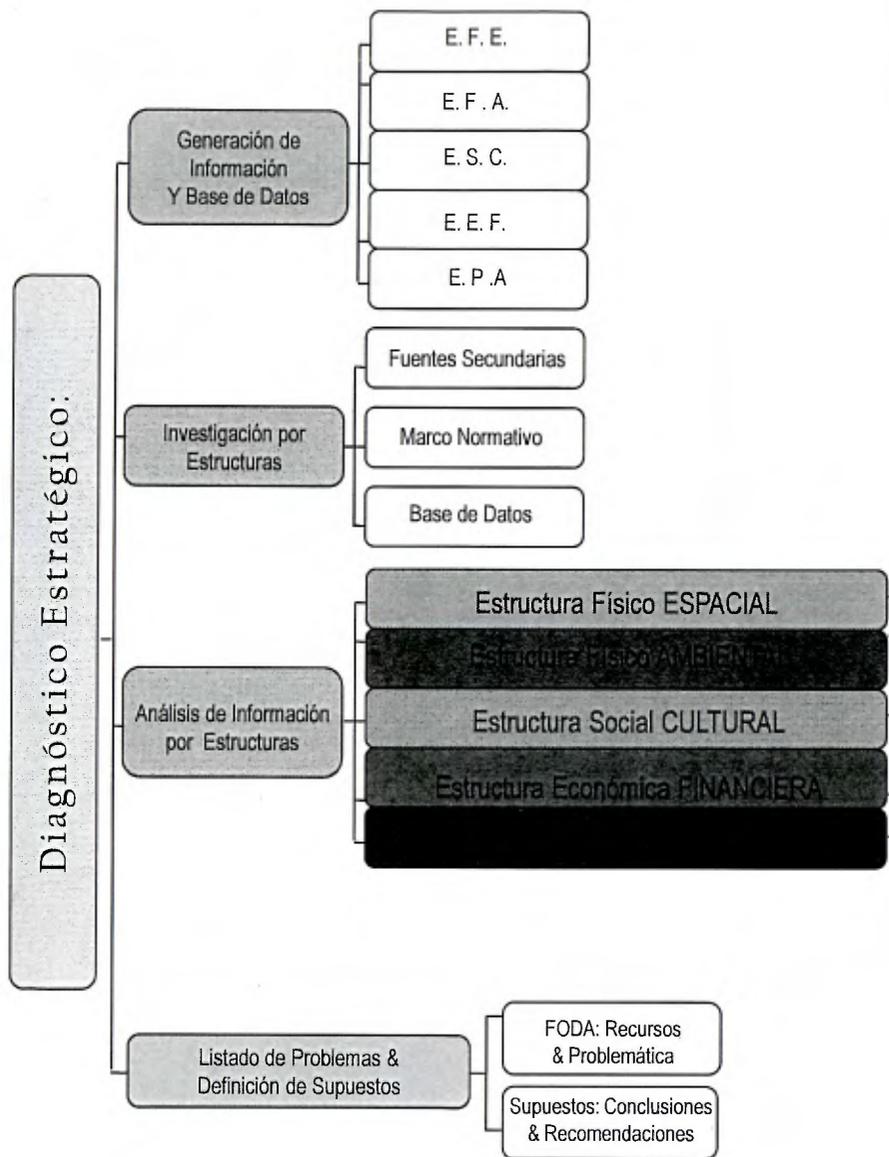
Elaborar una propuesta modelo de intervención para el mejoramiento urbano en la Centro de la Ciudad de Limón que logre un sistema integral de desarrollo el cuál pueda ser aplicable a otras experiencias y comunidades.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Realizar un *diagnóstico estratégico* del contexto urbano de un ámbito específico de la Ciudad de Limón de modo que se logre comprender el entorno y particularidades de diferentes localidades y además su implicación en la dinámica urbana de la ciudad.
2. Establecer, con base en los resultados del diagnóstico estratégico, los lineamientos y parámetros como parte de un *plan estratégico* de intervención en un ámbito específico de la ciudad de Limón que establezca las pautas para el mejoramiento de las condiciones físico espaciales.
3. Desarrollar un Plan de Acción que incluya un Plan Maestro de intervención para el mejoramiento urbano de un ámbito específico de la Ciudad de Limón el cuál evidencie las pautas para un desarrollo integral en la localidad y favorecimiento en las condiciones urbanas.





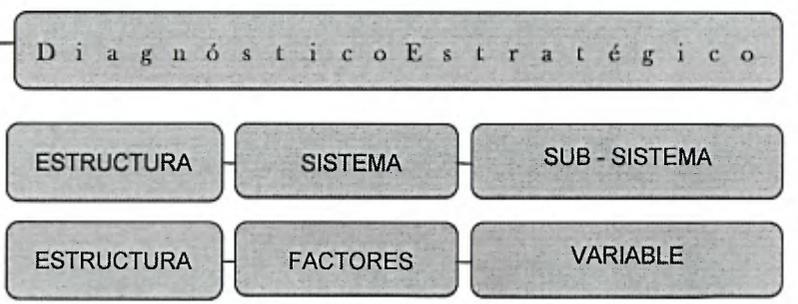


Con el propósito de presentar un diagnóstico integral del acontecer actual en la ciudad de Limón y a su vez proyectar un futuro escenario de desarrollo, se trazan de acuerdo con cinco estructuras básicas: estructura físico espacial, estructura físico ambiental, estructura socio cultural, estructura económico financiera y estructura político administrativa, las generalidades y particularidades de la ciudad.

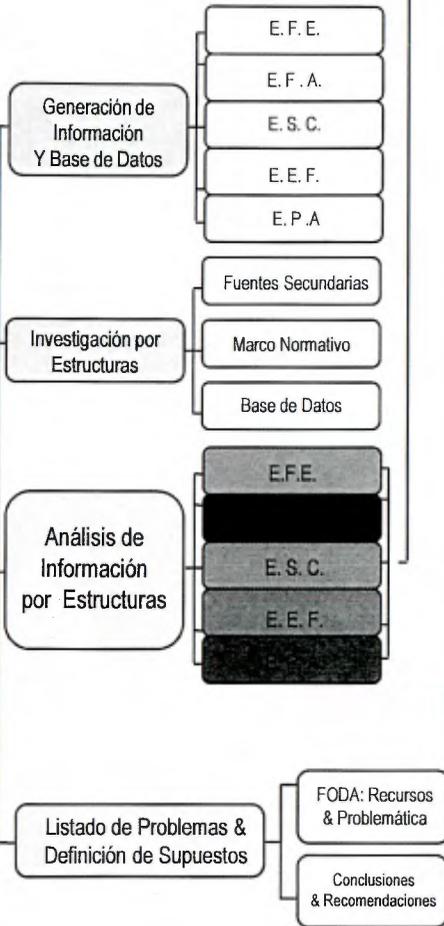
Primeramente, basados en las estructuras físico espacial y físico ambiental, se considera el estado actual y cualidades de los recursos físico espaciales existentes que forman parte del modo de vida de la comunidad limonense.

Posteriormente, como parte del enfoque sistémico, se da a conocer el panorama económico financiero y político administrativo actual que rige el camino del desarrollo de dicha sociedad, proporcionando una visión más detallada y precisa del contexto urbano de la ciudad.

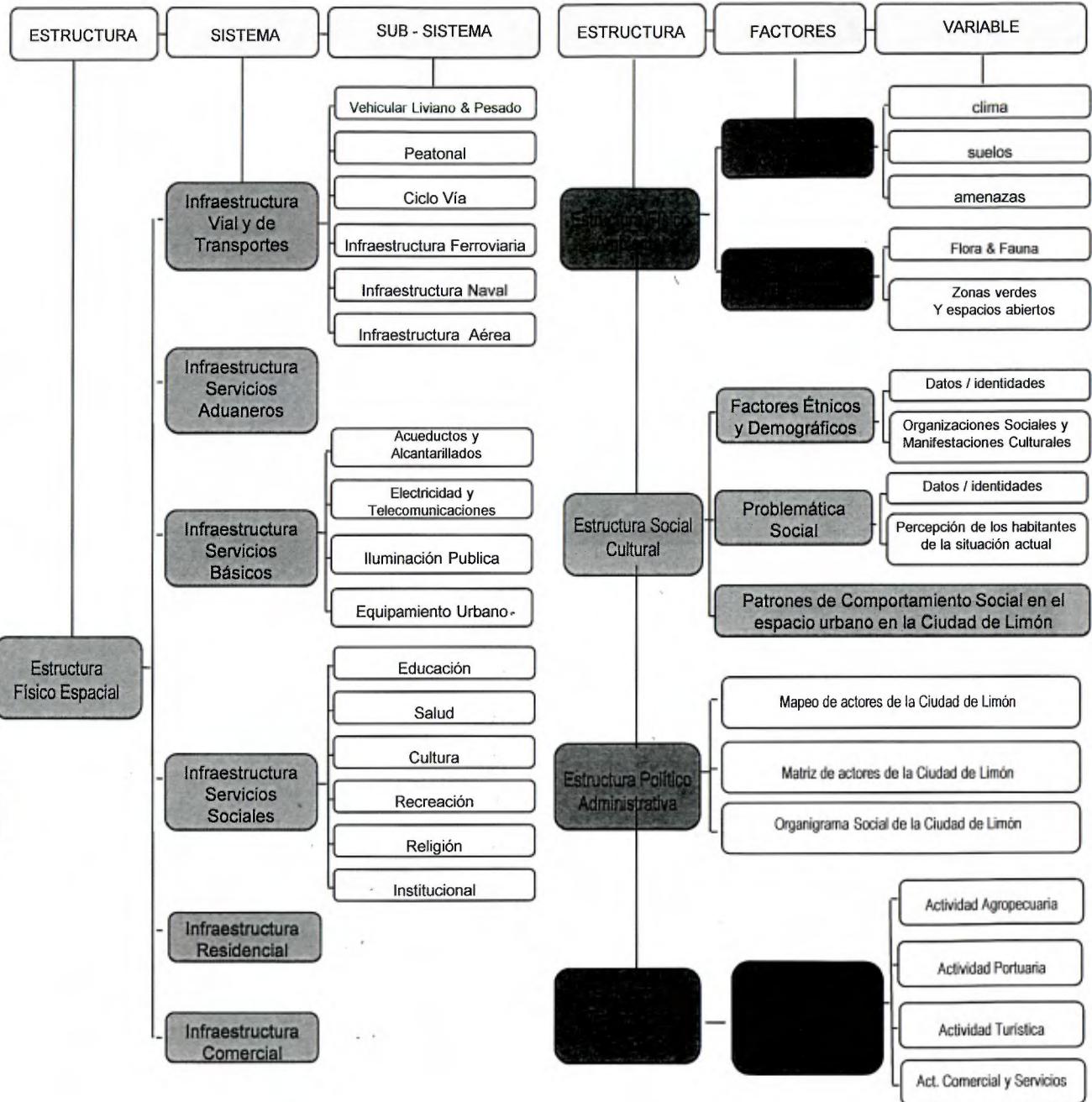
Se acaba de este modo, explorando a través de una estructura social cultural, la realidad desde la vista misma de los ciudadanos, y de esta manera se busca conocer su perspectiva de la ciudad, sus pensamientos, sentimientos e inquietudes frente a la situación actual y futura de su comunidad.



Diagnóstico Estratégico:



D i a g n ó s t i c o E s t r a t é g i c o



Nuestras ciudades, fundadas en su mayoría antes del siglo XX, sufren hoy de un acelerado crecimiento demográfico, un aumento en el número de vehículos e industrias sin el consecuente cambio en la infraestructura, un deterioro de los servicios públicos, y elevados niveles de congestión que provocan altos grados de contaminación, un proceso de expansión urbana desordenada que produce ciudades menos funcionales, las cuáles desmejoran la calidad de vida de los ciudadanos. El Ministerio de Planificación señala:

Los problemas de deterioro de las condiciones de vida de la población, así como las dificultades para la eliminación de desechos sólidos, reducir la contaminación del agua y aire, atender la proliferación de asentamientos informales y las posibilidades de contar con eficientes sistemas de vialidad y transporte; son el común denominador que se presenta actualmente en las ciudades de la Gran Área Metropolitana (GAM), así como en Limón, Quápiles, Puntarenas, Barranca, San Isidro del General, Ciudad Quesada, y otros centros urbanos del país.

La provincia de Limón, considerada como una

de las zonas periféricas del país, ha sufrido fuertemente el impacto de la crisis que afecta a Costa Rica; desde diferentes ángulos de la realidad nacional. Los indicadores estadísticos sociales, económicos y ambientales básicos; denotan que la región, en comparación con otras, supera en la mayoría de los casos el promedio nacional

Lo anterior se ha sentido con mayor fuerza después del terremoto que afectó a esta zona en el año de 1991 (22 de abril), y que ocasionó un rezago significativo a niveles comparables con los generados en la década de los setentas. La recuperación ha sido lenta, para aquellos casos en que se ha dado. Se han incrementado las inundaciones, el deterioro de la infraestructura regional es considerable, la deforestación es notoria, la contaminación de los mantos acuíferos y la destrucción de los arrecifes es eminente. El Ministerio de la Presidencia y de Planificación ha indicado:

Que debe proponerse iniciar un proceso de revitalización en procura de fortalecer su rol como ciudad portuaria y así aumentar la calidad de vida de sus habitantes y los niveles de seguridad, sacar provecho de su belleza

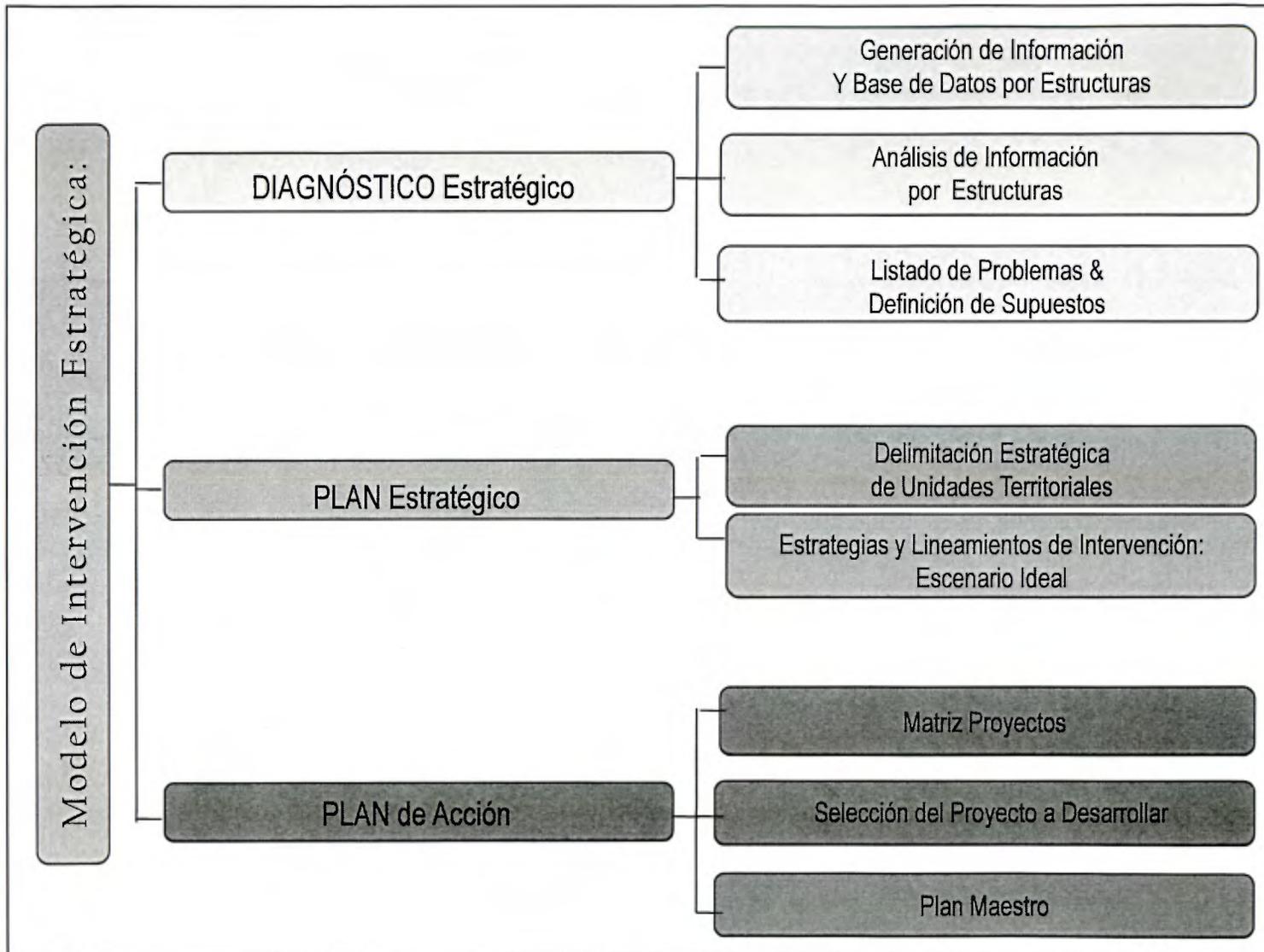
escénica, y disminuir la degradación ambiental, recuperar el valor de las propiedades urbanas que en esta ciudad se ha ido perdiendo, construir nueva infraestructura y optimizar el uso de la que existe actualmente.

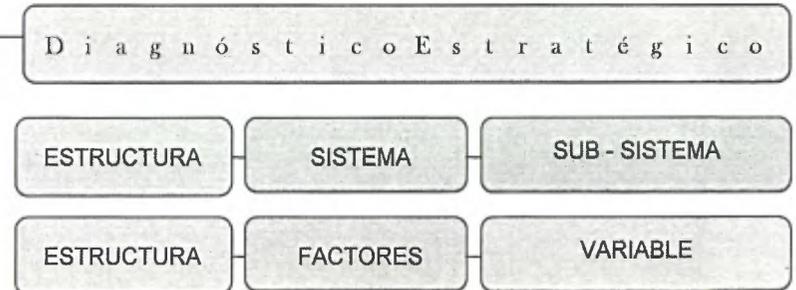
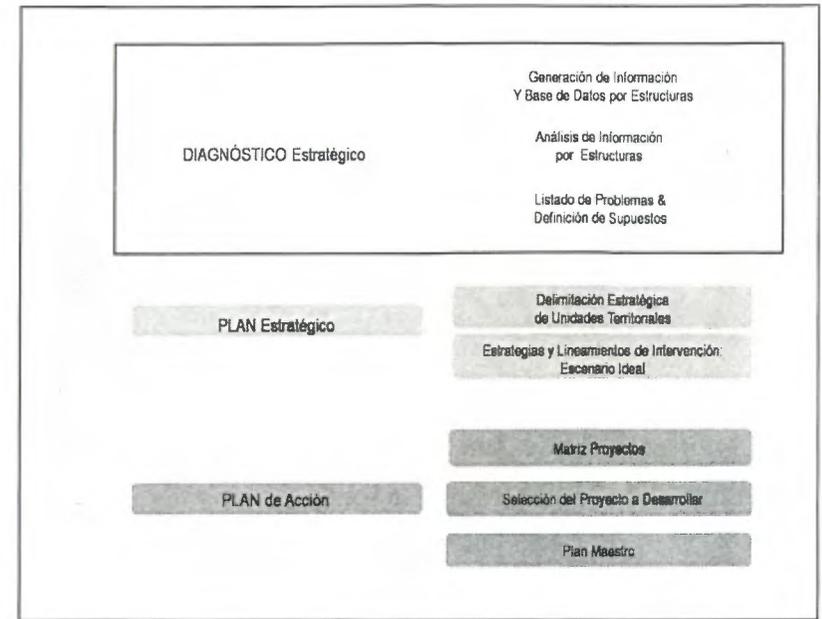
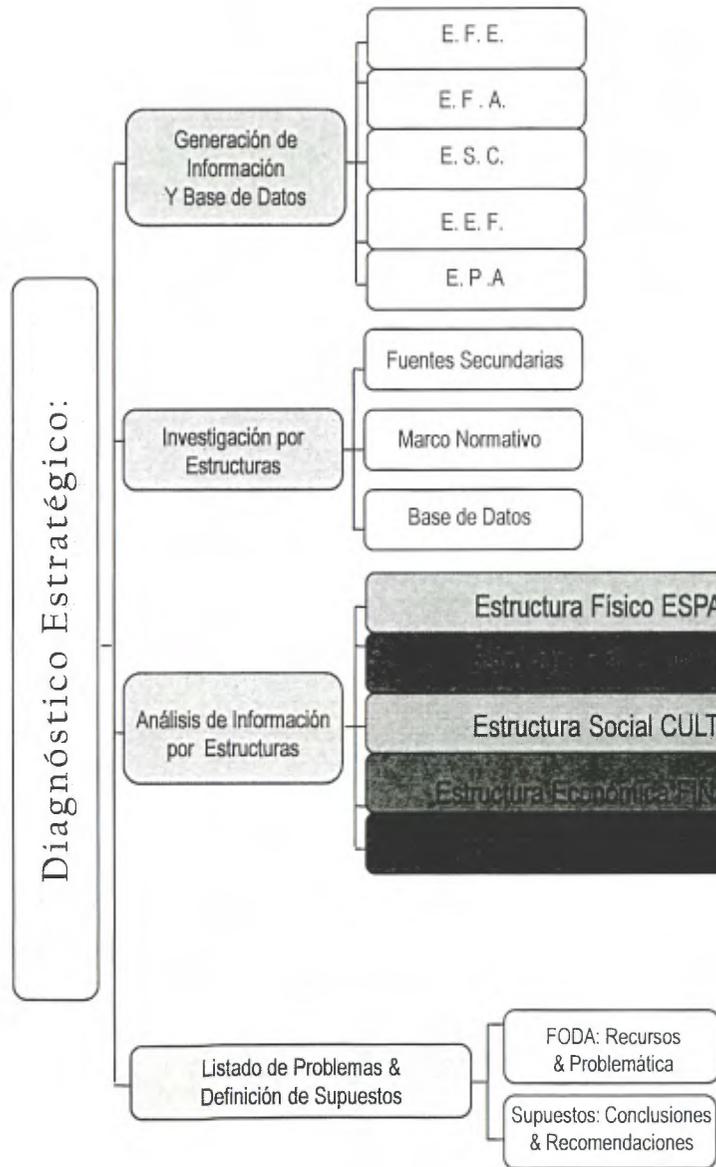
En la región ha habido marcados intentos de elaboración de planes regionales de desarrollo sin mayor trascendencia así, como también ha existido un vacío en cuanto a la presencia y participación efectiva de los gobiernos locales en la solución de problemas. De acuerdo con la opinión recabada es considerado por muchos que estos organismos funcionan con estructuras obsoletas con personal poco capacitado, y que no existen planes de ordenamiento territorial ya que no hay estrategias y acciones establecidas, según el mismo gobierno la responsabilidad de acción es achacada a los municipios:

Las municipalidades representan los pilares sobre los cuales se debe fundamentar cualquier proceso de planeamiento y son los llamados a labrar el camino, apoyados en las reformas de leyes que en Costa Rica ya se empiezan a dar.

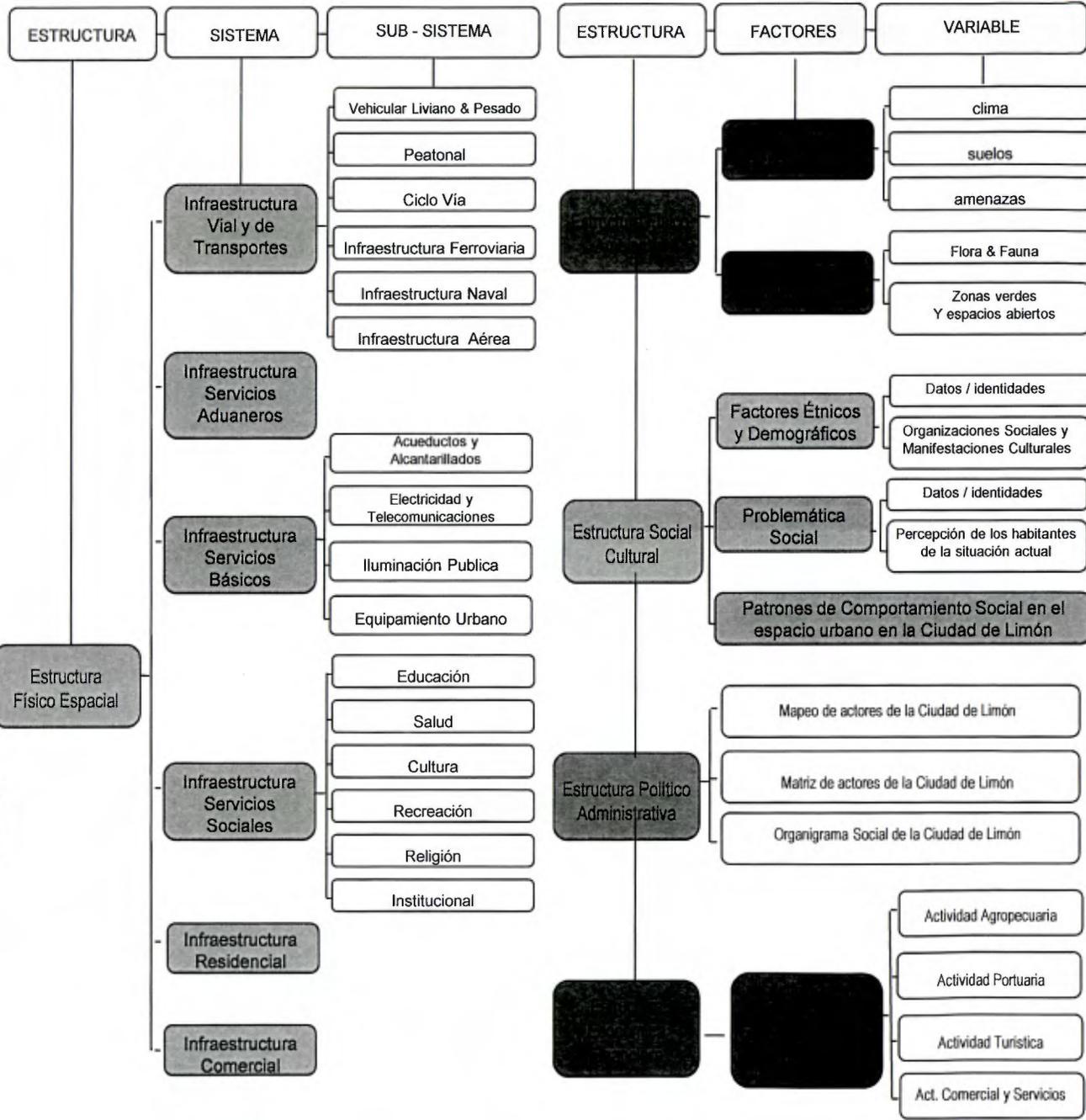
Diagnóstico Estratégico del Contexto Urbano

1. Realizar un DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO del contexto urbano de un ámbito específico de la Ciudad de Limón de modo que se logre comprender el entorno y particularidades de diferentes localidades y además su implicación en la dinámica urbana de la ciudad.

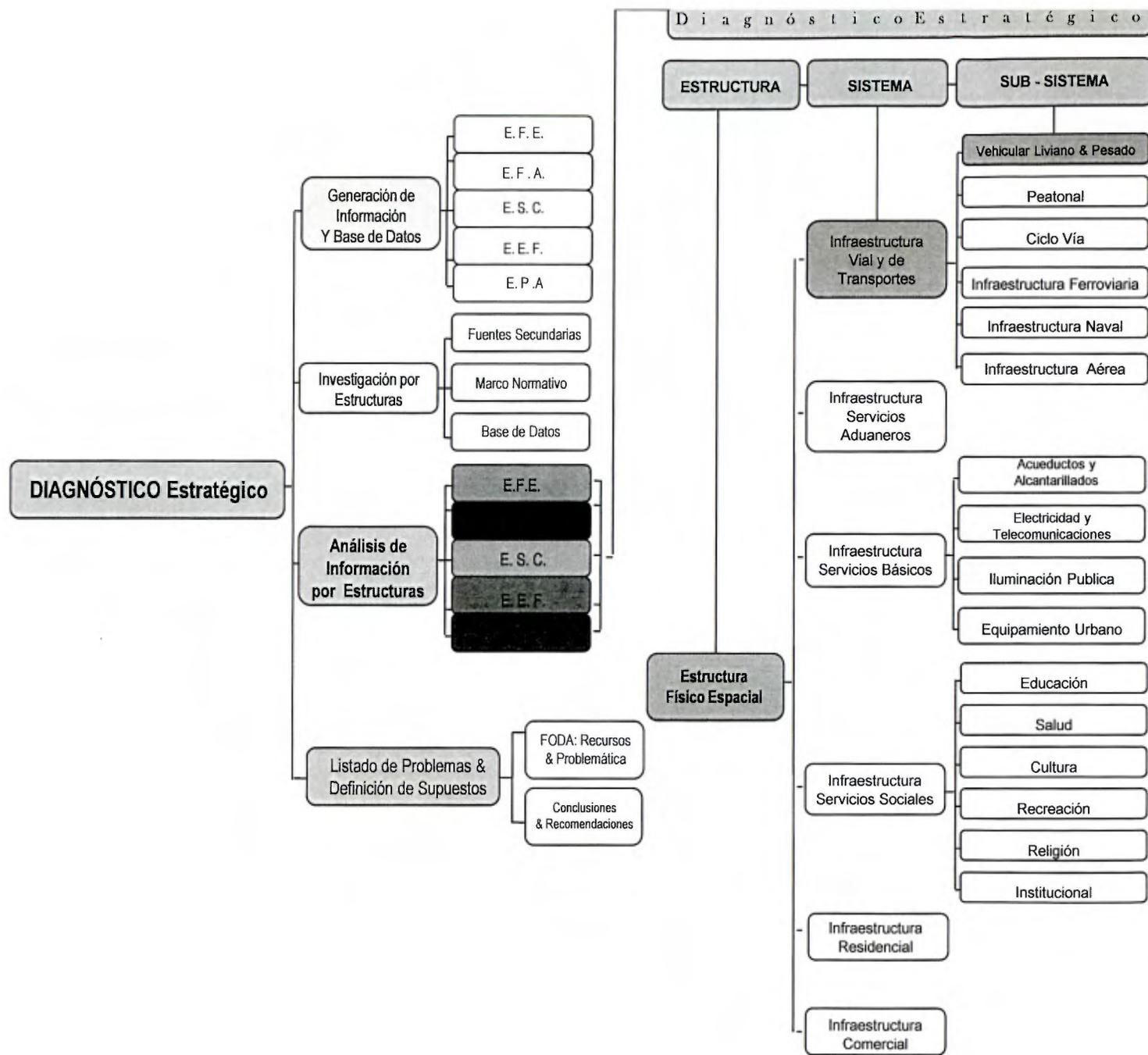




Diagnóstico Estratégico:

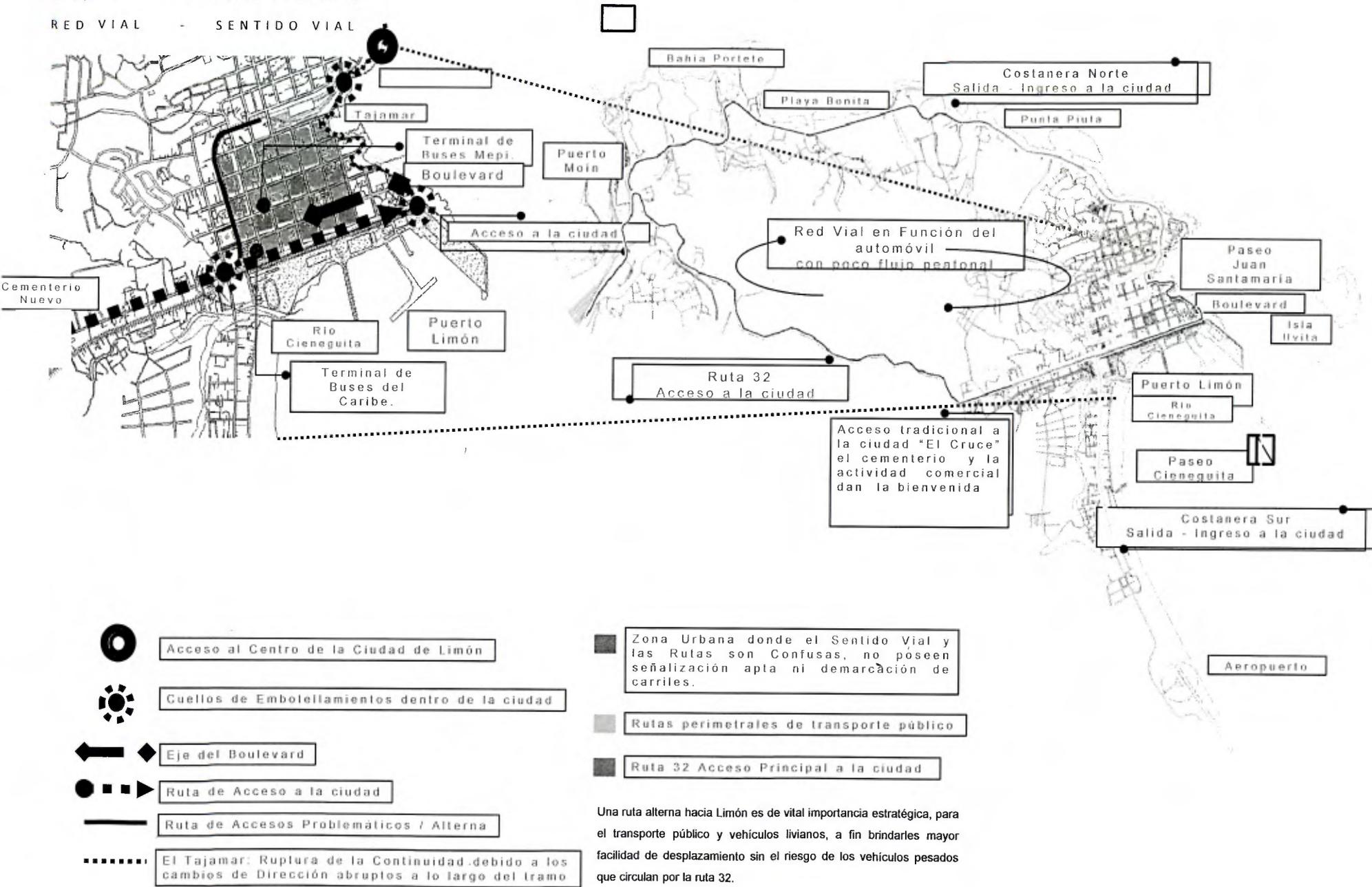


E s t r u c t u r a F í s i c o E s p a c i a l



SISTEMA VIAL ACTUAL

RED VIAL - SENTIDO VIAL



A n t e c e d e n t e s D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

El sistema vial actual es el resultado de un trabajo conjunto del MOPT y la comunidad. Este Ministerio tenía un estudio y una propuesta de vialidad que quiso implementar pero que encontró rotunda oposición de la comunidad, la cuál exigió mantener algunos puntos viales como estaban. Como resultado, el tráfico en las horas pico, sobre todo en puntos tales como el Mercado o la Catedral se vuelve lento y denso.

En Limón han existido dos tipos de aglomeración urbana: el histórico casco central y Jamaica Town con su trazado cartesiano, perfectamente ordenado con su infraestructura portuaria y de servicios, y más recientemente los barrios aledaños con su crecimiento orgánico explosivo y en aumento, que se ha ido adaptando a la topografía accidentada de los cerros cercanos al centro. Desde allí se observan espléndidas vistas de la ciudad.

El uso del suelo en el casco central es predominantemente comercial. Así lo tiene definido el Plan Regulador de la Ciudad de Limón y tiene una tendencia de crecimiento a lo largo de las carreteras primarias: la Vía Sapoín (que comunica con el Valle Central) y la Costanera Sur (que comunica con Cahuita y Puerto Viejo). Estos criterios están también plasmados en el trabajo de investigación para el Proyecto de Graduación denominado “*Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón*”, de la Arquitecta Lay Ling Agüero Ching, (San José CR 2004)

Otra Ruta de acceso y salida para y desde la Ciudad de Limón es la que va bordeando el mar siguiendo en gran parte el antiguo recorrido del ferrocarril y que corre desde el Hospital Tony Facio hasta Moín, pasando Portete, Playa Bonita y el Parque Recreativo Cariari.

Esta es una ruta escénica pero de difícil expansión a lo ancho. Por un lado están los arrecifes y por el otro la montaña. También es complicada a nivel vial ya que se cruza con la entrada y salida de contenedores del Puerto de Moín, lo que hace que en algunas ocasiones se convierta en un caos vial.

Según los resultados dados por la entrevista realizada por FLACSO un 38.8% de los entrevistados encuentra el estado de las calles bueno o muy bueno, mientras un 60% lo encuentra malo o muy malo. Pero en algunos barrios, como en Limón 2000, las opiniones son mucho más polarizadas, pues un 96% encuentra las calles malas o muy malas.

Si la respuesta fue mala o muy mala, las respuestas en relación con el tiempo en que llevan en ese estado, el 85,5% responde que las calles han estado en mal estado por más de un año. En cuánto a la periodicidad de la limpieza de calles, el 90,2% contesta que nunca se limpian y 4,8% que una vez al mes.

En cuánto al mantenimiento de calles (que es un problema nacional, pues CONAVI recoge un impuesto a la gasolina que tiene este fin, pero que no se le gira a las municipalidades por razones de la crisis fiscal), el panel se quejó de que las vagonetas de JAPDEVA, que las más de las veces es la institución que repara calles, se usan en toda el área de jurisdicción y que a Limón no se le da prioridad. Los resultados de la consulta están en los siguientes cuadros.

Frecuencia de limpieza en las calles

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	379	90,2
Una vez por semana	9	2,1
Una vez cada quince días	3	.7
Una vez al mes	20	4,8
Otro	9	2,1
Total	420	100,0

Fuente: Encuesta FLACSO 2004

Tiempo en mal estado de las calles

	Frecuencia	Porcentaje
No sabe	10	2,4
Menos de 6 meses	11	2,6
Entre 6 y un año	16	3,8
Más de un año	219	52,1
Total	256	61,0
Sin datos	164	39,0
Total	420	100,0

Fuente: Encuesta FLACSO 2004

A n t e c e d e n t e s

El movimiento de carga que genera la actividad portuaria sobre la carretera 32, representa un desplazamiento de un trailer por la misma cada 48 segundos, en ambas direcciones, producto de los 850.0000 contenedores que se atienden durante las 24 horas de operación de los complejos Limón y Moín.

A lo largo de los 35 kilómetros inmediatos a las terminales portuarias se han construido más de 50 patios de contenedores, con una tendencia al incremento de los mismos, lo cual alimenta la carretera 32, en forma permanente, de vehículos pesados con implicaciones serias en cuanto a tiempo de desplazamiento de otros usuarios y riesgo de accidentes que son muy frecuentes a lo largo de los 160 kilómetros de esta ruta.

Las empresas de transporte terrestre que sirven el puerto de Limón tienen un impacto local importante, no sólo por que generan problemas de congestión

vial, y contaminación visual, del aire y sónica, sino porque es un sector económico muy dinámico.

Se estima que el parque nacional de vehículos de tracción (cabezales) alcanza las 70.000 unidades, lo que significa una generación muy importante de empleos. Si se supone que cada cabezal tiene al menos un chofer, y que muchos tienen ayudantes, y que requieren de una infraestructura de apoyo tanto para el mantenimiento de vehículos, así como alojamientos y alimentación para los choferes y ayudantes, el impacto del sector en el empleo es importante, considerando que el volumen de carga que el puerto genera es el más importante del país, su impacto se aprecia a simple vista a lo largo de la ruta 32, tanto por lo que se puede observar en términos de actividades, como en términos de los problemas que le genera a la ciudad.

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

Las operaciones portuarias de carga y descarga, generan una presión sobre todos los actores y participantes, el problema de contar con una única entrada y salida al puerto empeorará a medida que los volúmenes de importación y exportación vayan creciendo

Existe un proyecto que disminuiría el tránsito sobre la ruta 32: La ruta Moín – Limón, que cuenta con cierta belleza escénica, posee una grave problemática ya que, además de tener cuando menos cuatro curvas cerradas, tendría restricciones serias para ampliar su vía por la existencia de obstáculos habitacionales y comerciales ocupando cercanías de la misma.

En el último año se ha ido desarrollando la construcción de nuevas instalaciones turísticas a lo largo de esta ruta, potenciando su oferta turística. Se busca transformar la imagen turística de Limón, que podría potenciarse al habilitar esta ruta, dado su indiscutible paisaje caribeño, de palmeras, playa, mar y una amplitud de horizonte, durante un recorrido de más de 15 kilómetros.

El plan regional de Desarrollo, Limón Hacia el Siglo XXI, preparado por JAPDEVA y que ya se está aplicando recoge la priorización de la red Vial Cantonal, tramo Mohín, como una de las prioridades a contemplar, según propuesta de dirigentes comunales, Municipios y Diputados. El Departamento de Ingeniería Municipal de Limón, conjuntamente con las fuerzas vivas del Cantón Central, representantes del Ministerio de Transportes, la diputación y cámara de Turismo y Comercio, conscientes del congestionamiento permanente sobre los últimos 20 kilómetros de la ruta 32, plantearon un nuevo acceso a la ciudad.

Este acceso contempla desviarse de la ruta 32, a la altura del río Blanco, hacia el Sur, para conectarse con el camino a Santa Rosa, priorizado en la red vial cantonal bajo código 7-01-005, del Plan Limón hacia el Siglo XXI, para entrar a la ciudad por el Barrio la Colina, disfrutando de una vía descongestionada, paisaje escénico exuberante y montañoso, sin presencia de vehículos pesados durante el recorrido.

Red Vial por Cantón en Km2

Cantón	Red Nacional	Red Cantonal
Limón	100,88	563,61
Talamanca	77,02	467,91
Matina	80,49	384,18
Pococi	190,66	1036,62
Guácimo	61,85	316,61
Siquirres	131,87	542,80

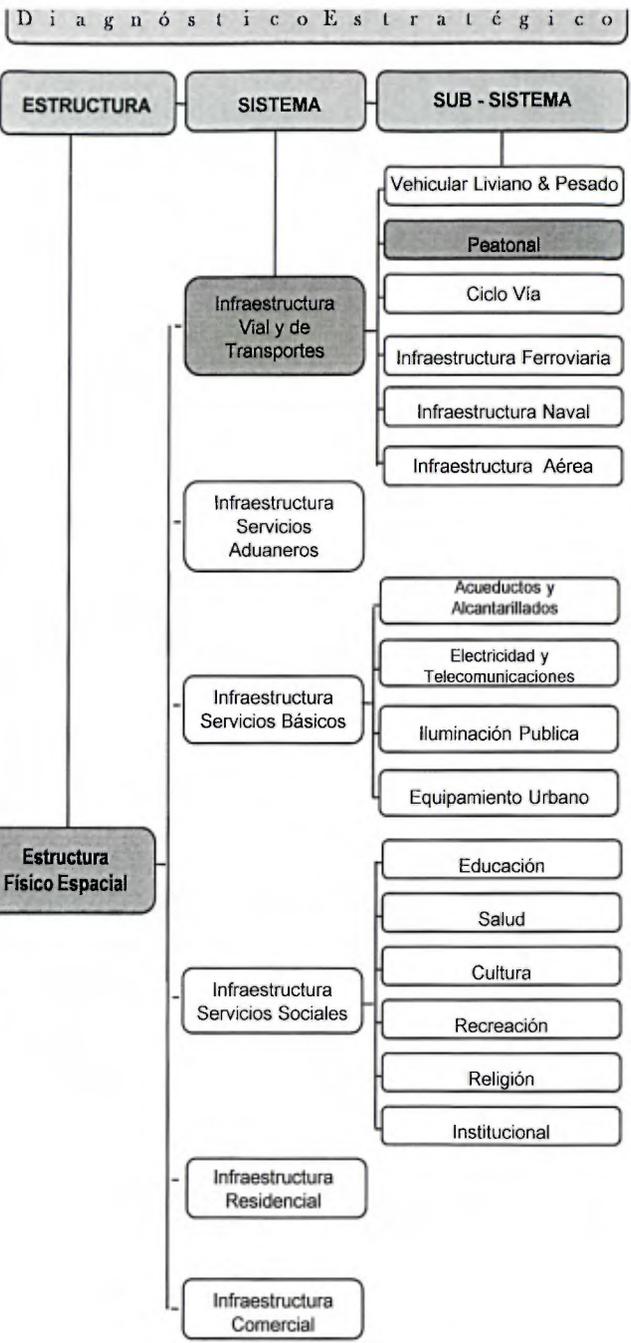
Elaborado por :MBA Diossette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Biblioteca de la Asamblea Legislativa Fuente: Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), CD Cantones de Costa Rica, 2002.

Estado de las Calles por barrios

	periferia	ruta 32	cerros	limón	centro
No sabe	5,0%	.7%	.6%		
Muy Bueno	5.0%	3.6%		.6%	3.3%
Bueno	36.7%	31.4%	44.0%	4.0%	43.3%
Malo	38.3%	32.1%	29.8%	44.0%	30.0%
Muy malo	15.0%	32.1%	25.0%	52.0%	23.3%

Fuente: Encuesta FLACSO 2004

DIAGNÓSTICO Estratégico



F l u j o P e a t o n a l

A n t e c e d e n t e s

En la periferia, el medio por excelencia es el automóvil que ha permitido e impulsado la expansión, montaña adentro, a largas distancias y poca concentración, la mayoría de la vías viven en función de este medio de transporte.

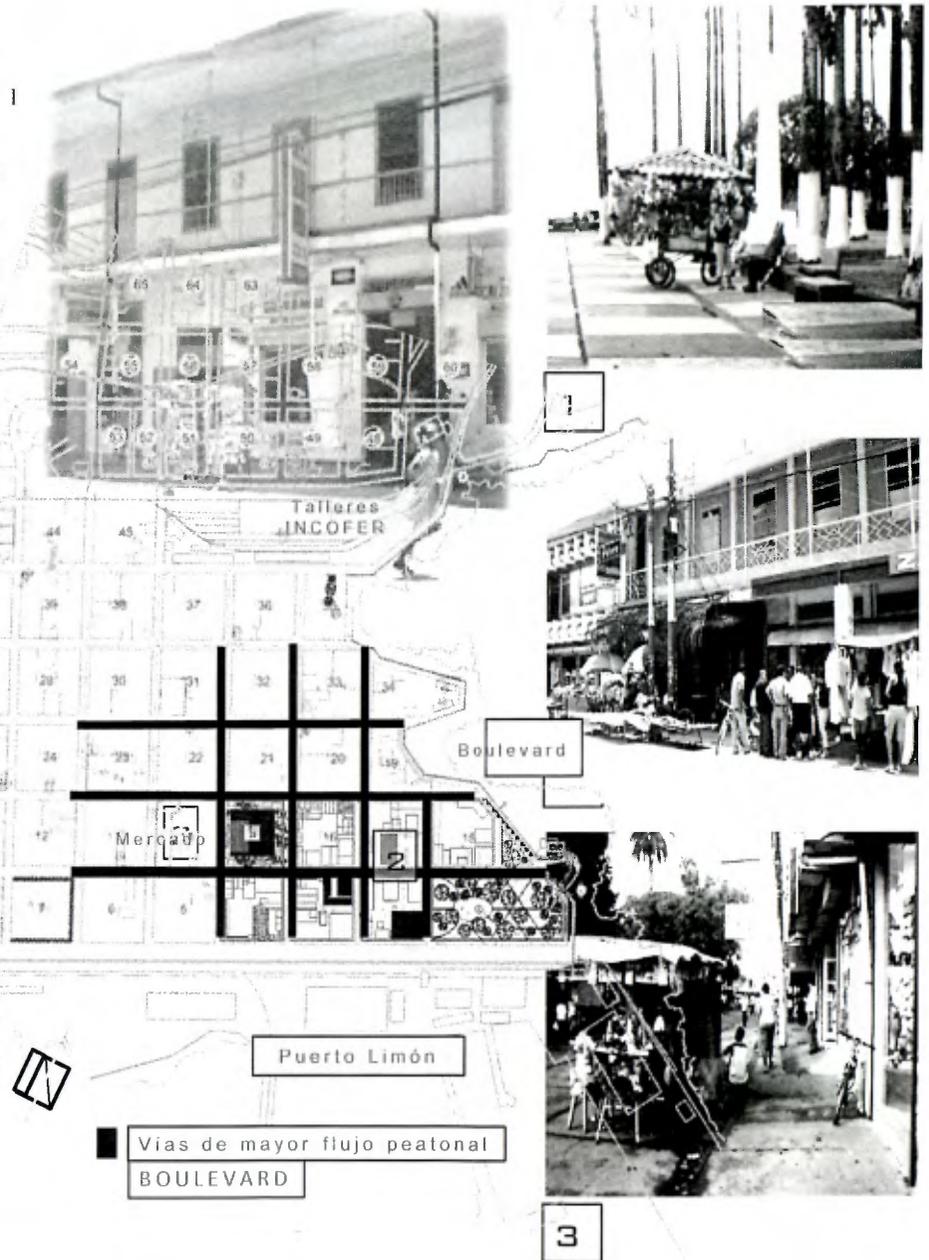
En el casco central se distinguen flujos peatonales de densidad importante, como el Boulevard y las calles aledañas al mercado y Tajamar, pero en general, en toda la trama confluyen peatones, bicicletas, transporte público y vehículos particulares, los dos primeros tienen más que rutas específicas, rangos de acción de viajes cortos con destinos máximos frecuentes, que no ameritan el uso de vehículo, sino buenas condiciones para transitar.

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

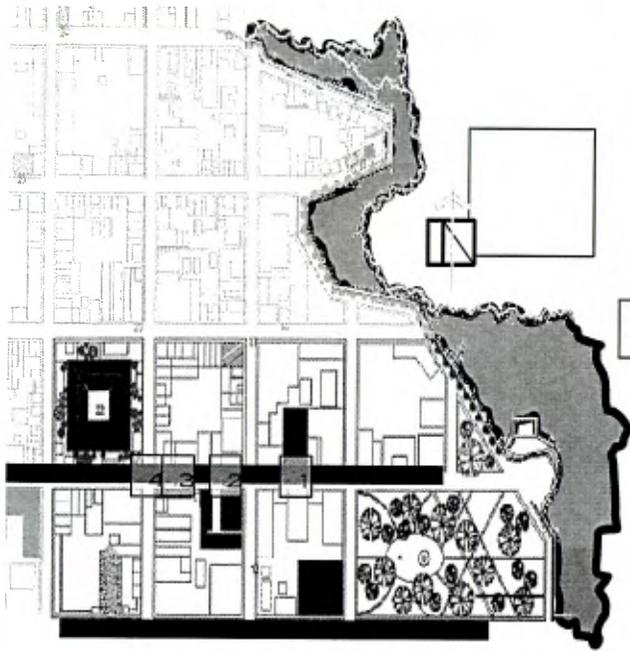
Al día de hoy se puede decir que la vida en la ciudad de Limón se encuentra ubicada en un solo sitio, un solo complejo urbano, un solo boulevard.

A continuación se presenta la imagen de un casco central que posee como eje articulador el boulevard que inicia de la calle a la calle sobre avenida.

El eje del boulevard representa el sitio por excelencia de los paseos a pie entre semana y, de igual forma, los fines de semana el boulevard se convierte en el sitio más visitado y en el cual confluyen todas las actividades, comerciales y de servicios más importantes de la ciudad, su uso exclusivo es para peatones que logran acercarse desde todos los alrededores del centro, vía periferia, de la ciudad de Limón.



F l u j o
P e a t o n a l



1 Avenida Segunda, justo donde inicia la calle peatonal, sector este, es la avenida más importante de la ciudad. En ella se encuentra la mayoría de los edificios de valor histórico patrimonial. Alrededor de los años 1920. Los primeros dos edificios de la izquierda desaparecidos, pero en el fondo se aprecia la esquina del Pasaje Cristal. A la derecha la Pensión Costa Rica

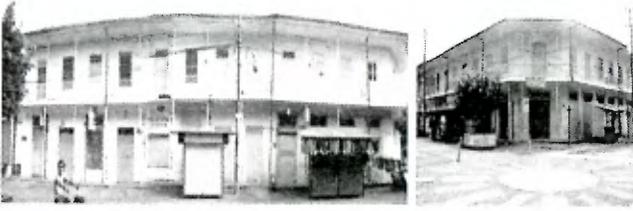


Manzanas de 2 norte y 17 sur
Vista Agosto 2006
El Banco de Costa Rica. El primer Banco fue creado en 1928.

2 Edificio "Caballo Blanco" de principios de siglo. Mantiene el segundo piso en buen estado de conservación. El primer piso ha sido bastante alterado.



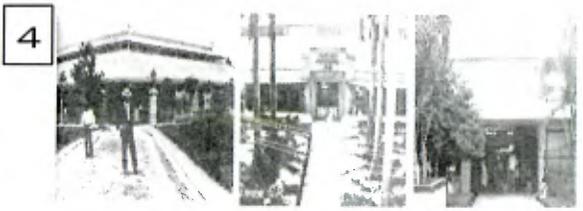
1909. A la derecha el edificio Ingiana y al fondo el Pasaje Cristal.



Fachada Norte
Esquina Sur Oeste



Pasaje Cristal Edificio en excelente estado de conservación. De reciente restauración (2001-2002) Digno ejemplo de conservación. Fue construido para un fin comercial definido a principios del siglo XX por el constructor de origen español César Rivaflecha Zabala. Edificio único en su estilo que se conserva en el país, interiormente los locales comerciales poseen relación con la avenida y la calle por las esquinas en ángulo de 45 grados.



Primer mercado de Limón construido en 1893. Puerta Sur de 1941. Puerta 1958. Foto década de 1950. Foto Agosto 2006.

Mercado Municipal
Ha tenido diferentes etapas de construcción. El primer edificio guardaba unidad con su entorno pero fue demolido en los años anteriores a 1940.

Los kioscos se han multiplicado en forma desordenada alrededor del edificio principal y más aceleradamente a partir de 1970. Este crecimiento desmedido ha traído problemas de higiene y un problema sanitario urgente de atender. (Consulta hecha al Dr. Walter Goebel Prestinary, exdirector del Hospital Tony Facio.)

El Mercado posee un crecimiento importante de especies de árboles que debieran ser conservados en cualquier intervención que se haga al espacio ya que los mismos son de considerable edad y pueden contribuir al embellecimiento de este importante espacio de la ciudad.



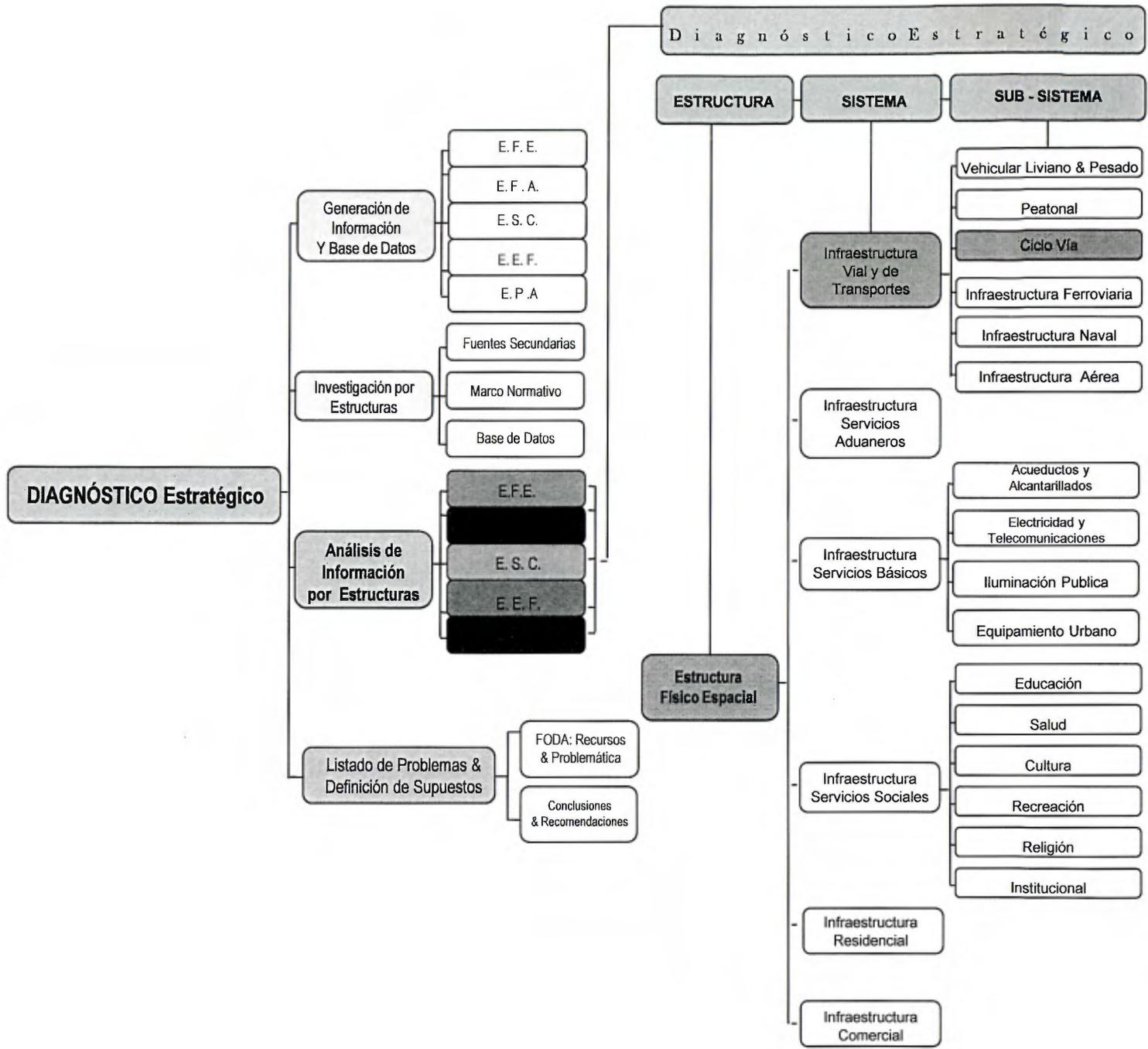
Foto Kiosco alrededor del Mercado en 1995.



BNCR Fachada Norte. Foto 2006. Foto 1995. Esquina Noreste.

Banco Nacional Costa Rica.
Edificio original antiguo modificado, conserva el lucernario y ventanas originales.





Rango de viajes a j e s c o r t o s más frecuentados por B i c i c l e t a s

Antecedentes



Como se mencionó anteriormente, en toda la trama urbana del centro de la ciudad de Limón confluyen peatones, bicicletas, transporte público y vehículos particulares, sin embargo estos dos primeros tienen, más que rutas específicas, rangos de acción de viajes cortos. En el caso particular de la bicicleta, como en la gran mayoría de las ciudades puerto, ésta representa un medio de transporte de alto uso y de preferencia por adultos, jóvenes y niños.

Descripción de la Situación Actual

Existe un proyecto de implementación de una Ciclo Vía entre Limón y Moín. Esta ruta incluye diversidad de paisajes a lo largo de la vía de acceso por Moín por lo que las consideraciones son variables para el desarrollo de ésta.

Tramo típico de camino montañoso, ruta sinuosa y con pendiente a ambos lados del camino, con presencia de bosque secundario, ausencia de visuales amplias panorámicos clave.

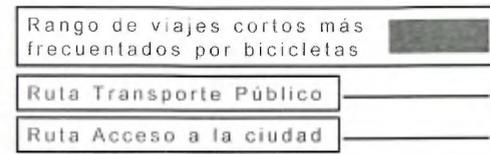
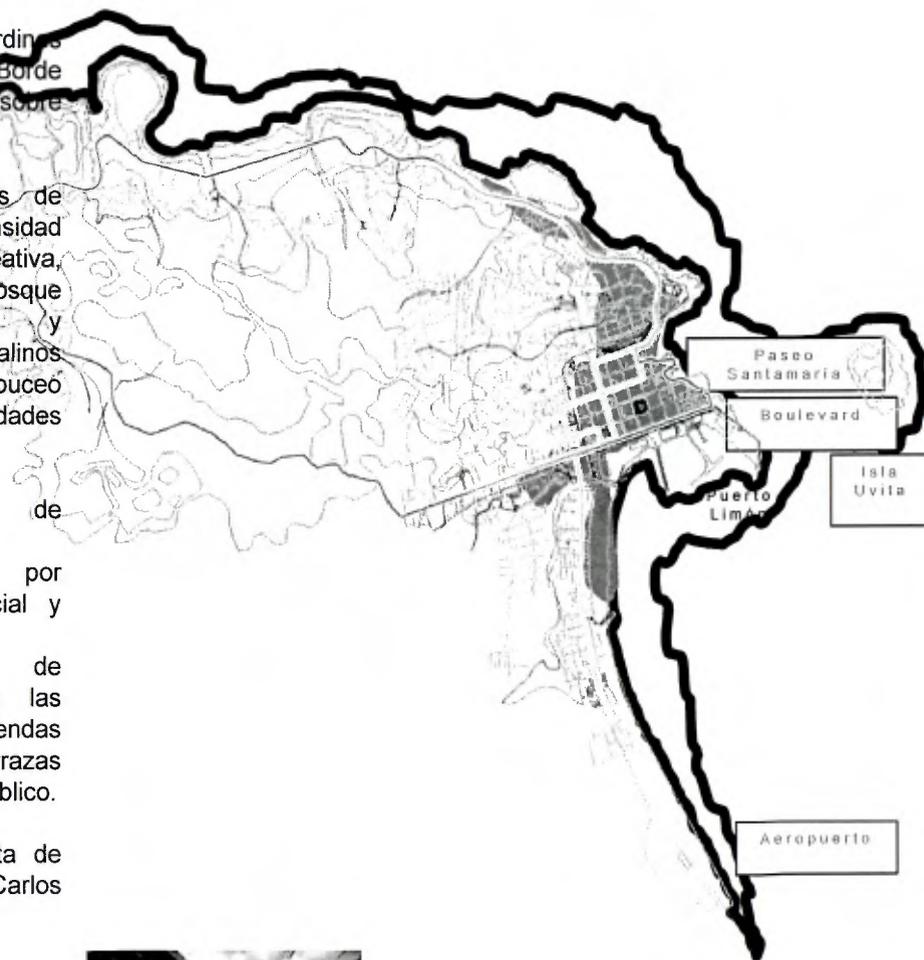
Tramo típico de zona extendida, ruta en desarrollo lineal plano, borde sur-oeste marco de bosque secundario charral con árboles

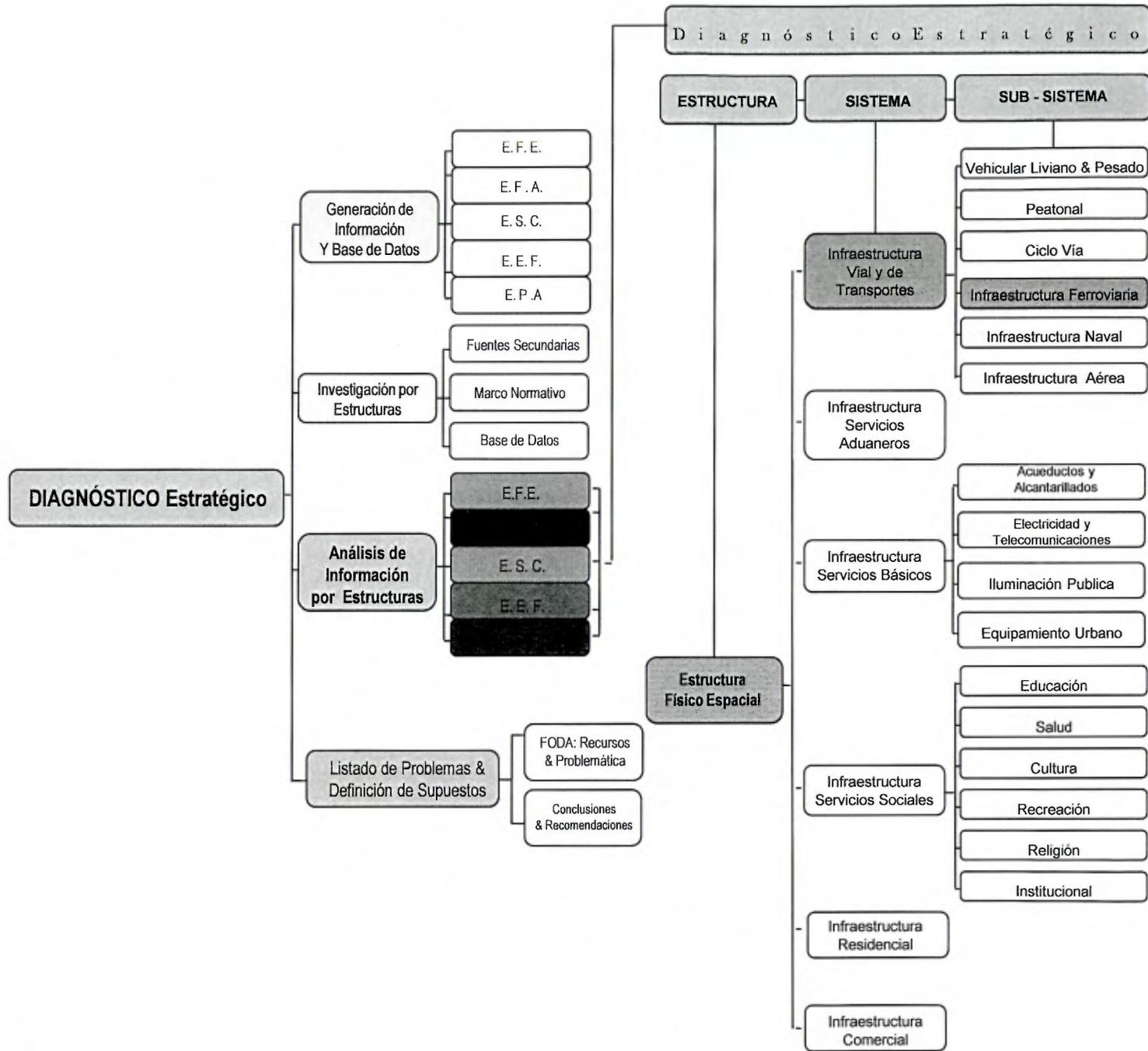
aislados o jardines privados. Borde noreste desnivel sobre arrecife coralino.

Tramo de áreas de reserva con intensidad turística y recreativa, presencia de bosque secundario y formaciones coralinas que permiten el buceo y otras actividades acuáticas.

Desarrollo de construcciones complementarias por actividad comercial y residencial. Incorporación de expansiones de las ciclo vías y sendas peatonales en terrazas y áreas de uso público.

Fuente: Propuesta de ciclo vías, Arq. Carlos Jankilevich





INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Antecedentes

El ferrocarril, fue otro motor de desarrollo de Limón por más de un siglo. Hoy es la sombra de lo que fue, pues la vía que unía a Limón con Cartago, San José y Alajuela ya no existen y sólo quedan en operación algunas líneas que sirven a las zonas bananeras.

El por qué el ferrocarril llegó a esta situación es un tema de discusión que polariza a la población de Limón. Para muchos, la economía de Limón se revitalizaría si el ferrocarril volviera a funcionar. Pero, puesto que entre las razones por las que el ferrocarril hubo de ser suspendido están la carencia de suficiente poder motriz (locomotoras) y material rodante, los costos de mantenimiento de la vía, de los derechos de vía, y de las obras de infraestructura (puentes, estaciones, bodegas, pasos a nivel, agujas, etc.), unido a la competencia de la capacidad de carga en carreteras, con servicio puerta a puerta, el revivir el sistema no parece ser una opción, al menos con la información que hoy se tiene.

Los intentos por licitar el ferrocarril han fracasado, porque los potenciales operadores no ven en la concesión una posibilidad real de negocio, al menos en términos de las tecnologías existentes y con el trazado actual. En otros países del istmo se habla de canales secos, con

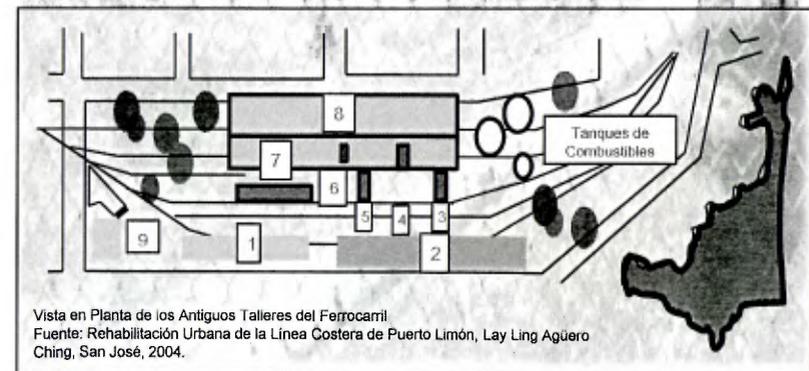
ferrocarriles dedicados al tráfico interoceánico, lo que eventualmente podría ser un futuro para los ferrocarriles de Costa Rica. Pero esto no está en la mente de los tomadores de decisiones.

Pero el ferrocarril sigue cumpliendo una misión. Desde 1998, la Standard Fruit, bajo convenio, reinició la explotación, transportando por ferrocarril banano en la zona sur de la provincia, fundamentalmente en el ramal del Valle de la Estrella, y más recientemente una empresa metalmeccánica intentó usar el ferrocarril para el transporte de insumos a la planta, ubicada sobre la llamada "línea vieja" en las cercanías de Guápiles, pero el mal estado de la vía no lo hizo posible y se transportan los insumos por camión. El servicio al Valle de la Estrella es operado por empresas privadas bajo convenios con INCOFER. No es clara la cantidad de empleos que hoy están generando estas empresas, pero se estima que tienen un impacto mínimo que no se compara con la importancia que tuvo en el pasado.

En días recientes el ferrocarril ha sido usado con fines turísticos, transportando pasajeros entre Siquirres y Puerto Moín. Esta es una iniciativa que, bien organizada y publicitada, puede ser un atractivo adicional para la vocación turística del Puerto.



1. Bodegas de Materiales
2. Planta Eléctrica
3. Sección Eléctrica
4. Sección de Maderas
5. Sección de sistemas de aire
6. Sección de pinturas
7. Sección Mecánica
8. Ala de mantenimiento
9. Sección administrativa



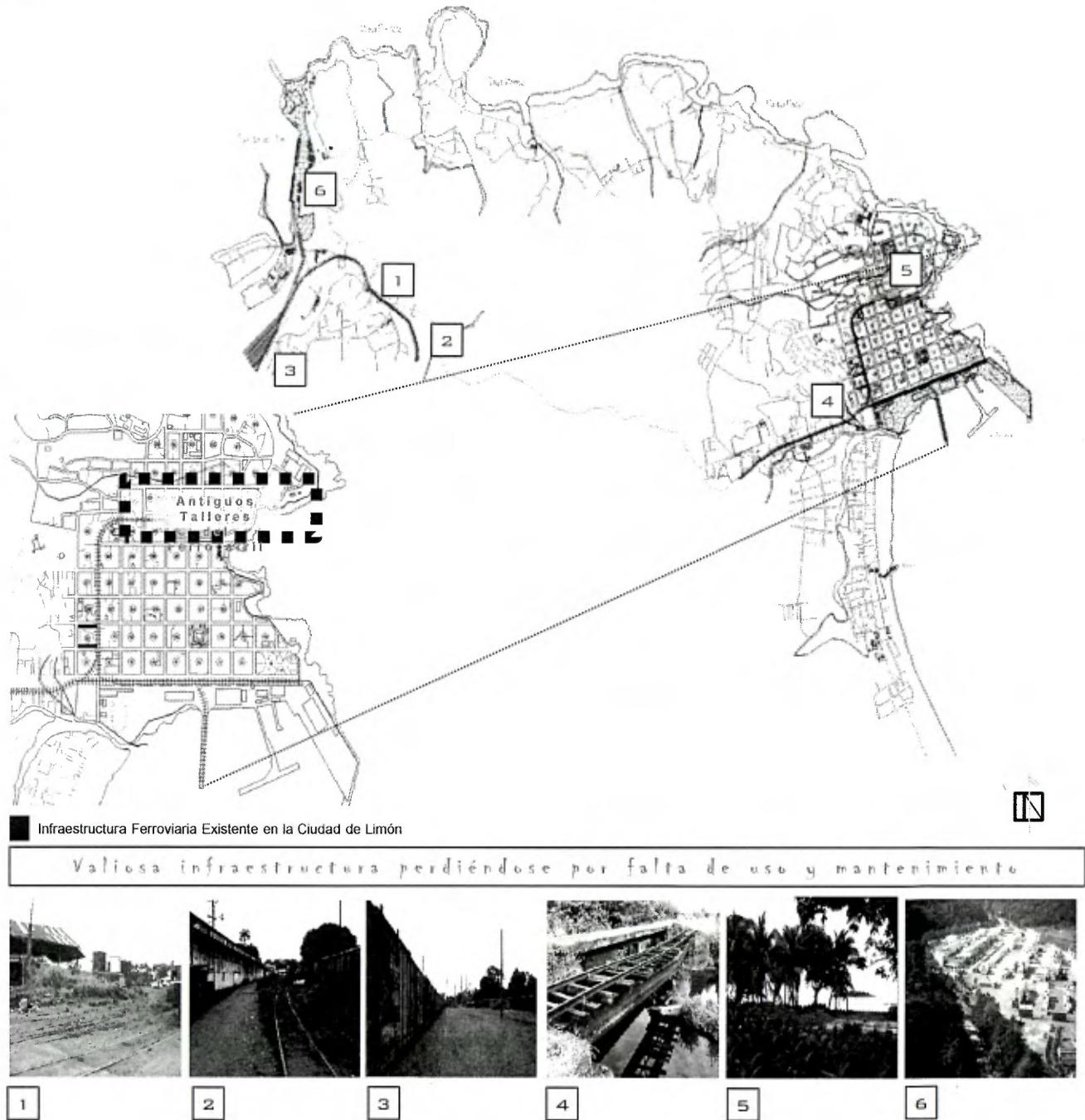
Descripción de la
Situación Actual

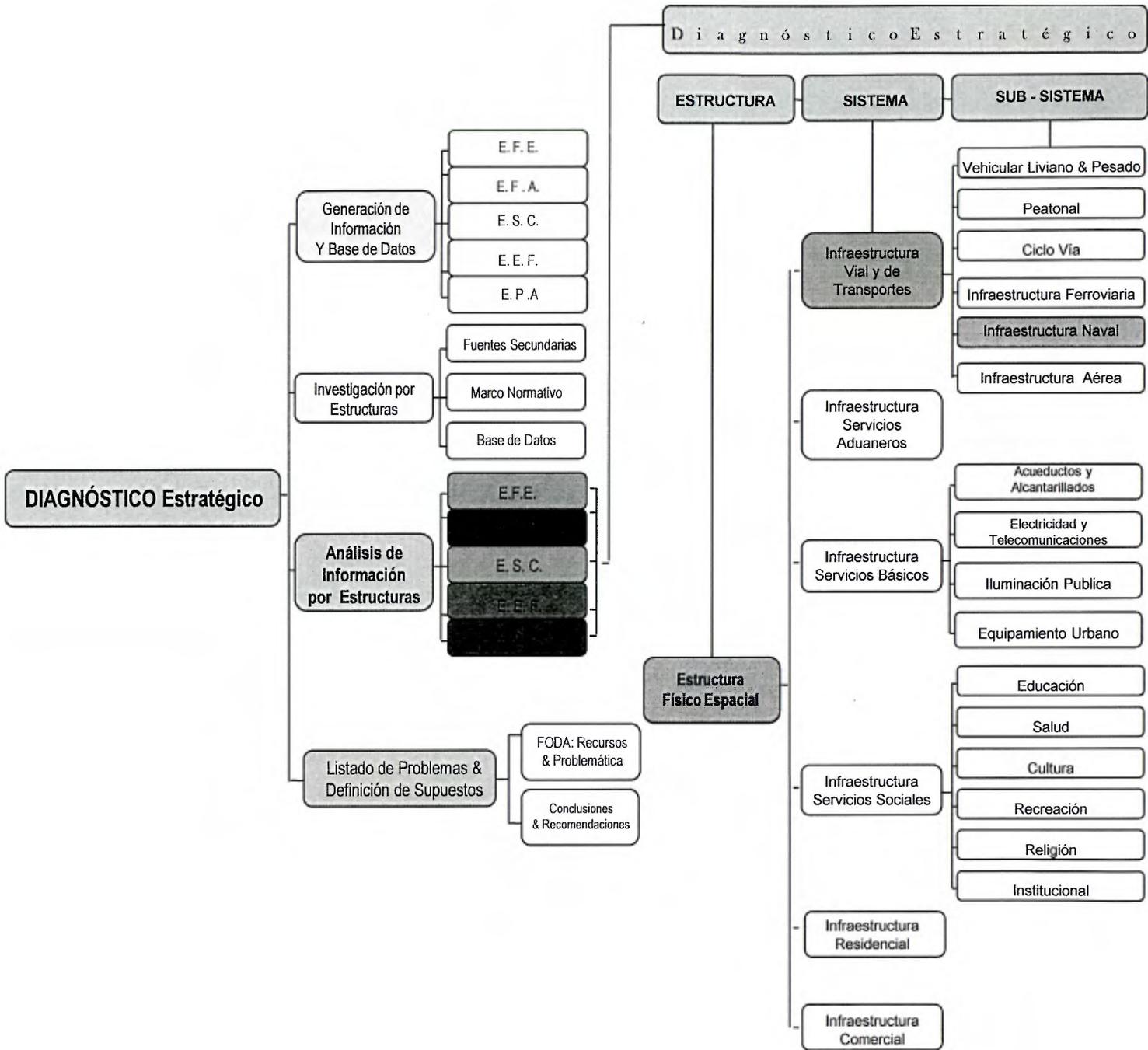
Como se mencionó anteriormente el desarrollo de la ciudad de Limón ha estado confinado desde sus orígenes por el trazado de la línea férrea y delimitado por la gran estructura que conforma los Talleres de mantenimiento del Ferrocarril. Dichos talleres son de gran tamaño y consisten de varias secciones.

De todas las áreas que se mantenían en constante movimiento y actividad hoy solo funciona de un 5% a 10% pues el ferrocarril ha dejado de operar en su gran mayoría. Tal como se indicó, las únicas rutas que se mantienen son para transporte exclusivo del Valle la Estrella – Puerto Limón. Esporádicamente se han abierto las rutas de pasajeros desde Moín a Bananito, pero la mayoría de los viajes internos y los viajes al Valle Central que realizaba el ferrocarril se han visto bloqueados a raíz de los daños causados por el terremoto de 1991, donde se destruyeron varios puentes y líneas férreas.

Hoy día el ferrocarril está prácticamente en desuso, con infraestructura útil y con todo el potencial que ofrece un medio alternativo, que sin embargo se está perdiendo, así mismo los talleres cuentan con una gran inversión en maquinaria que ha quedado fuera de servicio, y en deterioro, igual que la estructura del edificio mismo, grúas y líneas que se exponen a ser demolidas.

Lay Ling Agüero Ching, Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón, San José, 2004.





Puerto Limón fue construido por iniciativa de los productores de banano y se encuentra en operación desde el año 1904. Desde entonces el Puerto creció vertiginosamente convirtiéndose en el puerto principal para todo el comercio exterior de Costa Rica por vía marítima. Sus instalaciones originales estaban compuestas por un muelle para la exportación del banano con acceso para ferrocarriles, denominado muelle metálico. Sin embargo, el puerto creció con el aumento del comercio exterior hacia una dimensión que requirió nuevas instalaciones de modo que para el año 1970 se construyeron los muelles 70 para carga general, y en 1981 el muelle denominado Muelle Alemán. Cuando esta infraestructura resultó insuficiente, se procedió al desarrollo de nuevas instalaciones de trasbordo en un nuevo puerto, Puerto Moín.

Puerto Limón dispone de tres muelles: Muelle Roll on Roll off, Muelle 70 y Muelle Alemán.

Puerto Limón demuestra una tasa de ocupación sumamente alta. La mayor parte de la carga (más del 80%) se trasborda mediante manipuleo directo: los contenedores y la carga general son descargados de los buques directamente sobre camiones y retirados de las zonas portuarias. Puerto Limón se encuentra congestionado de vehículos circulando o estacionando en los alrededores y en las zonas portuarias, al no existir marcas en las vías de tránsito esta situación se agudiza.

El **muelle Setenta**, que se puso en operaciones en 1970, se usa muy ocasionalmente pues tiene muchas limitaciones de calado para poder ser usado.

El **muelle Alemán** es una terminal de contenedores que opera desde 1982. Es la instalación más moderna del puerto y está en buenas condiciones. Está dividido en dos partes, el muelle para contenedores y la rampa roll-off-roll-on (RoRo). Tiene una longitud de 450 mts. y unas siete hectáreas pavimentadas para parqueo de contenedores, vías y bodegas. Tiene dos puestos de atraque simultáneo, ambos con un calado de entre 10 y 12 mts. Se usa para todo tipo de cargas (carga general, paletizada, contenedores y cruceros). Cuenta con equipos de transferencia de contenedores: grúa puente, porta-contenedores, y *straddler carrier*, que puede montar contenedores en el ferrocarril o en furgones.

* El **muelle de cruceros** es la instalación más reciente y opera desde 1998. Se intentó con esta obra concentrar la atención a los cruceros para que no interfirieran con los barcos de carga. El muelle debe ser adaptado para que las naves usen las defensas con que se dotó al muelle y su uso es, por lo tanto, limitado. Es decir, no se logró el objetivo de liberar los otros sitios para la carga. Puesto que de acuerdo con reglamentos internacionales los cruceros tienen prioridad, éstos interfieren con los demás barcos.

El resto de la infraestructura de apoyo consta de un taller mecánico para reparar material rodante de servicio en el puerto y tres bodegas, parte de las cuales están alquiladas a una industria que funciona bajo el régimen de zona franca. Los patios de almacenamiento suman alrededor de tres hectáreas.

Puerto Moín: El puerto de Moín se creó para satisfacer las necesidades de importación de petróleo de RECOPE, aunque se diseñó como un puerto multipropósito. Entró en servicio en 1981 y desde entonces ha estado en proceso de expansión. Cuenta con tres sitios de atraque para carga general, especialmente banano, y uno para la descarga de petróleo, que también se usa para otros tipos de carga. Un proyecto de expansión de 250 mts., ya terminado, aumentó la capacidad de atraque del muelle.

El **muelle petrolero**, que también sirve para otras cargas, sirve fundamentalmente a RECOPE y a las instalaciones petroleras anexas. Cuenta con una rampa RoRo, la que es usada en pocas oportunidades, ya que es alternativa de la que existe en Limón.

El **muelle bananero** es un muelle dedicado al embarque de banano, tanto en contenedores como en forma convencional. Las firmas bananeras tienen en las inmediaciones del puerto instalaciones especiales para recibir el banano y prepararlo para el embarque en contenedores refrigerados.

Bahía Portete



Infraestructura N A V A L

Descripción de la Situación Actual

Considerando la diversidad de los productos, la cantidad de las compañías navieras y la diversidad de los servicios ofrecidos, Puerto Limón es el mayor puerto de usuarios comunes para Costa Rica. Limón ofrece, como ciudad portuaria tradicional, buena infraestructura comercial con una multitud de empresas que acompañan las operaciones portuarias (agentes marítimos, bancos comerciales, supervisores, agencias de seguros, depósitos de contenedores, depósitos fiscales, operadores de Tours, etc.)

El acceso terrestre a Puerto Limón es regular, excelente acceso por carreteras pero estrecho acceso por caminos Municipales dentro de la ciudad de Puerto Limón, debido a que las mismas se han hecho pequeñas para la cantidad de tránsito que la actividad comercial genera.

Con el correr del tiempo el puerto y la ciudad de Limón se fueron integrando. La autoridad portuaria JAPDEVA no solo se dedica a las actividades portuarias sino también al desarrollo de la región entera. La situación actual del puerto en la ciudad de Limón conduce a que el desarrollo urbano limite entre tanto el desarrollo portuario, así como también el aumento de carga y el creciente tráfico relacionado al mismo conducirá a un mayor congestionamiento de la ciudad.

El área de **Moín** y las instalaciones portuarias, así como el complejo industrial de carga y descarga, sus rutas de acceso y áreas de expansión requieren de un tratamiento especial desde el punto de vista de planificación física. Existe un Plan Maestro de desarrollo portuario, diseñado por JAPDEVA, que implica una expansión significativa de las instalaciones portuarias y, lógicamente, dependerá su realización de la capacidad de inversión que la autoridad portuaria sea capaz de desarrollar en el futuro.

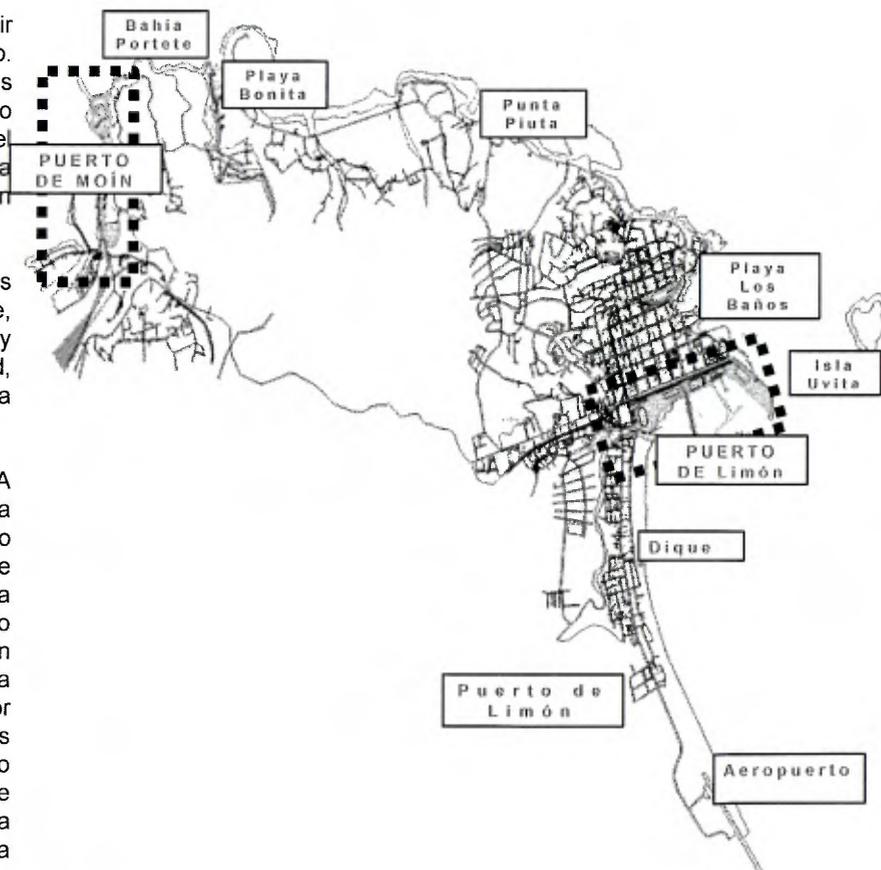
Este es un sector con las mejores condiciones para la localización industrial, de actividades logísticas y otras que no conviven bien con los usos de carácter netamente residencial, sea por el volumen de tránsito que generan o por las condiciones de habitabilidad que la industria normalmente crea. Existen terrenos que son desarrollables, tanto al sur del puerto de Moín como hacia el oeste.

Pero es vital que esta actividad pueda convivir con otras actividades, especialmente el turismo. En particular, el puerto y las propuestas contenidas en el plan Maestro de JAPDEVA, no deben ser un obstáculo para que se desarrolle el área turística entre la costa y el canal que va hasta Tortuguero, que tiene condiciones para un desarrollo turístico importante

El sistema portuario está dividido en dos instalaciones, la de Puerto Limón propiamente, localizada al sur del casco antiguo de la ciudad, y Moín, localizado al noroeste de la ciudad, cercano a la terminal de RECOPE, la empresa petrolera costarricense.

Según la operadora de los puertos, JAPDEVA (JAPDEVA 2000, páginas 137-144), la infraestructura portuaria está cerca de su punto de saturación, pues la tasa de ocupación es de 60% en Limón y 75% en Moín, situación que, a juicio de la operadora, implica congestionamiento potencial, puesto que "los expertos consideran que para poder cumplir satisfactoriamente con la demanda, la tasa de ocupación debe estar por debajo del 55%" (página 137). Las proyecciones de carga producto del aumento del comercio exterior señalan que en el corto plazo ya no se podrá enfrentar la demanda. Aunque esta es una situación conocida y estudiada, no ha existido la capacidad decisoria política e institucional para ejecutar obras que se sabe necesarias.

La divergencia ciudad /puerto tiene múltiples consecuencias que ponen en tela de juicio toda una parte de la organización y de la naturaleza de las ciudades portuarias, hoy Limón



Infraestructura NAVAL

Descripción de la Situación Actual

En los inicios la actividad del puerto tenía mayor apertura hacia la ciudad, pues ésta estaba constituida en su mayoría por los trabajadores de los muelles y de las plantaciones de banano.

Con el crecimiento de la ciudad, la actividad del puerto se fue vedando a un grupo administrativo y operativo hasta que llegó a constituir una barrera física y visual prácticamente impenetrable.

Sin embargo, a partir de fines de la década de los 80's, una nueva actividad revolucionó las condiciones del pueblo, esta actividad es el turismo, el cual, para el caso de Limón, viene a alojarse en el puerto con el paso de cruceros.

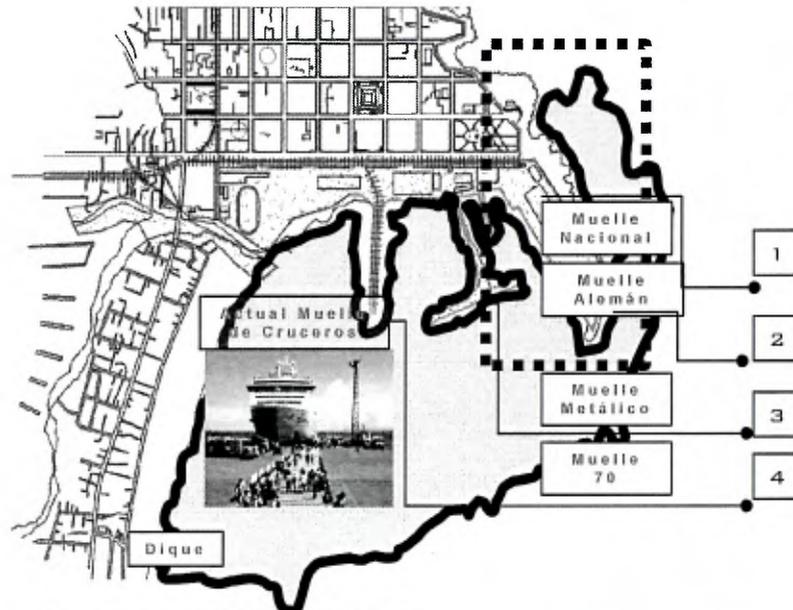
Con un crecimiento anual del 8.4% la actividad ha pasado de 55 naves en 1994 a más de 170 para la temporada 2003 – 2004 con más de 12 a 18 horas de estadía por nave.

Estas cifras han movido la balanza para la intervención con nuevas obras de infraestructura para el acceso y recepción de los pasajeros, así como para la reconciliación con la ciudad en el sentido de abrir las puertas y la oferta de servicios a los habitantes locales. De esta manera el puerto se ha vuelto a abrir a Limón.

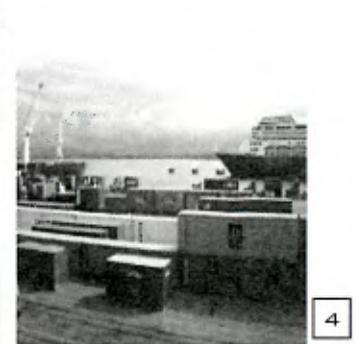
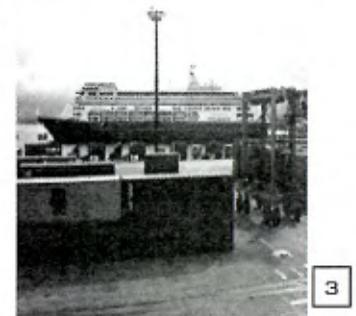
Lay Ling Agüero Ching, Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón, San José, 2004.

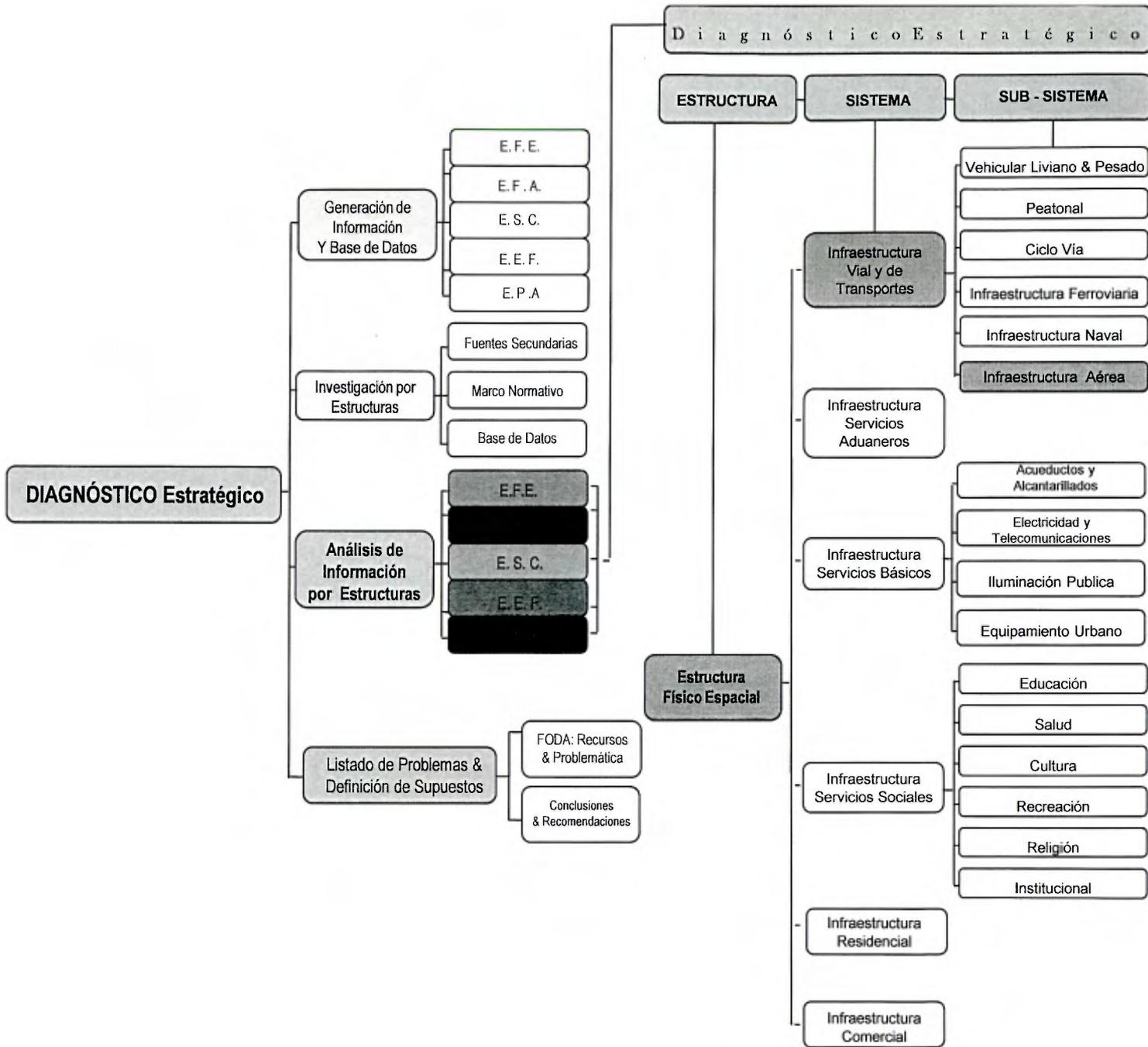
“El aumento sostenido de las exportaciones nacionales, desde finales del siglo 19 y buena parte del siglo 20, basadas en el café y el banano, expanden rápidamente las importaciones. Limón, como puerto principal de entrada y punto de trasbordo inter-modal, genera ventajas para la localización de numerosas actividades comerciales, de representación, de mayoreo y de detalle, que expanden rápidamente el sector comercial”.

Limón Ciudad Puerto, Informe de Consultoría, FLACSO Costa Rica, Nov. 2004.



Vista en Planta de las Instalaciones Portuarias. Puerto Limón
Fuente: Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón, Lay Ling Agüero Ching, San José, 2004. €€€





A n t e c e d e n t e s

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n a c t u a l

Con anterioridad a la apertura de la carretera a Limón, especialmente antes de la carretera por el paso del Zurquí, el transporte aéreo fue importante para la ciudad y tuvo por años un servicio regular. Entró prácticamente en desuso después del terremoto del año 1991, pues la pista fue dañada. Hoy el Aeropuerto Internacional de Limón ha sido reparado, con una nueva carpeta en la pista, a la espera de que sea un destino para vuelos internacionales y nacionales.

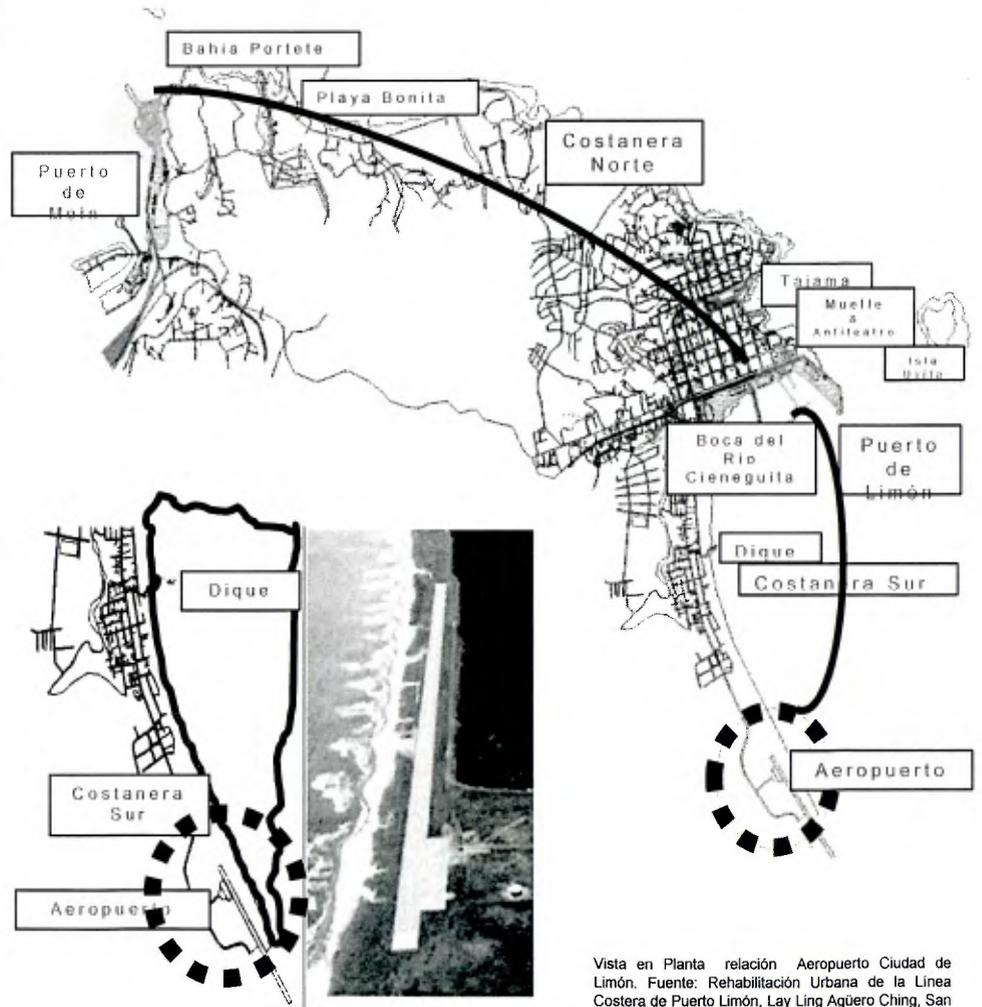
Si operará o no con este fin, dependerá de lo que Limón ofrezca como destino. El empleo generado hoy es marginal. Una posibilidad que se maneja (Ing. Sr. Alberto Amador, Presidente Ejecutivo de JAPDEVA) es la de utilizar Limón como origen y destino de los cruceros, lo que le daría al aeropuerto un uso intenso para trasladar no sólo pasajeros y tripulaciones, sino todos los abastecimientos que los barcos requieren. Que esta propuesta sea posible, dependerá de lo que Limón ofrezca para que lo haga competitivo con los otros puertos de origen y destino, fundamentalmente en Miami.

Dentro del casco central son muy diversas las actividades en cuanto al uso del suelo y se especifican hacia las periferias, sin embargo entre todos mantiene un eje articulador que pasa entre, a través, desde y hacia ellos.

Esta arteria principal está conformada por la circulación a través de las costaneras, la cual se ramifica al llegar al casco central, al corazón de la ciudad, y corresponde a una senda que recorre y articula todos los núcleos de comercio del territorio.

Circulación de vehículos, mercancía, peatones, servicio, etc. que no termina de completarse dentro de Limón, trasciende al Valle Central.

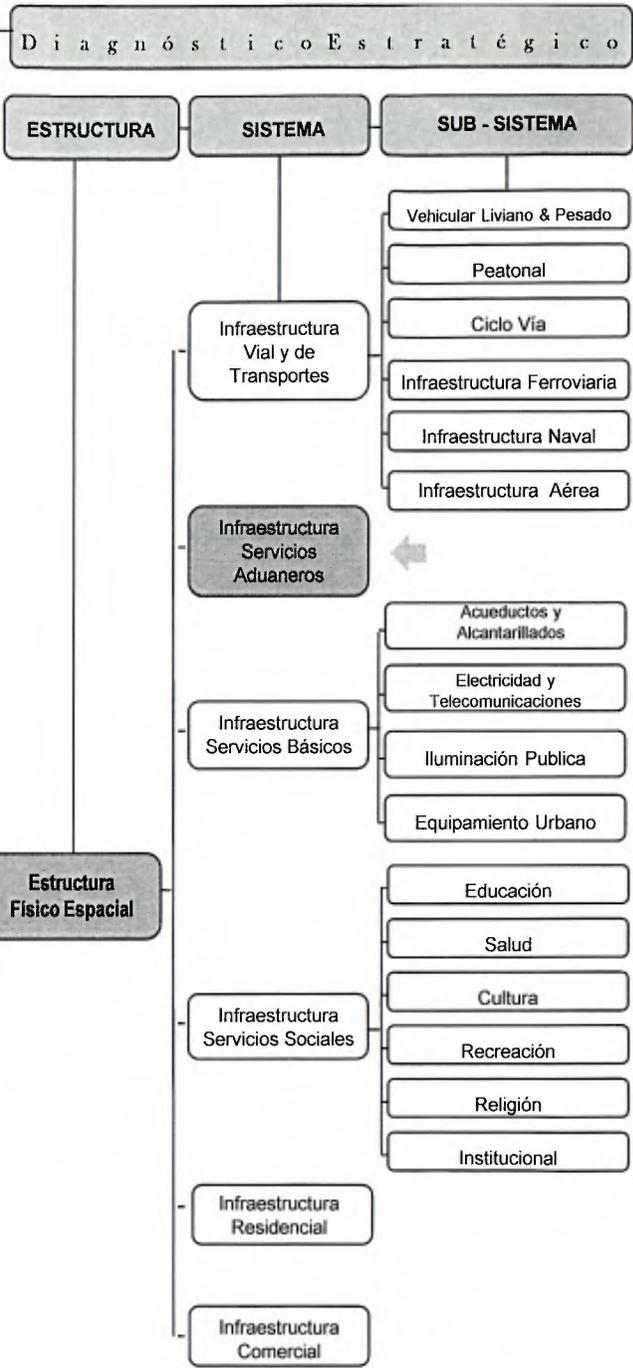
Red de Servicios Áreas de Transporte
Relación Funcional Moín - Limón - Aeropuerto



Vista Aérea Aeropuerto Ciudad de Limón. José, 2004.

Información basada en la investigación para el proyecto: Limón Ciudad Puerto Informe de Consultoría FLACSO Costa Rica Noviembre, 2004, página 19 y 20

DIAGNÓSTICO Estratégico



I n f r a e s t r u c t u r a A d u a n e r a A n t e c e d e n t e s

Las implicaciones que la actividad portuaria genera dentro de un espacio urbano y en el modo de vida de quienes lo habitan permite identificar claramente pautas y directrices que dictan el desarrollo de una infraestructura arquitectónica muy particular. Así la Ciudad Puerto de Limón como históricamente ha constado, generó un progreso en la infraestructura arquitectónica en función de las necesidades que la actividad portuaria presentaba.

El desenvolvimiento en que el sector industrial aduanero y de transportes de gran escala ha incurrido lo ha llevado a absorber un alto porcentaje del área de cobertura de la ciudad y de sectores aledaños, a su vez éste posee una estrecha relación con el desarrollo del sector económico en muchas de las actividades comerciales más tradicionales y algunos de los grupos económicos más importantes que se desarrollan en Costa Rica, originados precisamente en el Puerto de Limón a partir de este sector industrial que se fortalece conforme pasan los años y que trae consigo implicaciones directas en la imagen urbana de la ciudad.

La Arq. Tamara Amaya Domínguez Consultora Local para el Banco Mundial, indica lo siguiente en el informe que realizó para el Proyecto Limón Ciudad Puerto:

El desarrollo de infraestructura industrial, aduanera y de transportes que se ha desarrollado en un sector de la ciudad de Limón se debió justamente a los problemas de capacidad que se presentaban en los patios de almacenamiento y bodegas en los puertos de Limón y Moín, que solamente almacenan el 10% de la carga que se moviliza por ellos, de este modo creció de manera vertiginosa el área inmediata a lo largo de la ruta 32, desde el cruce a Sixaola hasta más allá de Moín, que se ha transformado con el tiempo en un camino de servicio para la industria, la industria de almacenaje y de transporte.

Al mismo tiempo indica:

A lo largo de la ruta, desde más al oeste del cementerio, se han instalado una decena de "predios" o almacenes fiscales donde se almacenan contenedores en espera de que sean procesados, sea por la aduana local o para ser transportados a otro destino. Esta actividad ha atraído una gran cantidad de otras actividades ligadas al transporte, tales como talleres de mantenimiento de vehículos, comercios de repuestos, y otros ligados a los choferes y trabajadores.

Esta congestión no sólo ha acarreado un gran número de accidentes, sino que congestiona el acceso a la ciudad y genera contaminación del aire, por ruido y estética. Ninguno de estos problemas convive bien con la actividad turística, ni con la habitacional, ni con los establecimientos educacionales (Sede de la Universidad de Costa Rica, de la Universidad Estatal a Distancia, del Instituto Nacional de Aprendizaje y uno de los Colegios de Limón). Ni las autoridades de tránsito del MOPT ni de la Municipalidad pueden lidiar con los problemas creados, lo que sugiere soluciones que van más allá del control administrativo y que debieran incluir propuestas más relacionadas al uso de suelo. Por otra parte, hacia el oeste, este eje se ha transformado en un área de expansión urbana, tanto para vivienda como para la industria.

Con relación a otros tipo de industria instaladas en este sector de la ciudad los informe indican:

• Además de RECOPE y la Planta Térmica del ICE, existen otros proyectos de desarrollo industrial (Planta de Etanol y otras). Este uso industrial, que convive bien con las actividades portuarias, puede acomodar instalaciones industriales solamente limitadas por las condiciones del nivel freático, que en esta zona es muy superficial y por lo tanto impone limitaciones a las construcciones, las que no pueden ser muy pesadas, y por la calidad de la infraestructura, pues no existe un alcantarillado industrial y el tráfico vehicular pesado no tiene vías alternas a la carretera 32, lo que implicará un aumento en los problemas de flujos vehiculares.



Extensión de esta actividad a zonas aledañas, lo que implica desalojo de actividades tradicionales para dar cabida a estaciones de servicio, almacenamiento, entre otros.



Empresas establecidas en el sitio y predios para el almacenaje de mercadería así como de camiones y tráileres.



Cambio de actividades económicas con un alto impacto social y a la estabilidad de quienes desarrollan otro tipo de actividad económica que no tiene que ver con este sector de la economía.



Espacios donde se han desarrollado actividades varias paralelas al sector industrial aduanero y transportes.



Infraestructura Aduanera Descripción de la Situación Actual

Al día de hoy existen planes para la localización de una zona franca que utilizará la legislación de promoción de exportaciones, cercana a Limón 2000, sin embargo ésta no ha llegado a concretarse.

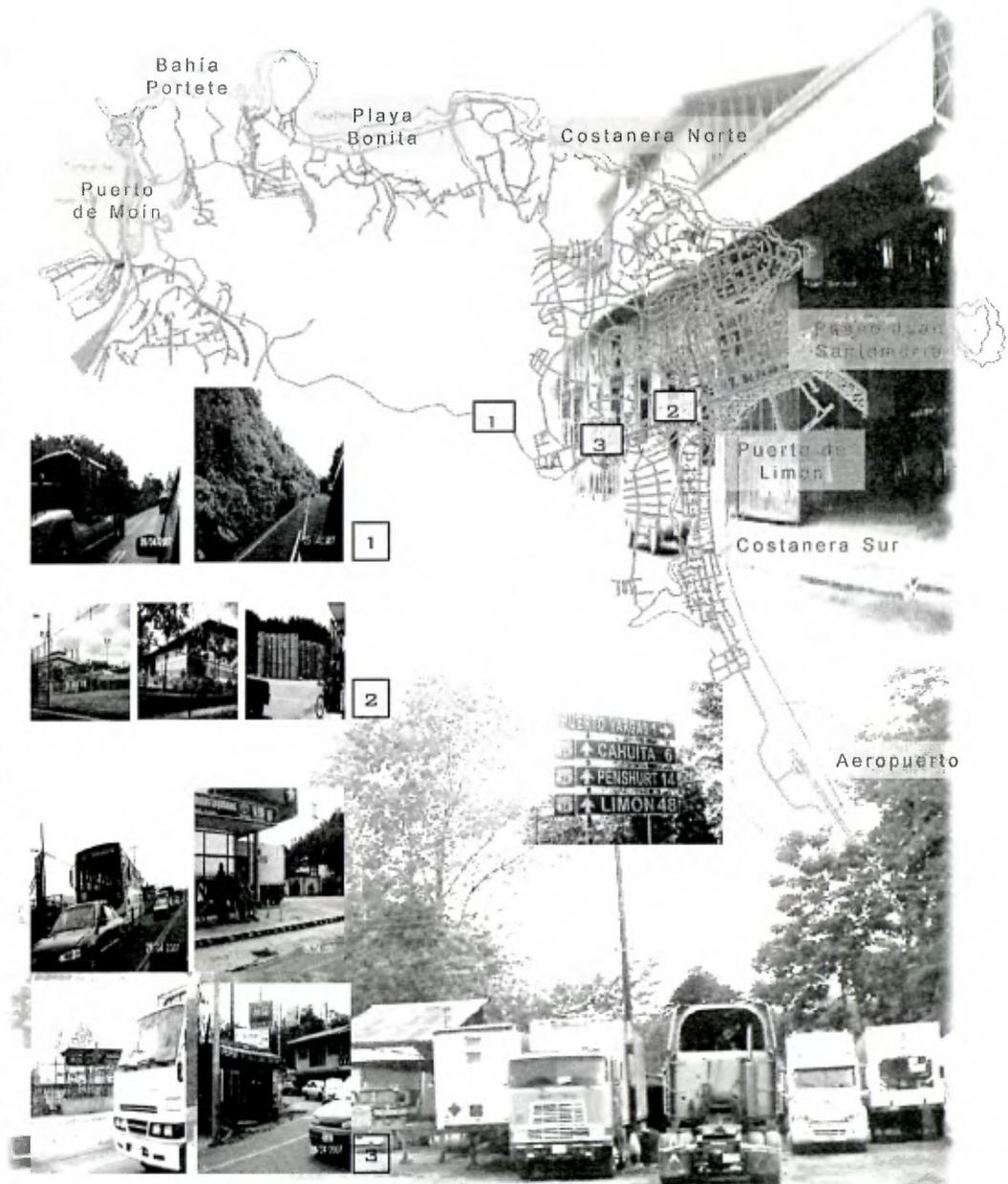
Particularmente la industria en la ciudad de Limón está representada actualmente por una poca diversidad industrial. Los informes estudiados indican que lo que sucede en dichas industrias poco tiene que ver con lo que sucede en Limón propiamente, pero sí con lo que sucede a nivel nacional, caso específico de RECOPE, la refinera de petróleo, es una industria que obedece a una demanda nacional, la planta de energía del ICE también se mueve por demandas extra locales, entre otros ejemplos. Es exclusivamente en la oferta de empleo donde este sector favorece mayormente a la ciudad y su impacto social es precario con relación a las necesidades reales de la población.

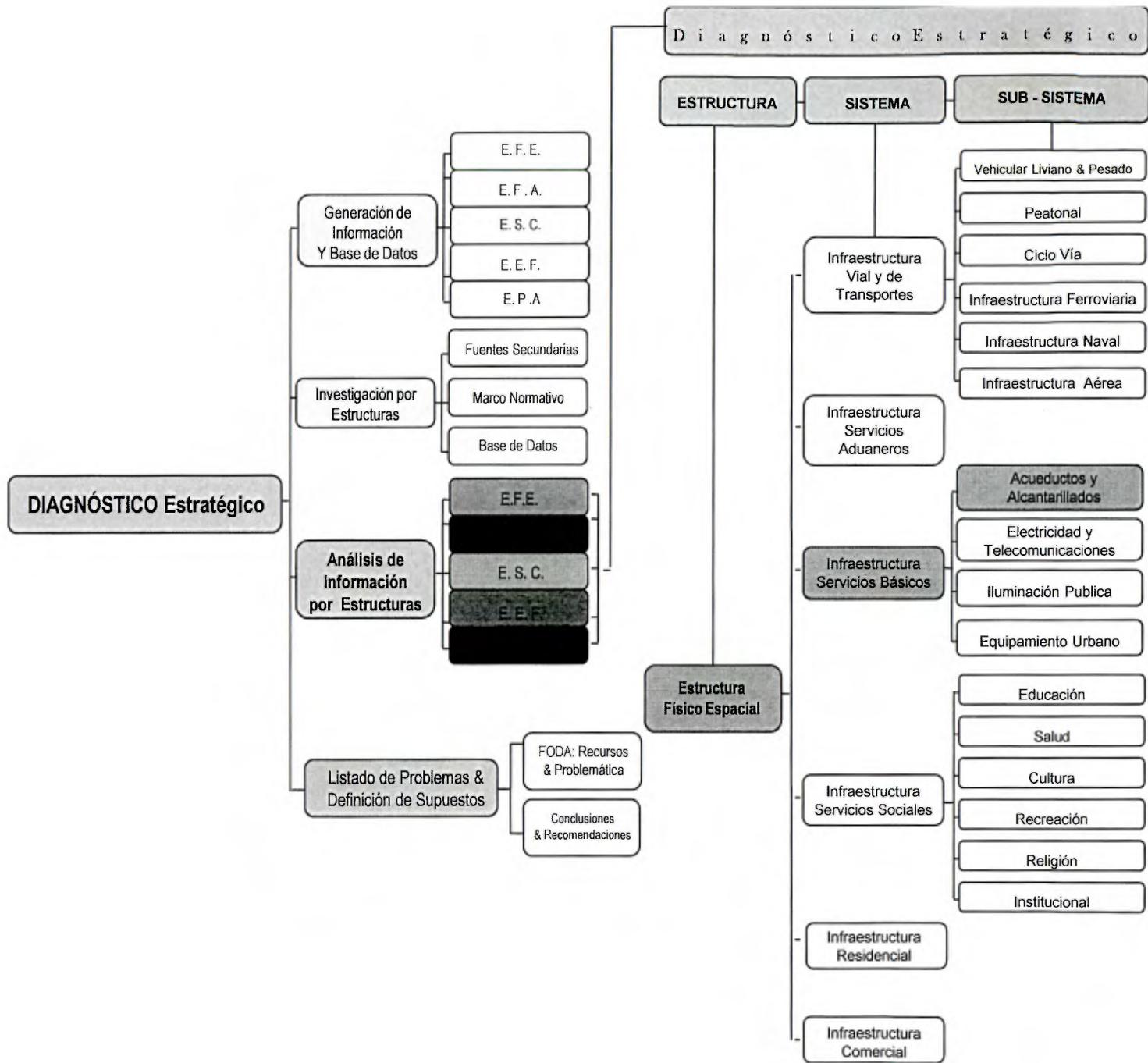
“Las condiciones de pobreza van acompañadas normalmente de una precaria inserción laboral, con alta inestabilidad y baja remuneración. En algunas regiones del país estas condiciones de la población pobre se han agravado recientemente en función de cambios abruptos o paulatinos pero constantes en los mercados normales, como las zonas bananeras del Caribe, Pacífico sur y la Zona Norte. Estas zonas mantienen desde décadas atrás una bajísima demanda laboral formal por la ausencia de inversión privada y la reducción paulatina de la inversión pública, la que se ha ido constituyendo

en prácticamente la única fuente de empleo en la zona central de Limón”.

La ciudad de Limón, al igual que muchas otras ciudades portuarias, vive una extensa gama de infortunios en lo que a deterioro arquitectónico se refiere, asociado al desarrollo de la infraestructura del sector privado que es ajeno a consideraciones urbanas, es por lo tanto la ciudad de Limón un sitio que no ha sacado provecho del progreso industrial de ninguna manera, contrario a éste, ha sufrido los embates de una falta de planificación en la construcción y desarrollo urbano arquitectónico.

“En Costa Rica dos zonas son especialmente vulnerables a los cambios abruptos del contexto nacional e internacional de las últimas dos décadas sin que haya una contraparte local o nacional que permita organizar una respuesta razonable en términos de la búsqueda de equilibrios entre condiciones ambientales y procesos de transformación económica y social: las regiones del Pacífico central y del Caribe. Estas acumulan una variedad de procesos de intervención de tal magnitud que están provocando situaciones irreversibles y muy destructivas, mientras que son escasos los estudios y más escasas aun las propuestas de respuesta hacia lo local que integren aspectos territoriales con la planificación económico-social y en particular sobre empleo, desigualdad y pobreza junto a criterios de riesgo en un contexto analítico que dé relevancia a los conceptos de sostenibilidad”.





Descripción de la
Situación Actual

Alcantarillado Sanitario de Limón & Emisario Submarino
(AYA)

Redes de servicios públicos:

Actualmente solo el distrito central y Cieneguita cuentan con una red pública de alcantarillado sanitario, la cual desemboca, por el emisario submarino, a 800 metros de la costa mar adentro, el resto del conglomerado drena las aguas negras a través de tanques sépticos o letrinas, que agravan los problemas de inundación y enfermedad.

Dado que el primer sistema no es totalmente funcional y el segundo constituye un agravante, se ha planteado un tercero: alcantarillado ecológico con tecnologías verdes que parten de los recursos naturales para drenar las aguas negras a través de piedras, gravas y otros filtros por medio de la gravedad.

La instalación de estos sistemas de drenajes en zonas de inundación como Limoncito, es la inversión prioritaria de Limón y, partiendo de ellos, es que se plantea el tratamiento de aguas para los nuevos proyectos de desarrollo eco turístico (isla Uvita y Parque Cariari), y para proyectos de desarrollo urbano, comercial y productivo (Portete).



Estación sanitaria principal

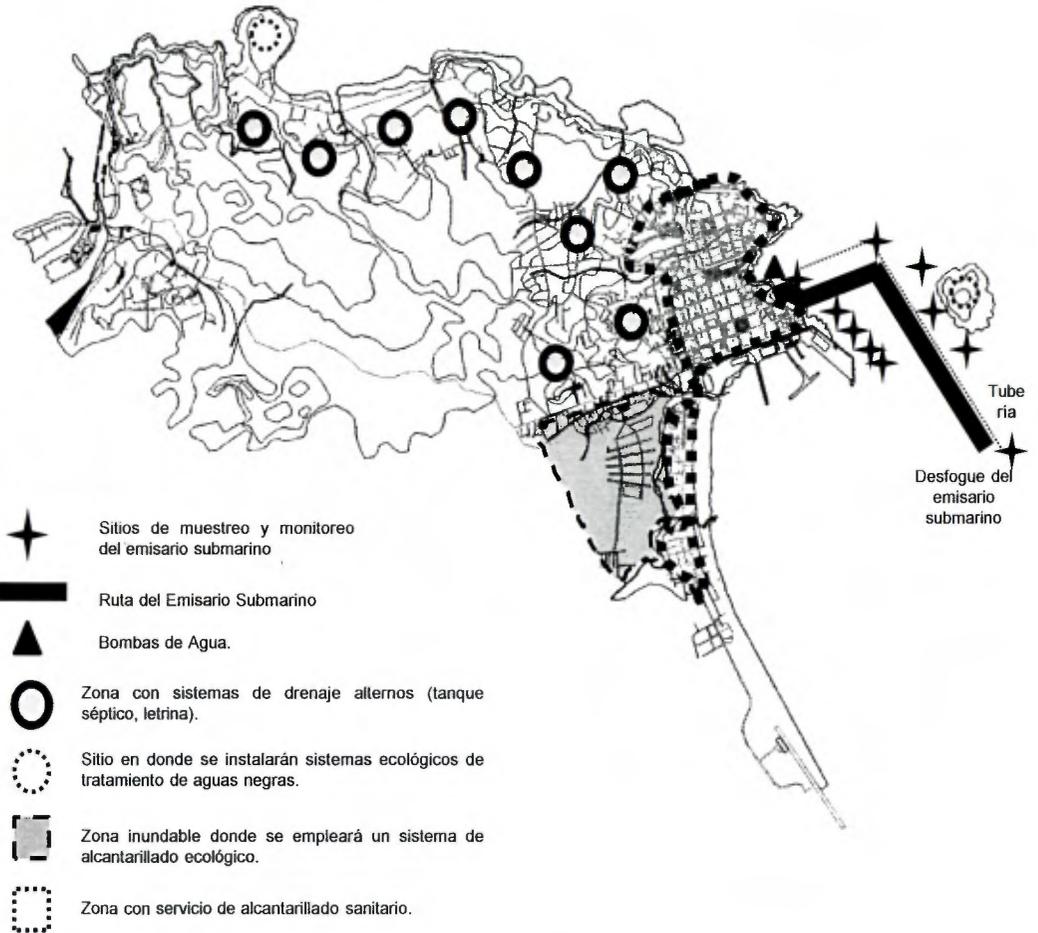


Subestación sanitaria existente



Salida al mar del Emisario Submarino a Isla Uvita

Las tecnologías verdes en pequeñas plantas de tratamiento de aguas negras permiten el desarrollo periférico, evitan la saturación del sistema actual y previenen problemas ambientales.



SISTEMA DE TRATAMIENTO sanitario
Ciudad de Limón

A n t e c e d e n t e s

El sector energético nacional es una industria de base que a su vez es insumo fundamental para promover y acelerar el crecimiento y desarrollo de los sectores productivos, además de generar oportunidades a los ciudadanos para incrementar su calidad de vida.

La demanda energética total ha presentado un crecimiento promedio anual del 3,5% para el periodo que va desde 1990 a 2004.

Las principales fuentes que han utilizado el país son los combustibles derivados del petróleo con una participación promedio del 71% de la demanda total; La electricidad generada básicamente a partir de la energía hidráulica geotérmica y eólica con una participación promedio del 22% de la demanda total; y la biomasa (leña, residuos vegetales, carbón vegetal alcohol y carbón mineral) que representa en promedio del 7% de la demanda total de energía a nivel nacional.

El sector energético nacional ha venido satisfaciendo la demanda hasta el momento, sin embargo, se ha señalado en distintos sectores que si las inversiones en este campo no se hace en el momento adecuado podríamos enfrentar problemas de abastecimiento energético tanto en la provincia de Limón como en el resto del territorio nacional.

Las telecomunicaciones son un servicio estratégico no solo para expandir el crecimiento económico si no también para incrementar las oportunidades de negocios y de calidad de vida de las personas.

A diciembre de 2003, nuestro país contaba con 1 265 000 líneas fijas esto significaba una densidad de 27.4 teléfonos por cada 1000 personas, además, cuenta con 516 000 líneas celulares (TDMA y GSM) y con más de 21 000 teléfonos públicos; la demanda de este servicio de telefonía móvil ha venido creciendo a una tasa promedio anual superior al 15.

Costa Rica, es uno de los países a nivel de A.L que presenta una de las tarifas básicas mensuales más bajas en telefonía móvil (\$ 7.60), esto ha provocado que Costa Rica se ubique entre los primeros 5 lugares del mundo en consumo de minutos al mes en telefonía móvil (fuente: AHCET). Sin embargo, la actualización de esta infraestructura tecnológica no ha ido al ritmo deseado, esto significa que se podrían estar perdiendo oportunidades para el crecimiento y el desarrollo económico del país.

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n a c t u a l

La problemática a nivel provincial de la infraestructura en telecomunicaciones según el ICE es un tanto igual a la que sufren otras regiones del país y que debe ser solventada para aumentar los niveles de igualdad de condiciones para todos los ciudadanos, ésta se presenta a continuación:

- Baja disponibilidad y accesibilidad a los recursos financieros por parte de las instituciones y empresas públicas para el desarrollo y la modernización de la infraestructura disponible.
- Rigidez administrativa en los procesos de compra, contratación para la ejecución de proyectos de infraestructura pública.
- Agotamiento de la vida útil de la infraestructura pública existente y un rezago de las inversiones.
- Rezago tecnológico de la infraestructura pública.
- La visión heterogénea, desordenada y poco concertada en materia de gestión y ejecución de la inversión en materia de infraestructura pública en el corto; mediano y largo plazo.

Próximamente se pretenden lograr los siguientes objetivos estratégicos en el área de infraestructura para el mejoramiento del servicio en la provincia:

- Modernizar, desarrollar y expandir la infraestructura pública existente.
- Fortalecer el rol planificador y regulador del Estado en materia de inversión, gestión y operación de la infraestructura con visión homogénea, ordenada y sistémica.
- Promover la participación privada en los procesos de financiamiento, construcción y gestión de la infraestructura pública en las áreas de puertos, aeropuertos, carreteras y servicios de telecomunicaciones.
- Incorporar los aspectos de sostenibilidad ambiental en todos los proyectos de infraestructura.
- Modernizar el marco legal de las instituciones y empresas públicas.

Costa Rica, Miércoles 2 de julio de 2008. Periódico La Nación

Gabriela Llobet, Directora de CINDE, conversó sobre el auge de empleos en el país, directamente se comentó sobre el tema de telecomunicaciones y la condición de la provincia de Limón con relación a este tema.

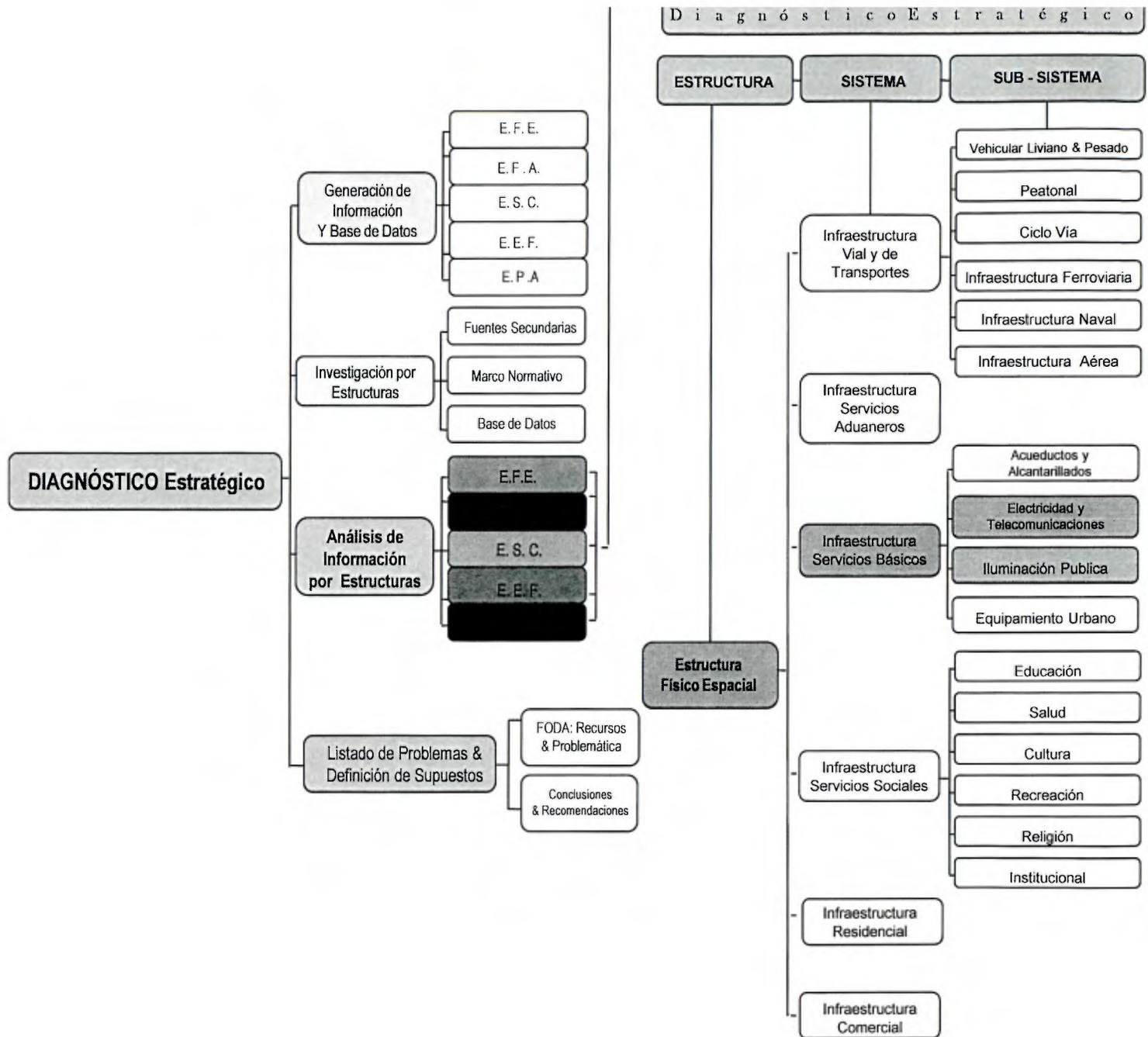
Gabriela Llobet:

"Hay que prepararse adecuadamente y asumir el reto"

En general no existen grandes restricciones para realizar inversiones en CR solo condiciones a cumplir, para el otorgamiento en ciertos casos de una serie de beneficios o regímenes como las zonas francas. Tengo entendido que el INA se esta preparando adecuadamente para atender de la mejor manera este compromiso de preparar académicamente a los jóvenes y seguramente pronto anunciara sus planes concretos.

Limón: Si, creo que se puede aplicar, y hay una serie de medidas. Hay que entender que este plan es a largo plazo. En el caso de colegios públicos ya se arranco con una evaluación del nivel de ingles con que cuentan los profesores de ingles y con los resultados de la misma, se va a determinar el tipo de capacitación a darles a los profesores para que luego formen a nuestros estudiantes. En cuanto a otras provincias como Limón y Guanacaste, qué oportunidades hay de que lleguen transnacionales?.

Yo creo que hay oportunidades en un plazo mediano, es decir, realmente estamos viendo que hay ciertas empresas que han decidido establecerse allá en el área de Guanacaste, particularmente en el sector turismo y en el área de Limón estamos viendo un call center que decidió arrancar con una operación allá.



A n t e c e d e n t e s

Los antecedentes nos remiten a la Compañía de Fuerza y Luz, principal empresa distribuidora de electricidad en Costa Rica. La vida institucional y las principales actividades comerciales y productivas de la CNFL son bastante complejas, debido a su alta concentración de servicios. Con 449,637 clientes, que representan el 37 % del total nacional; y una gestión comercial que abarca el 46% del mercado eléctrico costarricense, la Compañía Nacional de Fuerza y Luz se caracteriza por tener también una alta densidad de carga en su área de servicio, la cual abarca el 1.8% del territorio nacional, con el 45% de la demanda eléctrica.

Para garantizar el suministro cuenta con un sistema de distribución formado por 32 subestaciones, 5,553 kilómetros de líneas en operación y 1351MVA de capacidad instalada en transformadores de distribución, con una cobertura del 99% de la zona servida.

El potencial de generación es de 88,1 MW de capacidad instalada en nueve plantas hidroeléctricas, las cuales generaron el 11% de la energía comercializada y el 89% restante se le compró al ICE.

Además, la Compañía tiene en marcha una serie de proyectos estratégicos para mejorar la operación comercial y la atención de los clientes como la construcción de nuevas sucursales y la instalación de módulos de servicio, que refuerzan la atención en zonas de alta concentración de usuarios.

De igual manera, la Compañía de Fuerza y Luz, cuidadosa y prudente en el uso correcto de los recursos naturales y de la energía eléctrica, promueve los programas de conservación de energía, proyectos ambientales y la promoción del transporte eléctrico, en la búsqueda incansante de una mejor calidad de vida para los costarricenses y las nuevas generaciones.

Fuente: www.cnfl.go.cr

D e s c r i p c i ó n d e l a
S i t u a c i ó n A c t u a l

Para conocer la situación actual de la ciudad de Limón en términos de alumbrado público podemos basarnos en el estudio realizado por FLACSO para el proyecto Limón Ciudad Puerto; dicho informe realizó un estudio bastante preciso, real y conciso sobre el tema del alumbrado público en la ciudad, por medio de una encuesta realizada con la población de la zona.

Para obtener la opinión de los hogares se preguntó primeramente si el alumbrado público era considerado suficiente. Seguidamente, para analizar la calidad del servicio público, se cuestionó sobre la frecuencia de apagones en la zona, El 67,9% consideró que si es suficiente, además el 34% sostuvo que nunca hay apagones, mientras que un 49% dijo que hay apagones entre cada 15 días y un mes. Pero en sectores como Limón 2000 un 88% de las personas se quejan de apagones con cierta periodicidad.

Seguidamente, con el objetivo de evaluar la calidad del mantenimiento que se ofrece para mantener las buenas condiciones del servicio, se reconoció que una mayoría con un 62,6% de los encuestados admite que sí se le da mantenimiento al servicio. Por lo tanto se puede resumir, que un 81% estima que el servicio de alumbrado público es bueno o muy bueno

Se incluyó en dicha investigación un panel de opiniones divergentes, éste indicó que el alumbrado, que al estar incluido en las cuentas de electricidad y es pagado directamente al ICE, no se le da mantenimiento y que para que cambien un bombillo pueden pasar meses y a la vez se requiere de cartas de queja de los vecinos para que el asunto sea atendido.

Información basada en la investigación del Proyecto: Limón Ciudad Puerto Informe de Consultoría FLACSO Costa Rica Noviembre, 2004, página 72 y 73

Calidad del Alumbrado

	Frecuencia	Porcentaje
No sabe	3	.7
Muy bueno	34	8,1
Bueno	306	72,9
Malo	58	13,8
Muy malo	19	4,5
Total	420	
100,00		

Fuente: Encuesta FLACSO 2004

Alumbrado suficiente

	Frecuencia	Porcentaje
No	135	32,1
Si	285	67,9
Total	420	100,00

Fuente: Encuesta FLACSO 2004

Mantenimiento del Alumbrado

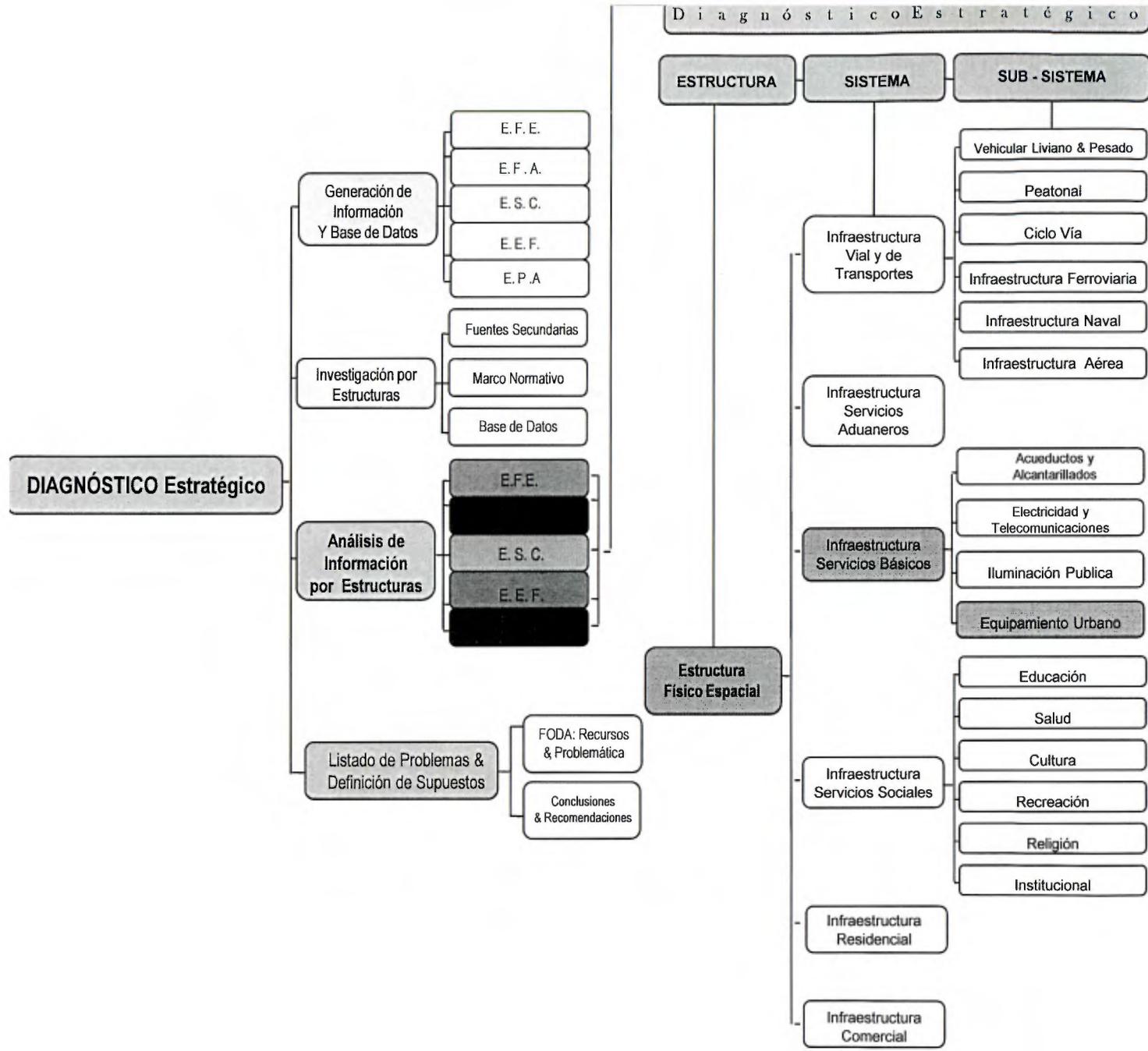
	Frecuencia	Porcentaje
No	157	37,4
Si	263	62,6
Total	420	100,00

Fuente: Encuesta FLACSO 2004

Frecuencia de Apagones

Porcentaje	Frecuencia
Nunca	145
34,5	
Una vez cada quince días	93
22,1	
Una vez al mes	113
26,9	
Otro	69
16,4	
Total	420
100,00	

Fuente: Encuesta FLACSO 2004



E q u i p a m i e n t o U r b a n o

A n t e c e d e n t e s

Según Isabel Román coordinadora del capítulo de Integración Social para el Estado de la Nación se indica claramente que las llamadas de atención del informe mundial son directamente relacionadas con las condiciones de nuestro país y que las condiciones de vida cotidiana de los pobres está fuertemente correlacionada con la exclusión social y la desigualdad que tienden a ser flagrantes y generar mayor resentimiento en las ciudades, incluso el crecimiento urbano debería contribuir a mitigar la pobreza.

Es en la ciudad en que se reflejan y en la que se identifican sus habitantes, es allí donde perciben su calidad de vida. Ésta mejora su desenvolvimiento en sociedad y promueve un desarrollo adecuado o un deterioro integral.

La ciudad de Limón según su desarrollo ha permitido que la desorganización y carencia de diálogo impere. La disfuncionalidad ha promovido una imagen urbana negativa en la cual se ven reflejados sus habitantes.

La falta de una lectura clara, de un equipamiento urbano, y una valoración patrimonial adecuada ha llevado a la ciudad de Limón a un deterioro generalizado. Sin embargo existen al día de hoy una gran cantidad de insumos que, de la mano de una política clara de intervención, pueden lograr cambiar el panorama urbano de la ciudad.

A continuación un recorrido por los principales espacios urbanos de la ciudad según los da a conocer la Arq. Lay Ling Ching en su investigación Rehabilitación urbana de la Línea Costera de Puerto Limón.

Fuente: www.unfpa.or.cr

Con la consolidación del trazado y la red vial de la ciudad se estableció el Parque Vargas, en 1911, ubicado en el remate de la principal vía comercial que a su vez adquirió carácter como tal a partir de la construcción del mercado en 1940.

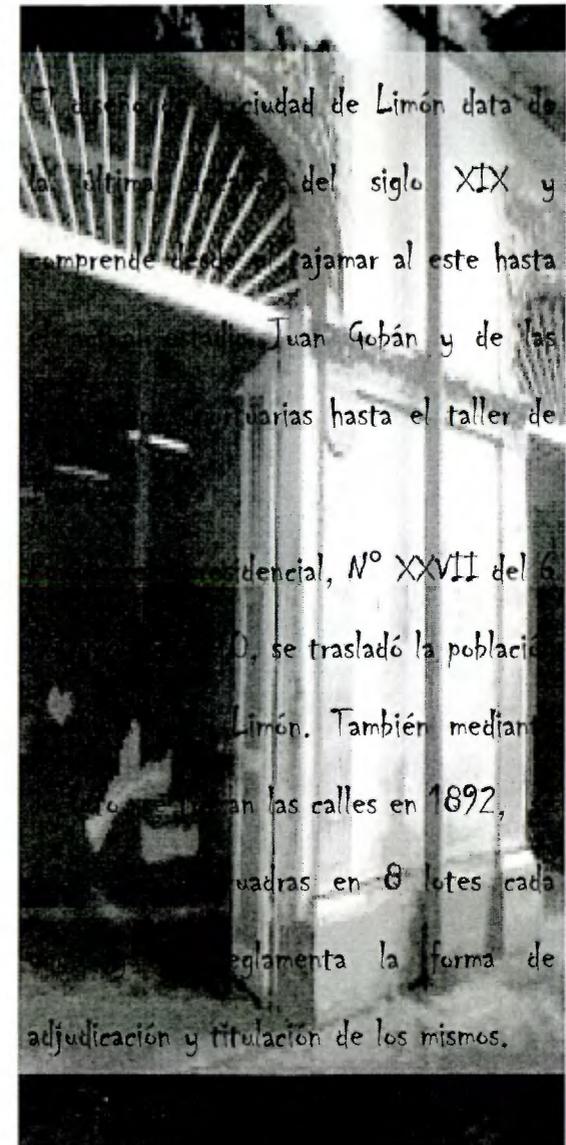
Posteriormente, dicha vía cobró importancia y actividad tal, para la década de los noventas se convirtió en un boulevard de uso peatonal, el cual se mantiene hasta la fecha diferenciado por la textura de pisos y zócalos.

En la misma década, con el suceso del terremoto y el retiro del mar, se posibilitó la ruptura del Tajamar para construir un Anfiteatro en fuga hacia el mar, el cual ha llegado a ser un centro de significado para los limonenses como sitio de observación, recreo y ocio.

De esta manera como resultado del tiempo se ha formado un conjunto urbano donde confluyen fuerzas importantes en memoria de los ciudadanos. Gran actividad vespertina, ventas de copos, caminatas cortas, compras, tertulia, observación, juego. Por estar la Municipalidad contigua, este espacio es además utilizado como plaza cívica y de eventos especiales como manifestaciones públicas, turnos, ferias, etc.

Sin forma definida, y con una conformación surgida del tiempo, este espacio urbano no tiene nombre pero si carga significativa y de gran potencial tanto por ubicación como por valores escénicos e intersección de flujos.

Lay Ling Agüero Ching, Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón, San José, 2004.



E q u i p a m i e n t o U r b a n o
 Descripción de la Situación Actual

Las condiciones geográficas originales dejaron la ciudad de Limón rezagada respecto al Puerto, la línea de altamar abarcaba gran parte del territorio hoy ocupado por ella, el cual constituía una gran planicie que quedaba desierta al bajar la marea.

La realización de una obra de infraestructura en 1891 fue lo que posibilitó el desarrollo de la ciudad con la conformación con que la conocemos hoy en día.

Fue construida para "atajar el mar", pero acabó por ser mucho más que eso, es un borde y una barrera, y aún después de haber quedado disfuncional después del terremoto de 1991, sigue siendo un hecho construido que se mantiene en la memoria de sus habitantes como parte integral de la estructura urbana. Su trazado es lineal con la trama ortogonal, y a su paso va dejando espacios residuales que son apropiados por los habitantes como lugares de recreo, ocio, observación, tertulia y transición. Tiene una vía paralela estrecha de poco o casi ningún uso vehicular, dando como resultado un sitio de privacidad, poco tránsito e incluso clandestinidad a lo largo de todo el borde costero.

Con el tiempo se ha convertido en la parte segregada de la ciudad, pero hoy se convierte en la cara receptora para quien viene por la vía marítima y una línea de actividad para quien habita la ciudad que se vuelca al mar.

Lay Ling Agüero Ching, Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón, San José, 2004.

Es precisamente donde, al día de hoy, se logra encontrar un espacio dentro de la urbe que permita el disfrute de la ciudad y la vista al mar, un espacio que logre el intercambio social, el espacio para las manifestaciones culturales y la realización de actividades comerciales varias y la informalidad de actividad de la calle.

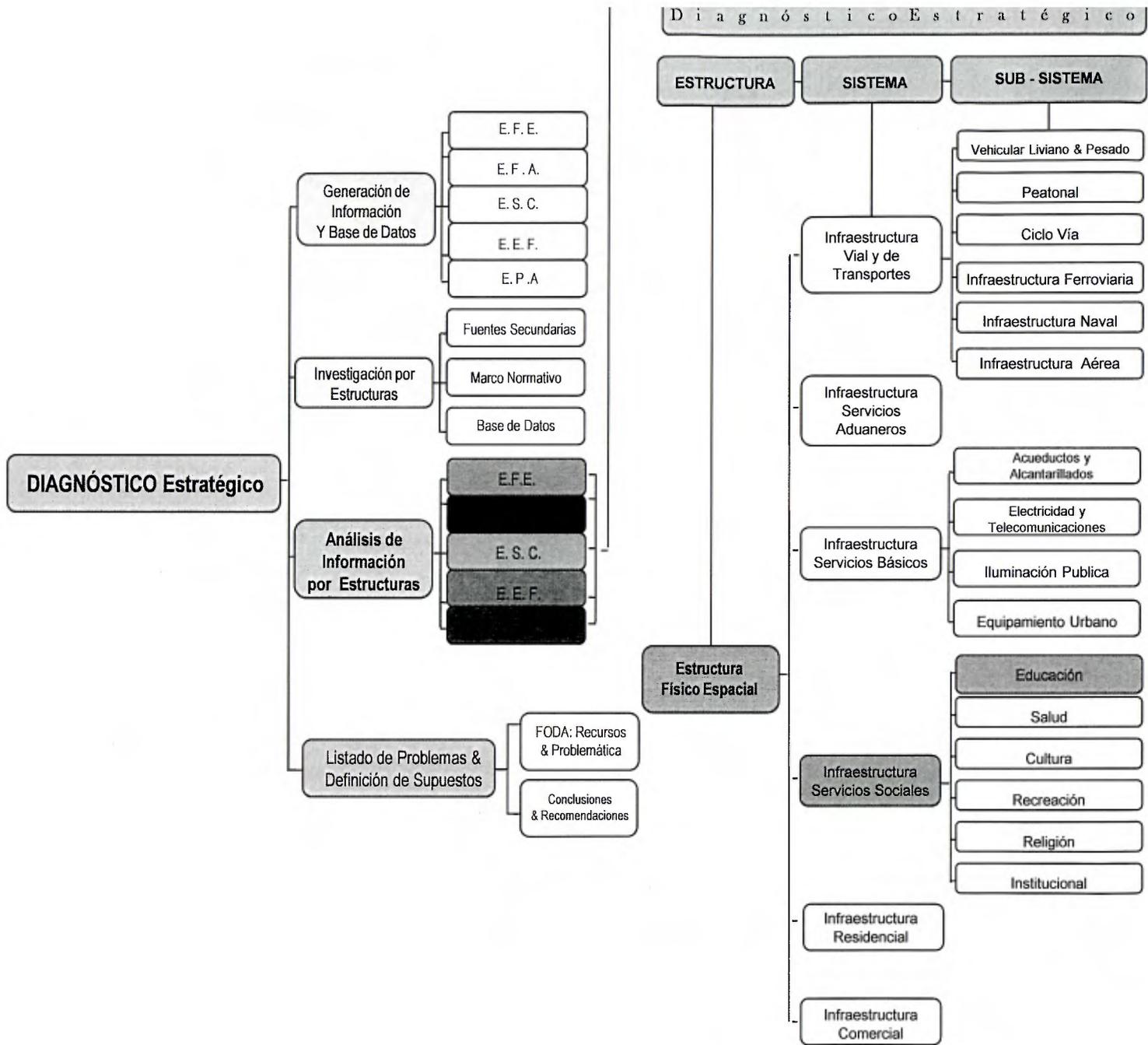
A pesar de la riqueza arquitectónica y la belleza escénica de la costa y el puerto, la ciudad se ha limitado a la actividad formal del comercio, a la sub utilización de los espacios urbanos y han dejado de lado la habilitación de sendas, recorridos y mobiliario que permita el disfrute de la ciudad.

A la vez no se puede encontrar en la ciudad un adecuado equipamiento urbano que abastezca las necesidades básicas de iluminación, señalización, recolección de desechos y descanso que permita a los habitantes gozar de una calidad de vida al menos apreciable y que al visitante le permita a su vez recorrerla y admirarla.

De este modo se da a conocer el conjunto urbano conformado por el Paseo Juan Santa María, el Boulevard, el Parque Vargas, el Anfiteatro y el Muelle; este conjunto de espacios es el único espacio dentro de la ciudad que permite el acceso confortable al mar y un recorrido por la costa, de igual manera éstos representan los nodos e hitos más significativos y de mayor escala en la ciudad, así mismo se puede afirmar que al igual que el resto de la ciudad son espacios en estado de deterioro y necesitan una adecuada intervención que aumente a la vez su accesibilidad y funcionalidad.

CONJUNTO URBANO
 Paseo Juan Santa María - PARQUE Vargas - ANFITEATRO -
 BOULEVARD





A n t e c e d e n t e s

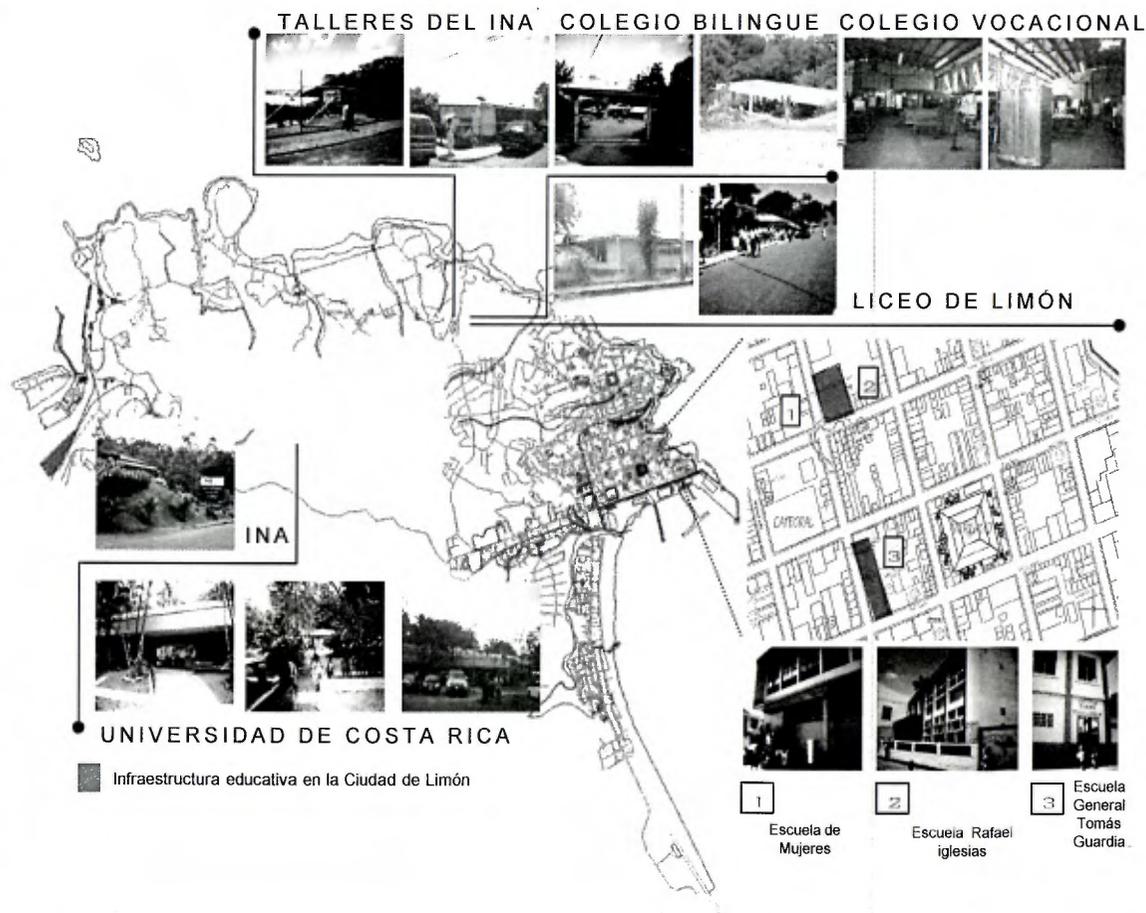
La población de Limón se caracteriza por tener un enrolamiento en la educación más alto que el país. Un 38.85% de la población de Limón asiste regularmente a la educación, contra un 35.71% en el resto del territorio nacional.

Los niveles de educación son mejores en la ciudad que en la provincia o el cantón. No hay datos en el Censo sobre deserción escolar, pero se supone que los más altos niveles en secundaria implicarían que no sigue los patrones nacionales que son altos, especialmente en ese nivel. Si se hace el análisis por sexo, en el cuadro adjunto, se puede comprobar que en general los niveles de educación alcanzados por las mujeres son más altos que los alcanzados por los hombres. A pesar de lo anterior tampoco estos más altos niveles educativos se corresponden con niveles de actividad más altos entre este grupo, como indicó la encuesta la participación en la PEA es 1.6 puntos porcentuales más baja entre las mujeres de Limón comparadas con el país.

La población de Limón también tiene un nivel de instrucción mayor que la media nacional en preparatoria, secundaria académica y secundaria técnica. Tiene un porcentaje en primaria menor que la media nacional, lo mismo que en los niveles universitarios. La situación de la región se caracteriza por una calidad educativa deficiente, originada por la ausencia de un programa eficiente de dotación y canalización de recursos materiales, pedagógicos y financieros. Una infraestructura deficiente y escasa, aunada a una violencia y agresión contra los centros educativos en toda la región deteriora y saquea los ya insuficientes recursos institucionales. Durante los últimos años la poca seguridad en los centros educativos, ha incidido en la disminución del equipo escolar tanto de tipo audiovisual y de cómputo como en la dotación de servicios de alimentación y otros, pues el vandalismo que se ha sufrido en las escuelas alcanza más del 50% de los centros educativos.

“ Desde tiempos coloniales, la región del Atlántico (o Caribe) sur de Costa Rica ha sido reconocida como una de las más ricas, tanto por su biodiversidad y riqueza natural como por ser multi-étnica y rica en posibilidades de desarrollo cultural. No obstante, ese potencial sigue latente y, al contrario, la población regional, también desde la Colonia, se ha caracterizado por sus altísimos niveles de pobreza, de explotación desmedida de la fuerza laboral, de represión y segregación social”.

www.japdeva.go.cr/adm_desarrollo/proyectos_regionales/pledudoc+infraestructura+educativa+en+limon



Información Socio Cultural de la Provincia de Limón departamento de Servicios Bibliotecarios, Documentación e Información, CEVIL /unidad de Investigación. Estudio No. 126-2006, San José, Octubre 2006

Información basada en la investigación para el Proyecto: Limón Ciudad Puerto Informe de Consultoría FLACSO Costa Rica Noviembre, 2004, página 38

I n f r a c s t r u c t u r a E d u c a t i v a

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

La situación actual en todos los ciclos educativos incluye como problemática mayor la necesidad de mejorar la infraestructura física, primeramente las aulas con su mobiliario, y luego suplir la necesidad de material y equipo de trabajo. Es urgente contar con una mayor disponibilidad de recursos financieros para suplirse de material de trabajo con prontitud. Específicamente para cada ciclo educativo se dan a conocer las necesidades prioritarias en cuestión de infraestructura física:

Educación Secundaria:

La cantidad de centros educativos que cubren el II ciclo académico y diversificado existente en la provincia es de 21, desempeñándose en 254 aulas y talleres, de los cuales 88 están entre regular y mal estado y 166 en buen estado.

En la dirección de Limón existen 3 laboratorios y 5 gimnasios de los cuales el 66% de los laboratorios y el 60% de los gimnasios se encuentran en mal estado, además de un faltante de 2 gimnasios, 5 laboratorios, 4 bibliotecas y 3 centros de informática. Falta de textos, materiales y facilidades de la estructura física de los centros de Educación.

El rápido crecimiento de la población en las áreas periféricas de los centros urbanos, ha generado la creación con cierta celeridad, lo cual no garantiza un dotamiento adecuado en personal docente, mobiliarios, equipos, edificaciones adecuadas, para brindar una educación excelente a los estudiantes, (Liverpool, Río Banano, La Alegría, Cairo).

Educación Preescolar:

Insuficiencia de instituciones especializadas en educación preescolar en toda la región y los existentes no pasan de ser aulas adscritas a centros educativos de primer y segundo ciclo.

Los centros de educación preescolar adolecen de una infraestructura básica y presentan la necesidad de tener mayor disponibilidad de materiales y equipos educativos.

El estado de las instalaciones en 1998 indicaba la necesidad de 63 centros, dado que el 40 de los 143 (305) estaban en regular - mal estado.

Primer y segundo ciclo educativo:

El faltante de aulas en este nivel es de 207, pero existen 118 en malas condiciones, lo cual refleja la necesidad de construir 325

aulas o sea un 20% del total de aulas existentes por año. De acuerdo con los índices de la matrícula y la cantidad de centros educativos de la provincia de Limón, se aprecia a través de los datos que aproximadamente 70% de los alumnos a nivel escolar, por distintas razones, no acceden a la educación colegial. Lo que es un posible reflejo del comportamiento de los índices de desarrollo social y sus niveles de pobreza, evidente también es la gran disminución en la cantidad de instituciones educativas en la provincia entre I y II Ciclo y a nivel de colegios.

Los niveles de deserción son los más altos a nivel nacional de acuerdo con el estudio denominado "Consumo de tabaco alcohol y otras drogas en Costa Rica" donde se emplean los resultados de la encuesta nacional 2000-2001. Se reconoce también que a pesar de dicha situación existe una subutilización de la infraestructura y equipo existente, lo que genera a su vez un desaprovechamiento del potencial productivo existente en la región, y además no se proponen opciones educativas que eliminen la cultura salarial entre los que abandonan la corriente educativa.

Tres son las razones primordiales por las cuales la situación en el sector educativo no es la más apropiada para impulsar un desarrollo económico y social en la provincia:

- La calidad poco satisfactoria del sistema educativo
- Falta de materiales y facilidades de infraestructura física de los centros de educación
- Instrumentos de evaluación rígidos, sin diferencias regionales aplicados en todo el país.

Desde este último aspecto es que nace un interés en la comunidad del cantón central de Limón de establecer un complejo educativo desde primer ciclo hasta el ciclo diversificado que prepare al estudiante para convivir en un entorno de humedal, para hacer una explotación racional y sostenible de la reserva con que colinda la zona, de tal forma que pueda producir egresados con una visión empresarial y conservacionista que le permita generar fuentes de empleo y ofrecer una gama de atractivos de amplio potencial existente en el ambiente; esto como propuesta a un sistema educativo acorde con la realidad que se vive en la zona y que muy probablemente mejoraría las estadísticas educativas negativas que se reflejan hoy día.

Matrícula y Centros Educativos en el Cantón de Limón 2000

Preescolar estudiantes	55 instituciones	2083
I y II Ciclo estudiantes	95 instituciones	16395
Colegios estudiantes	12 instituciones	6750
Ed. Esp. estudiantes	8 instituciones	190

Universidad Latina de Costa Rica
Universidad Florencio del Castillo
Universidad de Costa Rica
UNED

Elaborado por MBA Dionsette Peólu, Investigadora del CEDIL, Biblioteca de la Asamblea Leg., Fuente: Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), CD Cantones de Costa Rica, 2002.c

Asistencia regular a la Educación

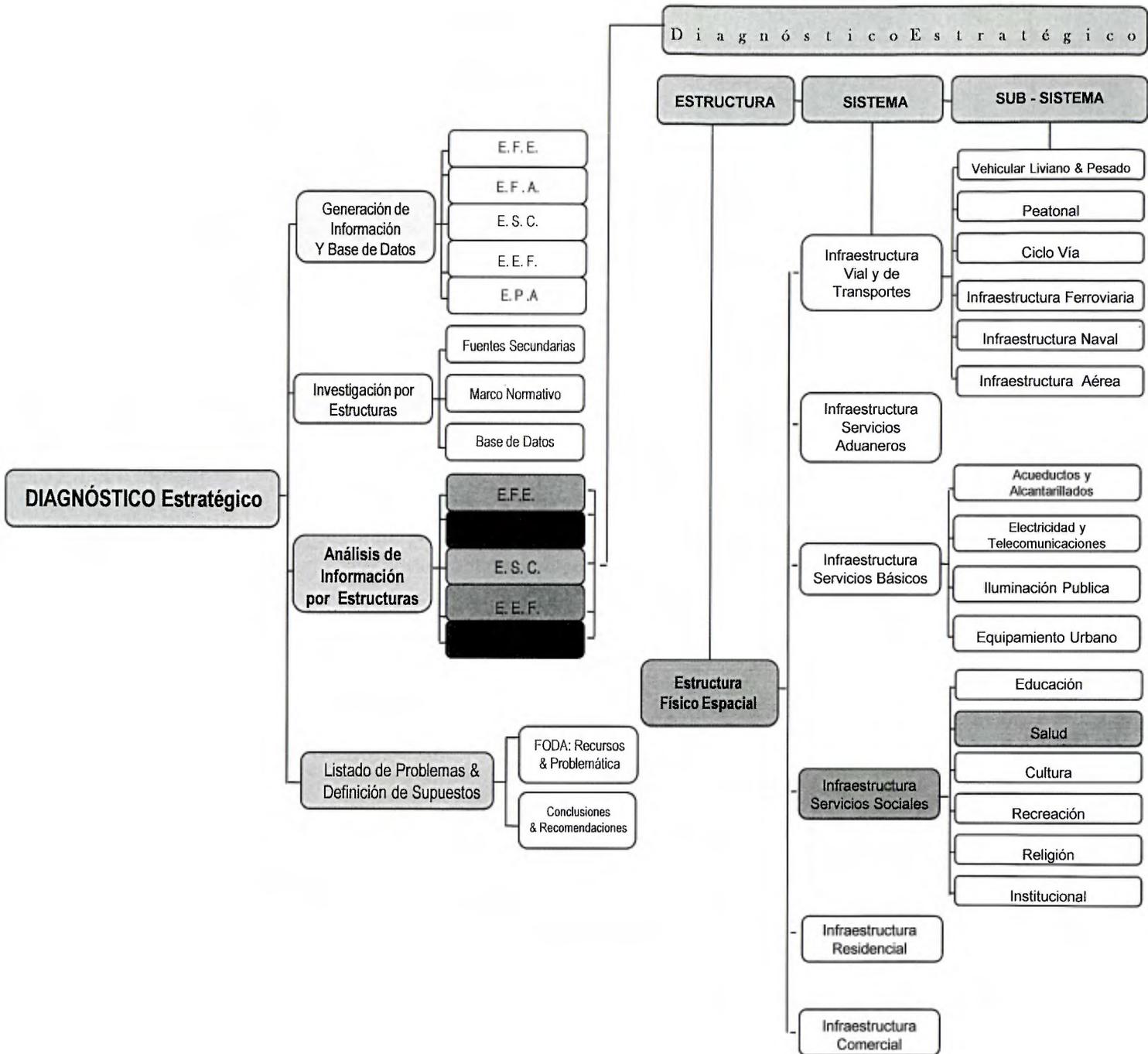
Pais		%
Si asiste	731.256	35.71
No asiste	1.316.379	64.29
Total	2.047.653	100.00
Limón		%
Si asiste	19.372	38.85
No asiste	30.496	61.15
Total	49.868	100.00

Fuente INEC 2000

Nivel de Instrucción por sexo en Limón

Nivel de instruc.	Femenino	Masculino
Ningún grado	2.35	2.47
Kinder	1.67	1.57
Primaria	21.88	23.05
Secundaria	13.42	14.65
Académica		
Secund.Técnica	1.30	1.28
Para Universitaria	0.84	1.17
Universitaria	7.05	7.31
Total	48.51	51.49

Fuente INEC 2000



A n t e c e d e n t e s

En la región Huetar Atlántica los servicios de salud prestados por la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) se brindan a través de 2 Hospitales, 22 clínicas y 86 EBAIS los cuáles se distribuyen conforme se muestra a continuación:

De acuerdo con los datos, se puede observar, que en el tema de la salud, la provincia de Limón, cuenta con dos hospitales públicos y se encuentra desconcentrado en diversas clínicas.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo de la Región Huetar Atlántica (JAPDEVA), además de los servicios de salud, la CCSS ofrece servicios de tipo preventivo asistencial curativo mediante los siguientes programas o acciones:

- Programa del Niño: Crecimiento y Desarrollo y Vacunación.
- Programa del Adolescente: Clasificación de riesgo y educación en salud.
- Control Prenatal: Consulta y clasificación del riesgo.
- Programa de la Mujer: Detección del cáncer de cerviz y mama
- Planificación Familiar: Educación en salud y métodos y valoración del riesgo.
- Programa del Adulto: Control de Diabetes, hipertensión, factores de riesgo, dieta y ejercicios.

• Programa del Adulto Mayor: Clasificación del riesgo.

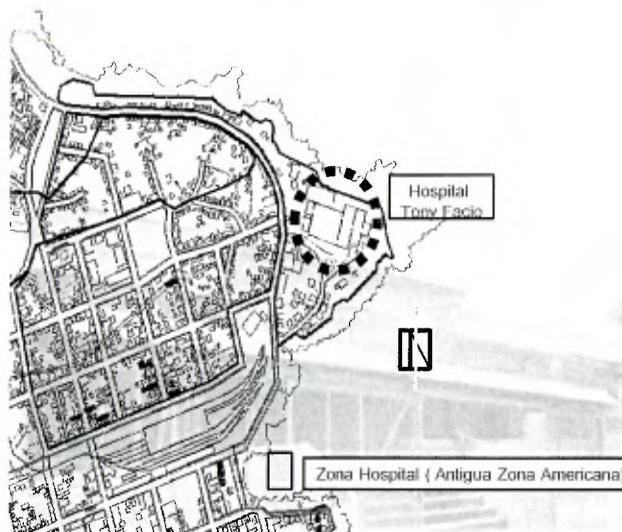
Además de la labor realizada por la CCSS, el Ministerio de Salud, desarrolla a nivel de región acciones preventivas de Puestos de Salud, Centro de Salud y CEN CINAJ, en las áreas de Promoción y Protección de la Salud, Protección del Ambiente Humano, Nutrición y Desarrollo Infantil.

De la totalidad de la población limonense, el 80% se encuentra asegurada.

Al desagregarlo por cantón, se tiene que esa característica se repite en Pococí y Limón. Por su parte en Talamanca, la población que no se encuentra bajo el régimen de seguridad social supera el 30%. Podemos atribuir esa situación, a la alta presencia de población indígena la cual ha sido una población que típicamente ha carecido del acceso a servicios básicos.

Por otra parte, según las estimaciones del PNUD el índice de desarrollo humano en dicho cantón para el año 2004, se ubica en 0,625; partiendo de que uno de los elementos de dicho índice es el acceso a la salud, el mismo refleja la precaria situación de acceso a los servicios básicos de atención médica.

Descripción de la Situación Actual



El Área de Salud de Limón abrió, por primera vez su propio laboratorio Clínico, el cual dará atención a más de 94 mil habitantes que ya no tendrán que desplazarse hasta el hospital Tony Facio, según lo informó su director Dr. Dennis Nutgent Lettman.

La apertura de este laboratorio ayudará a descongestionar el hospital limonense, que por espacio de diez años, brindó los servicios al Área de Salud de Limón, integrada por un total de 19 EBAIS.

De acuerdo con el Dr. Nutgent Lettman, el contar ahora con laboratorio clínico, permitirá también mejorar y ampliar la atención, así como poder ofrecer a los pacientes una mayor accesibilidad a estos servicios especializados. Mensualmente, el Área de Salud de Limón, refiere un promedio de 35 mil

http://www.info.ccss.sa.cr/html/comunicacion/noticias/2008/09/n_639.html

exámenes de laboratorio, de los cuales la mayor parte corresponde a pruebas de sangre.

Por el momento el horario que tendrá esta unidad especializada, será de 7 de la mañana a 4 de la tarde. Una vez que se abra el servicio de emergencias, se ampliará a las 10 de la noche, según se informó.

El nuevo laboratorio clínico, está a cargo de un microbiólogo, 3 técnicos de laboratorio y 1 auxiliar de laboratorio, recurso humano proveniente del hospital Tony Facio. La idea, señaló Nutgent Lettman es que el Área de Salud de Limón, tenga cuanto antes su propio personal, para lo cual ya se solicitaron las plazas correspondientes.

Damaris Marin Camacho, 3 de setiembre, 2008

Área de salud Limón: Distribución de la población por grupos de edad y sexo. 2006

Características Demográficas

Tasa de Natalidad	22.87
Tasa de Fecundidad General.	90.22
Tasa de Mortalidad General.	4.94
Tasa de Mortalidad Infantil.	9.38

Infraestructura Pública de Salud, existente en los cantones de la Provincia de Limón, 2000

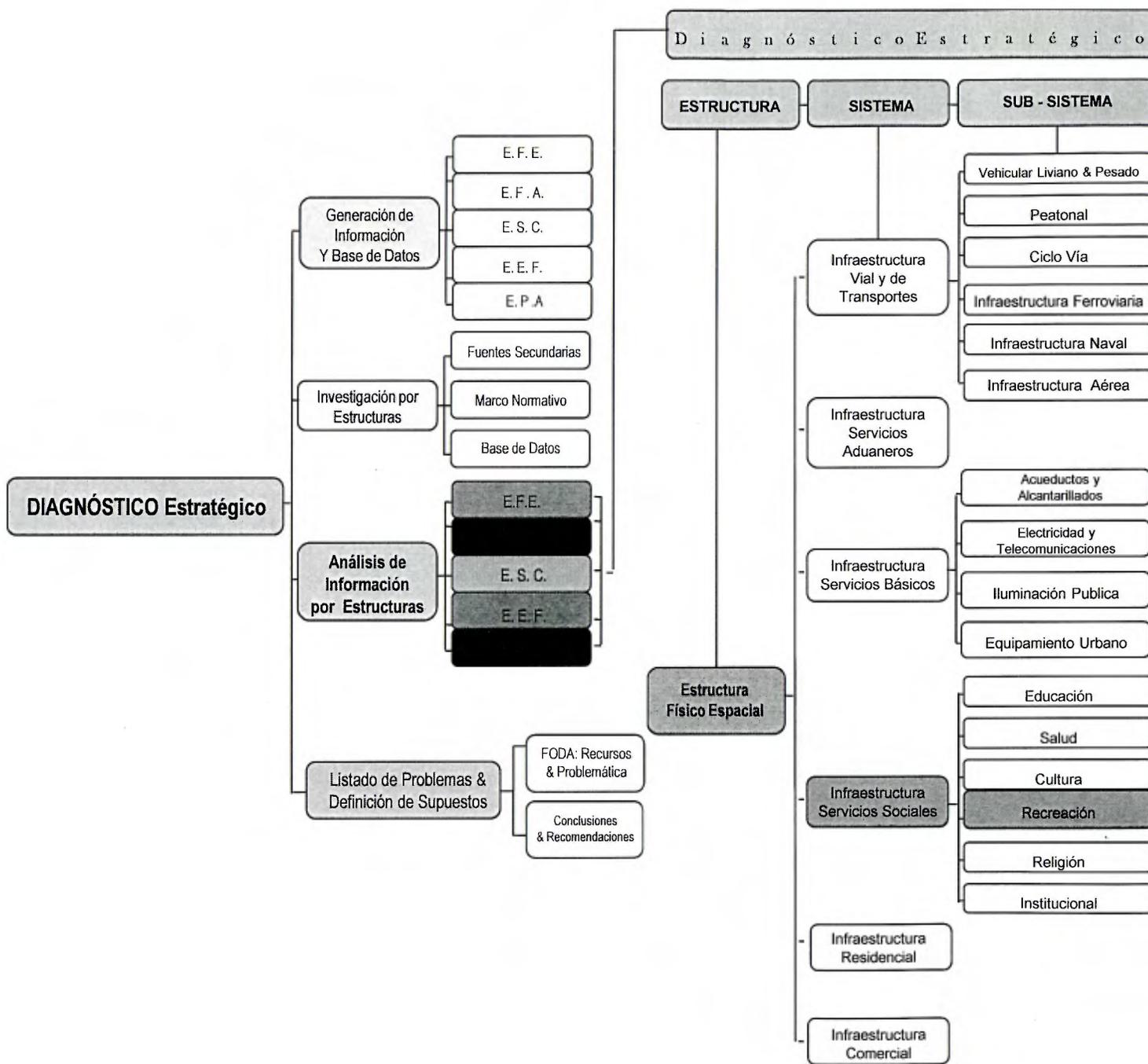
Cantón	infraestructura
Pococí	1 hospital y 3 clínicas
Guácimo	2 clínicas
Siquirres	3 clínicas
Talamanca	3 clínicas
Limón	1 hospital y 6 clínicas
Matina	5 clínicas

Elaborado por MBA Diorssette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Biblioteca de la Asamblea Legislativa. Fuente: JAPDEVA, Plan de Desarrollo Regional 2000.

Población Asegurada y No Asegurada de la Provincia de Limón.

Cantón	Asegurada
Limón	72.188
Talamanca	17.552
Pococí	82.798
Siquirres	44.603
Matina	28.033
Guácimo	29.336
Total	274.510

Elaborado por MBA Diorssette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Biblioteca de la Asamblea Legislativa. Fuente: Plan de Desarrollo Regional Provincia de Limón 1999 – 2004.



A n t e c e d e n t e s

Costa Rica se divide en seis zonas geográficas, una de ellas corresponde a la Zona del Caribe, que está conformada por una costa de 212 km de extensión con una línea casi recta en toda su extensión.

“Desde Puerto Limón hacia el norte hasta la frontera con Nicaragua en el río San Juan, hay una vasta red de canales navegables, pantanos y lagunas que forman el Parque Nacional de Tortuguero y el Refugio de Vida Silvestre Barra del Colorado. Las playas de Tortuguero son el lugar de anidación más importante del Caribe occidental para la tortuga verde. También son sitio notable de anidación para la tortuga gigante y la tortuga de carey. Al sur de Limón, desde Cahuita hasta Manzanillo existen playas muy interesantes de arena blanca y volcánica, protegidas muchas por arrecifes coralinos, que componen el destino turístico de playa del Caribe costarricense. Los servicios turísticos poseen un cálido ambiente caribeño muy autóctono y diferente a la costa del pacífico, debido a la influencia afrocaribeña. Asimismo las playas, que en su mayoría parecen solitarias, son playas de mar azul con cocoteros, y exuberante bosque tropical; una cocina caribeña a base de pescado, camarones, langosta, coco, única, tal como sus pueblos que a pesar de ser pequeños son exóticos, amenos y sitios donde no falta el baile, el reggae, calypso y tradiciones en general”.

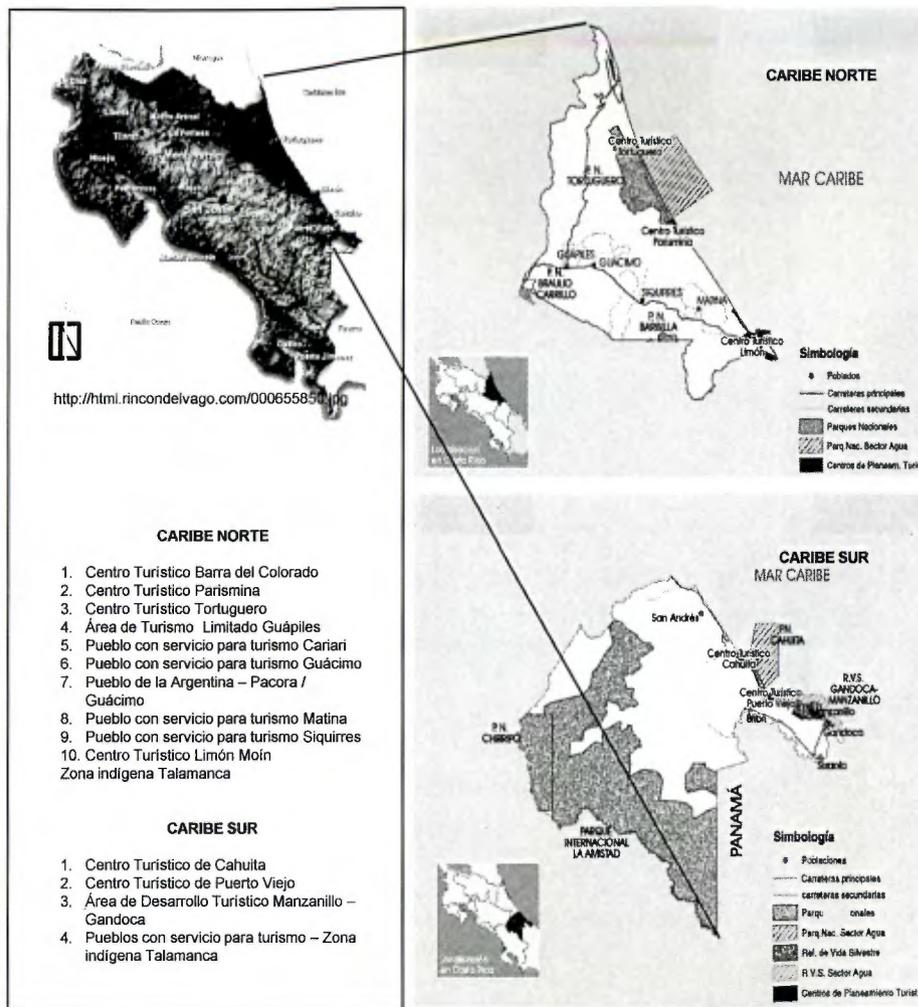
Es por esta basta diversidad de recursos que dentro del Plan de Desarrollo Regional, uno de los principales objetivos es el impulso a la actividad turística mediante acciones relacionadas con la promoción, la profesionalización, la eliminación de cargas tributarias, el mejoramiento de la infraestructura y la protección ambiental.

“Estos factores contribuirán al desarrollo de la actividad turística y recreativa, que ha sido catalogada como la principal industria por su potencial como creadora de empleo, inversión extranjera y promotora de un crecimiento económico compatible con el bienestar ambiental y el desarrollo rural”

Los Puertos han transformado las condiciones costeras, así como infraestructuras que buscan el control del mar.

En general la ciudad se ha negado a la evidente apertura que ofrece el mar y la franja costera está en deterioro, sin embargo, la necesidad ha permanecido latente y se han reservado muchos terrenos públicos a lo largo de la orilla que quedan espacio para la necesidad humana de encontrar el agua y recrearse.

Lay Ling Agüero Ching, Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón, San José, 2004.



http://www.travel-info-costarica.com/costa_rica/mapasdecostarica/caribe_sur.gif

I n t e r a c t u e l a T u r i s m o R e c r e a c i ó n

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

Según el Plan de Acción para el desarrollo de Destinos y Empresas del Sector Turismo del Caribe, desarrollado por la Administración de Desarrollo Departamento de Promoción – Turismo en el mes de marzo del año 2007, la provincia de Limón cuenta con una ventaja geográfica con respecto a toda América Latina, lo que ha permitido que el turismo se perfile en la zona como una de las actividades más importantes, sin embargo, existe un desconocimiento del potencial real de la región al no existir un inventario exhaustivo y actualización de los recursos turísticos. Por tal motivo se realizó un “Plan General de uso de la Tierra y Desarrollo Turístico para las unidades de planeamiento turístico del Caribe de Costa Rica, Caribe Norte y Caribe Sur, de la Provincia de Limón” lo que ha permitido la elaboración de un plan de acción para la provincia.

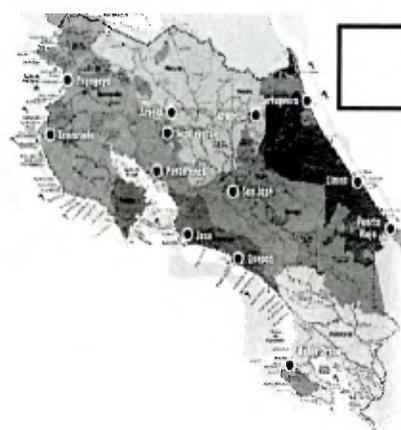
Se definió un planeamiento estratégico a partir de una planificación espacial que determina áreas de concentración para el desarrollo de un turismo estructurado y concentrado en diferentes ubicaciones especializándola en diversos tipos de atractivos y que permite concentrar los esfuerzos de inversión pública, capacitación, calidad y otras variables más.

Lo anterior desde el enfoque de desarrollo del Plan de Uso de Suelo Caribe que divide la región en Unidad Turística Caribe Norte y Caribe Sur. Por tal motivo y haciendo uso del trabajo realizado se darán a conocer en la presente investigación los resultados del levantamiento de los recursos existentes y de los hallazgos más relevantes que permiten conocer el panorama real del estado y condición actual de la infraestructura con la cual se cuenta hoy en día en el sector turismo – recreación.

Como generalidad para la Región del Caribe Norte se indicó que no ofrece la variedad de servicios necesarios para la atracción y captación de varios segmentos de mercado y tipos de turistas internacionales en cuanto a alojamiento y establecimientos existentes, esto debido a que, no se alcanzan los niveles de calidad para proveer servicios de alto nivel.

La unidad Turística del Caribe Sur es mayor en desarrollo, con una oferta aceptable y variada; a su vez las actividades giran en torno al disfrute de la naturaleza pasivo y activo. Sin embargo existe una disminución de la influencia afro caribeña en muchas zonas ya que se considera una mezcla de estilos provocada por la influencia del turismo, ésta posee a su vez un mayor potencial en cuanto al crecimiento espacial.

Fuente: <http://www.fortunawelcome.com>



No cabe la menor duda de que el turismo ha cambiado a Costa Rica en lo económico, en lo ambiental y en lo social, ámbitos éstos que, si se equilibran bien, nos pueden permitir marchar por la senda del desarrollo sostenible en esa actividad tan dinámica y evolutiva que es el turismo, la cual parece haber llegado para quedarse. En menos de dos décadas, Costa Rica ha cambiado su imagen internacional: de ser una ejemplar democracia centenaria latinoamericana y el primer país sin ejército regular en el mundo, ha pasado a ser un destino, un lugar perdido en el mapa que muchos turistas desean conocer y disfrutar.

Fuente: Conciliamos turismo y naturaleza. Rodolfo Lizano y Alberto Salas, Revista Ambiental

Cuadro # 2
Distribución por Tipo de Servicio
Según Actividad y Sector

Sector	Servicios						Totales
	Hospedaje	Transporte Acuático	Transporte Terrestre	Alimentación	Guía Turístico	Otros	
Pococí	189	42	26	13	58	23	27
Guácimo							
Siquirres Matina	15	7	1	32	13	22	90
Limón	95	16	0	2	56	0	21
Talamanca	241	97	4	6	76	24	34
Totales	615	170	37	22	222	60	104

Dentro del sector turístico regional, se analizaron 5 tipos de servicio, 1. hospedaje, 2. transporte acuático, 3. transporte terrestre, 4. alimentación, 5. guías turísticos, los demás se ubicaron como otro tipo de servicio dirigido al turismo, ejemplo: venta de artesanías, alquiler de bicicletas, caballos, entre otros. Como se observa en el cuadro elaborado por el Departamento de Promoción de JAPDEVA de los 615 servicios detectados, el 28% se refiere a hospedaje, el 35% a servicios de alimentación, estos principalmente obedecen a los sectores de Pococí (Canales del Norte), y Talamanca donde se ha venido desarrollando el turismo tradicionalmente. El sector de Guácimo, Siquirres, Matina y Limón refleja poco desarrollo de servicios de hospedaje, pero si aportan un alto porcentaje en el servicio de alimentación, como consecuencia de que es un sector de tránsito o de distribución y no de estadia. Servicios como el de transporte acuático y terrestre se desarrolla más en el área de Pococí, lo cual está íntimamente relacionado al desarrollo de los canales.

I n f r a e s t r u c t u r a T u r i s m o R e c r e a c i ó n

Descripción de la Situación Actual

Dentro del documento elaborado por el departamento de promoción y Turismo de JAPDEVA se realizó un levantamiento de los destinos turísticos existentes tomando como base el Plan General de Uso de la Tierra; de este modo dentro de las zonas de desarrollo turístico establecidas Caribe Norte y Caribe Sur se detectaron otras sub zonas y a partir de ellas se desarrollo un levantamiento preliminar de Servicios y Empresas Turísticas Caribe que se ubican en toda la provincia, de este modo se definieron las siguientes sub zonas catalogadas como Destinos Turísticos del Caribe Actuales y Potenciales, a saber;

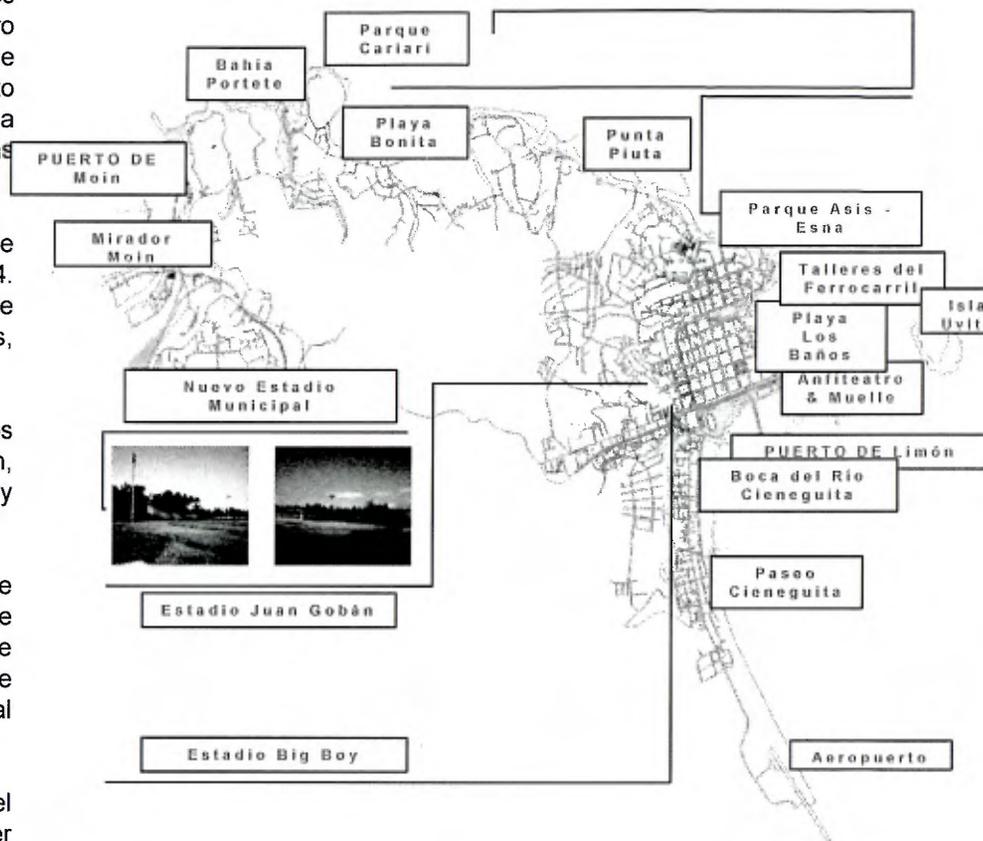
Así también dentro del sector turístico regional, se analizaron 5 tipos de servicios: 1. hospedaje, 2. transporte acuático, 3. transporte terrestre, 4. alimentación, 5. guías turísticos, y los demás se ubicaron como otro tipo de servicio dirigido al turismo ejemplo: venta de artesanías, alquiler de bicicletas, caballos, entre otros.

Según los resultados que se obtuvieron se observó que de los 615 servicios detectados, el 28% se refiere a hospedaje, el 35% a servicios de alimentación, estos principalmente obedecen a sectores de Pococí (Canales del Norte), y Talamanca donde se ha venido desarrollando el turismo tradicionalmente.

Los sectores de Guácimo, Siquirres, Matina y Limón reflejan poco desarrollo de servicios de hospedaje, pero si aportan un alto porcentaje en servicios de alimentación, como consecuencia de que son sectores de tránsito o de distribución y no de estadía. Servicios como el de transporte acuático y terrestre se desarrollan más en el área de Pococí, lo cual está íntimamente relacionado al desarrollo de los canales.

Además del levantamiento de la infraestructura de servicios relacionados con el turismo y recreación se conocen casos particulares de proyectos de carácter privado de mayor escala que poseen un alto impacto en la dinámica económica social y en el desarrollo de una infraestructura turística firme con altos estándares de calidad acordes con un desarrollo sostenible que muestran a la vez un impulso por proyectar la cultura afro caribeña nacional.

Más adelante, dentro del panorama económico social, se presentarán con mayor detalle cada uno de los proyectos considerados de mayor impacto en el desarrollo del sector turismo en la zona de estudio.



I n f r a c s t r u c t u r a T u r i s m o R c c r e a c i ó n
D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

Cuadro # 1
Inventario de Servicios
Levantamiento de Información sobre Servicios Turísticos en Limón
Cantón de Limón

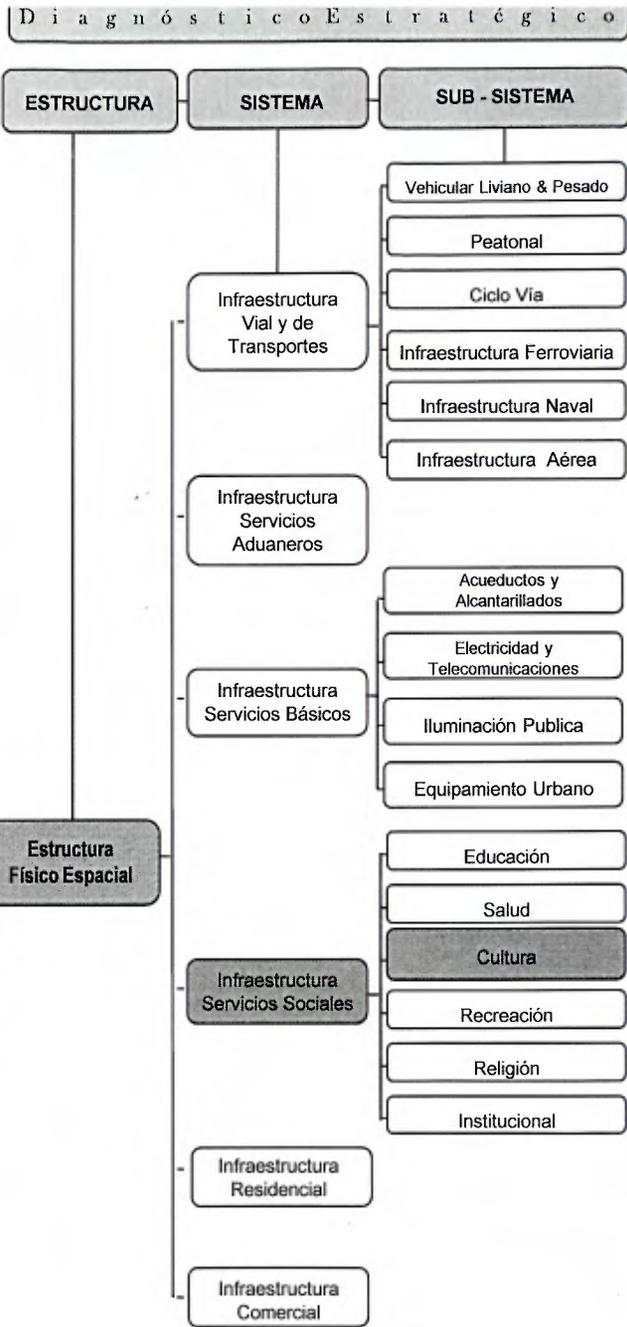
Tipo de servicio	Nombre	Servicios que ofrece	Dirección	Teléfono
Hospedaje y Alimentación	Brisas del Caribe	Servicio de hospedaje y restaurante, 25 hab. 5000 por persona	Frente al Parque Vargas	2758 01 38
Hospedaje	Hotel Palace	Servicio de hospedaje, 8 hab.	Frente al INS	2798 2604
Hospedaje y Alimentación	Hotel Royal Limón	Servicio de hospedaje y restaurante, 26 hab.	25 m norte Iglesia San Marcos	2758 7309
Hospedaje, Alimentación, Disco	Hotel Acon	Servicio de hospedaje y restaurante, 39 hab. Servicios varios	Frente al Mas x Menos	2758 1010
Hotel Bar Restaurante	Hotel Cocori	Servicio de hospedaje y restaurante, 26 hab. Servicios varios	500 m sur Playa Bonita	2795 1670
Hospedaje	Hotel Costa del Sol	30 habitaciones	calle 5 frente Black Star Line	2798 0808
Hospedaje y Alimentación	Hotel y Rest. Oasys del Caribe	cabinas independientes, 20 hab. p 4 personas	25 m norte entrada Emaus	2795 0024
Hotel Bar Restaurante	Hotel Maribu Caribe	Servicio de hospedaje y restaurante, 49 hab. Servicios varios	3km hacia Moin Lomita de Portete	2795 4010
Hospedaje	Hotel Internacional	Servicio de hospedaje y restaurante, 25 hab.	Diagonal a Los Baños	2758 0444
Hospedaje y Restaurante	Hotel & Country club Happy Land	Servicio de hospedaje y restaurante, 32 hab. Servicios varios	Carretera a Moín, Lomas de Recope	2758 34 76
Hospedaje y Restaurante	Park Hotel	Servicio de hospedaje, restaurante, bar y sala de conferencias	75 m norte Parque Vargas	2758 34 76
Hospedaje	Hotel Continental	Servicio de Hospedaje, 20 hab.	Continuo a Los Baños	2798 0532
Hospedaje	Hotel Miami	Servicio de hospedaje y restaurante, 35 hab.	50 m oeste del Correo	2758 0490
Hospedaje	Hotel Fung	Servicio de hospedaje y restaurante, 21 hab.	Frente al correo	
Mercado Artesanal	Mercado Artesanal Caribeño	Servicios varios	Frente a la terminal de Cruceros	2758 3025
Tienda Souvenir	La casona del Parque	Venta de artesanías	Costado Oeste Parque Vargas	2758 5752
Tienda y SOUVENIR	Banana caribbean	Venta de artesanías y tienda	50 m norte terminal de cruceros	8383 1188
Tienda y SOUVENIR	Souvenir Soda Boulevard	Venta de artesanías y servicio soda	frente al Banco de COSTA Rica	2798 1022
Souvenir venta exclusiva de café	Café Mar	venta de café, y artesanías hechas a base de café	frente a la terminal de cruceros	2798 2567
Souvenir	Souvenir The Best Price	venta de souvenir	30 m oeste Banca de Costa Rica	2758 3351
Souvenir	Souvenir El Caribe	venta de souvenir	frente al antiguo Coopelimón	2758 5179
Tienda artesanía	Internet mar caribe	venta de artesanía e internet	costado norte de la iglesia católica	2758 5091
Souvenir Shop	Playa Bonita Wear Shop	venta de souvenir	frente a la nueva catedral de Limón	2758 1642
Reserva Biológica	Bocuare Jungle Adventure	Hotel, restaurante, servicios varios	2km antes del Pueblo de Bocuare	8879 1291
Parque de Aventuras	Veragua Rain Forest	Servicios Múltiples	Liverpool	2296 5056
Canopy	Brisas de la Jungla	Canopy, cablagatas y caminatas	1 ½ km del puente Rio Blanco	2797 1291
Centro de Rescate	Marinas Animal	Visitas a los animales existentes en el lugar	600m norte cementerio en Moín	2795 0613
Museo	La gruta del encanto Infotour	Tour al museo, servicios varios	carretera a Portete	2758 7138
Hospedaje	Cabinas Chita	Cabinas Soda	Moín	
Hospedaje	Mar y Luna	Hotel Bar Restaurante	Loma de Moín	2795 1132
Aviarios	Marina Centro de Rescate	Observatorio de aves	600 m Plaza Moín	2795 0613
Canopy Cabalgata	Rancho Cedar Valley	Canopy, caminata, cabalgata	1 km Puente Rio Banano	2798 2639
Cabinas	Cabinas Relaxed	Hospedaje, alimentación y tours	100 m sur Antiguo Play Wood	2795 15 33
Agencia de Aduanas	Meta S.A	Trámites de exportación e importación	costado este Parque Vargas	2798 3434
Agencia de Aduanas	SATSA S.A	Proveeduría Aduanera	25 sur Banco de Costa Rica	2758 4849
Agencia de Viajes	Agencia de Viajes Colón	Turismo Nacional	Caribe Local # 7	2798 1306
Tour Operador	Eventos Internacionales	Turismo Nacional e Internacional	frente plaza de Futbol Los Corales	8384 7719
Tour Operador	Caribbean Costarricense	Excursiones	80 m oficinas Coopejap	2798 220
Tour Operador	Quintana del Norte	Turismo Nacional	Moín Contiguo a Mawamba	2795 079

Nota:

además existen 49 Restaurantes que ofrecen los servicios de alimentación: comida nacional, caribeña e internacional.

Información basada en la investigación: Desarrollo de la Ciudad de Limón como corredor turístico. Plan de Acción para el desarrollo de Destinos y Empresas del Sector Turismo Caribe, Administración de Desarrollo Departamento de Promoción – Turismo, JAPDEVA, marzo, 2007.

DIAGNÓSTICO Estratégico



A n t e c e d e n t e s

D e s c r i p c i ó n d e l a
S i t u a c i ó n A c t u a l

“De todos los estratos de crecimiento de la urbe, el centro urbano resalta de la periferia por los límites definidos y es en su concentración donde se encierran los principales hechos construidos de la imagen urbana para sus habitantes. Más allá de edificios puntuales, es el conjunto lo que todavía mantiene mucha de su identidad y constituye el patrimonio arquitectónico y urbano para este lugar”.

El Centro Histórico de la Ciudad de Limón posee un valor inigualable en alguna otra zona del país, su estilo arquitectónico y composición urbana lo hacen un sitio riquísimo visual y perceptualmente.

El centro histórico es un espacio casi místico para aquellos que saben apreciar la arquitectura auténtica del sitio y para aquellos que poseen un afecto por éstas calles y un sentido de pertenencia que, debido al continuo uso del espacio, es posible que rápidamente cualquier visitante se identifique con él.

El centro histórico ha representado el espacio por excelencia para el desarrollo de todo tipo de actividad sea cual sea su carácter. Éste es a su vez el centro de intercambio comercial y servicios varios, centro de actividades institucionales, religiosas, de salud y educación, así como de intercambio cultural, social y recreativo.

Como indicó la Arq. Lay Ling Agüero la situación del centro histórico de la Ciudad de Limón es de convergencia no sólo de las manifestaciones culturales y tradiciones sino que va más allá:

“El núcleo urbano en adición a los polos de desarrollo portuario conforman los principales nudos de actividad de la ciudad que se desarrollan a lo largo de las carreteras costaneras”.

Sin embargo, este dinámico espacio no posee las cualidades de un centro histórico que permita el desempeño de todas las actividades de manera que se logre un desarrollo integral.

Existe una deficiencia en cuanto a imagen urbana, acondicionamiento del espacio y falta de planificación del crecimiento de la urbe y la expansión que ésta continuamente realiza. La Arq. Lay Ling afirma: “Limón tiene una tradición cultural llena de elementos fantásticos que se expresan en los bailes, feria, desfiles, carnavales. Éstos actualmente toman el centro de la ciudad y, si bien la llenan de vida, obstruyen su funcionamiento temporalmente. Es por esto que se debe analizar sobre la urgencia de la habilitación de un espacio que se reserve para todas las extravagancias de la cultura caribeña y un centro cultural que establezca la actividad”.

En cuanto a infraestructura cultural, se debe poner cuidado especialmente al manejo de los recursos existentes y a las futuras intervenciones que se permitan en este sitio.

casa de la cultura

Edificio de la década de 1930 funcionó como cine, en la actualidad es la Casa de la Cultura de la ciudad y necesita ser recuperada



Antiguo Cine. Foto 1970-1980.

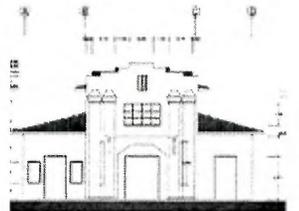
Los hechos más importantes, según sus habitantes quedan dentro de los límites del casco central.



Concentración y características hacen del conjunto un solo monumento histórico, un patrimonio urbano.

Núcleo Histórico

Estratos históricos de crecimiento urbano:

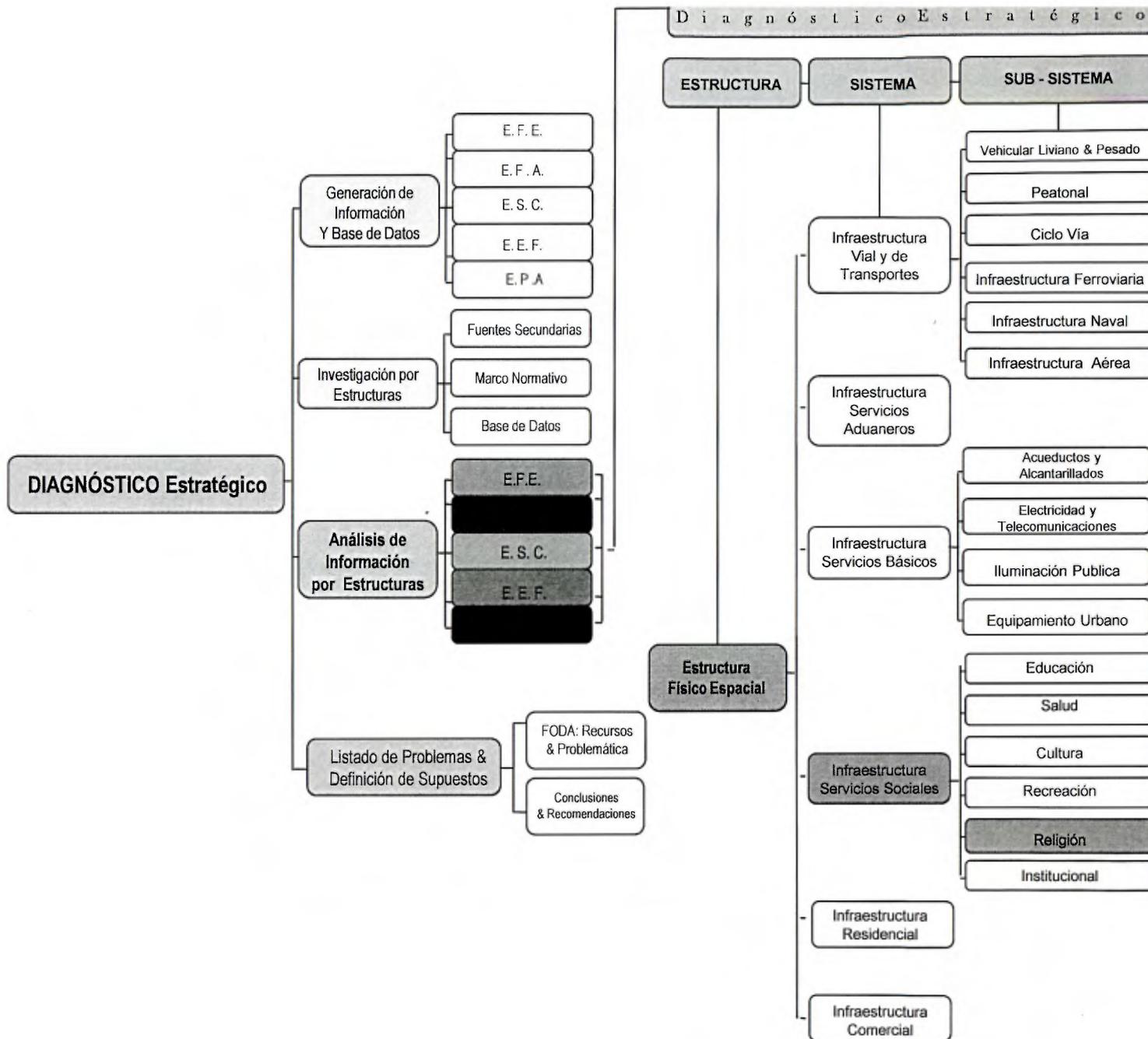


Los períodos históricos de la ciudad la han llevado a aumentar más de 20 veces su tamaño en un lapso de 100 años.

La periferia se extiende con rapidez y el casco central se convierte en un lugar de paso.



Actual Casa de la Cultura. Fotos 2006.



Descripción de la Situación actual

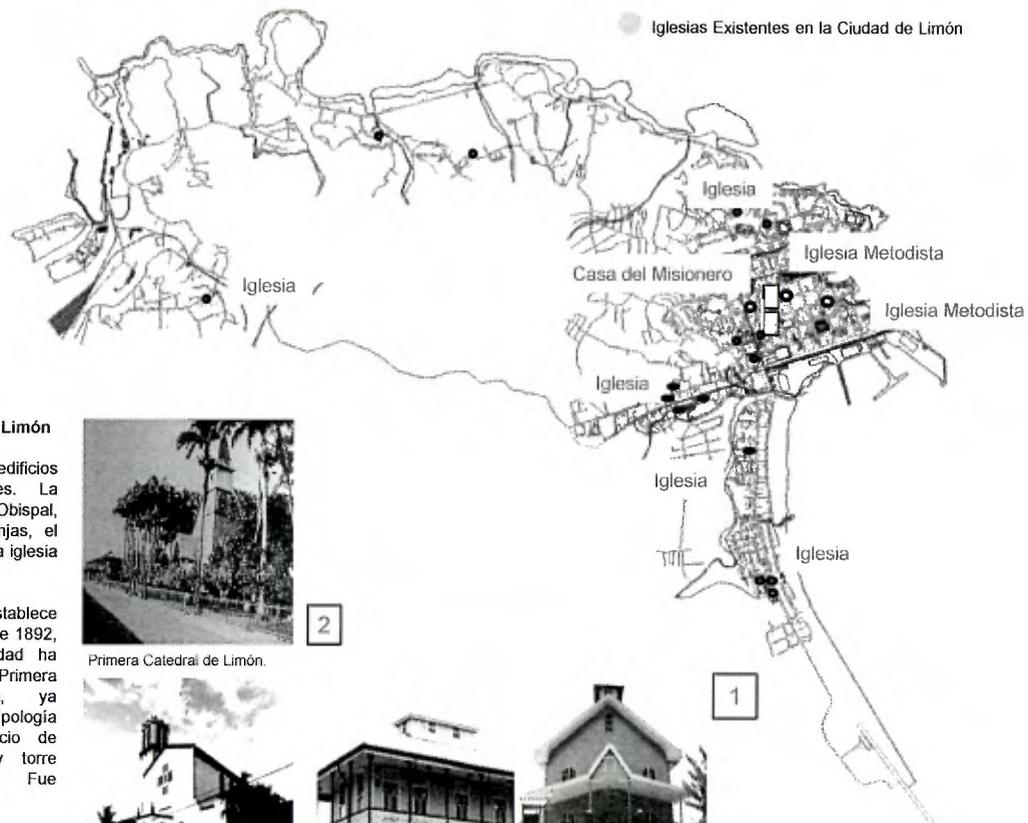
Antecedentes

Desde la llegada de su descubridor, Cristóbal Colón hasta la actualidad, Costa Rica ha tenido un desarrollo muy particular, que la distingue del resto de los países de la región, con hechos tan destacados como la consolidación de una democracia de más de cien años, la abolición del ejército, la construcción de un sistema avanzado de seguridad social que se apega en sus leyes sobre el trabajo, la educación y la salud. Así mismo los derechos de libertad de circulación y libre expresión son respetados desde siempre; en este tanto la libertad de culto, es decir cualquiera que sea el credo de sus habitantes, debe ser permitido y en consecuencia éstos poseen el derecho para desarrollar la infraestructura religiosa que deseen libremente.

La ciudad de Limón es un caso particular ya que es en esta ciudad en la que se hacen presente numerosos grupos religiosos, es fácil descubrir en casi la totalidad de la ciudad las numerosas iglesias que se han establecido a lo largo de la historia. El estado de conservación de muchas es bastante notorio, formando estos edificios parte importante del patrimonio arquitectónico de la ciudad.

Actualmente es posible observar la reconstrucción de la catedral dando a conocer un lenguaje contemporáneo dentro de una ciudad cuyo lenguaje arquitectónico es naturalmente caribeño, la catedral ha permitido, por lo tanto, reflejar las tendencias arquitectónicas y particularidades de los estilos que se han desarrollado en la ciudad a través de los años según sus distintas remodelaciones.

A continuación se muestra la ubicación exacta de las iglesias establecidas en la ciudad y se muestran a su vez las imágenes de las infraestructuras más destacadas.



Manzana 23 Catedral de Limón

Esta manzana posee los edificios católicos más importantes. La catedral, el Palacio Obispa, el Antiguo Colegio de Monjas, el campanario de la segunda iglesia y la casa cural.



Primera Catedral de Limón.

La Iglesia católica se establece en Limón el 24 de junio de 1892, desde entonces la ciudad ha tenido tres catedrales. Primera Catedral de Limón, ya desaparecida. De tipología caribeña, era un edificio de madera con pórtico y torre terminada en capitel. Fue demolida en su totalidad.



Segunda Catedral de Limón.

Segunda Catedral de Limón. Fue construida detrás de la anterior. Se conserva únicamente el campanario que ha sido declarado patrimonio histórico. A la par se encuentra la casa del Obispo de dos plantas.



Detalle de edificio recién restaurado 2006

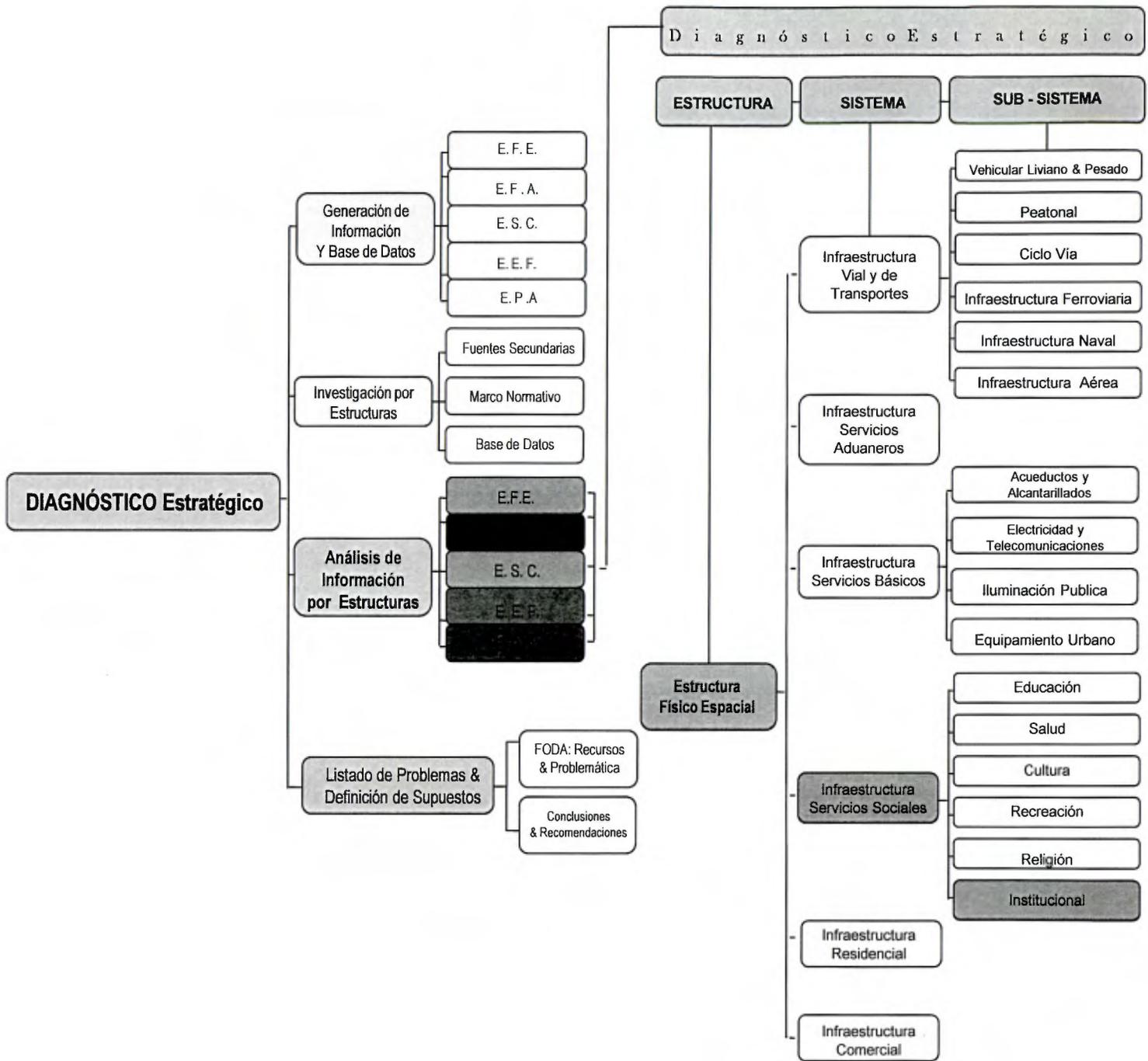


Tercera Catedral de Limón en construcción

Tercera Catedral en construcción (agosto 2006). Vuelve a la misma ubicación de la primera. De trazo moderno. En la actualidad se encuentran celebrando la misa en el antiguo Colegio de Monjas (edificio pequeño verde en primer plano).



Iglesia Bautista En 1894 se inaugura la primera iglesia bautista y en 1901 se establece la misma.



A n t e c e d e n t e s

En la provincia de Limón se encuentran representadas diversas dependencias gubernamentales dentro de las cuales podemos desatacar bancos, instituciones autónomas, ministerios, centros de salud y centros educativos. Dentro del sector privado, también sobresalen los bancos que juegan un papel importante en el desarrollo de la zona. Hay opciones complementarias como asociaciones de desarrollo, cooperativas y organizaciones de diverso carácter.

Entre las instituciones que no tienen oficinas ni personal asignado permanentemente para atender específicamente casos de la Región están, el Instituto de Fomento y Ayuda Municipal (IFAM), el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), el Instituto de Fomento Cooperativo (INFOCOOP) y el Instituto de Vivienda y Urbanismo (INVU), de tal manera que asisten a la región en la medida en que van desarrollando los programas, esto se traduce en la falta de continuidad, de presencia que facilite y consolide acciones continuas de desarrollo. La mayoría de las instituciones, no ejecutan las acciones dentro de un contexto de planificación regional, debiendo sustentarse en su mayoría, en las políticas programadas y definidas en las oficinas centrales.

Es importante destacar, que el cantón central es el que aglutina la mayor parte de las organizaciones y representaciones institucionales.

Edificio IMAS



Fachada oeste-sur



Vista avenida 2 de oeste al este



Foto primeras décadas del Siglo XX, desde la esquina suroeste del Mercado. A la izquierda el Correo (esquina Noreste del mismo). A la derecha Hotel La Central de 1921 (ya desaparecido).



Creada en 1940. Fachada Sur.



Foto Esquina Noreste, agosto 2006.



Detalle Deterioro 2006. Costado Este.

Escuela General Thomas Guardia



Es una de los más antiguos centros educativos limonenses. Es una edificación en concreto construida en dos plantas, abarca toda una cuadra y posee un patio interno. De esta forma el edificio se abre hacia el interior. Cuenta con una geometría clara y ortogonal con acceso en el centro. El edificio, al ser de concreto y por su forma, no parece ser de estilo caribeño, sin embargo improvisa formas de ventilación. Posee una ventilación cruzada y se ventila por medio de ladrillo de barro expuesto.



Foto Esquina Noreste del Correo. Restaurado 1995 Aprox.

El edificio de Correos y Museo Etnográfico.



Construido en las primeras décadas de este siglo por el Arq. César Rivaflecha Zavala; mezcla de estilos donde se encuentra la influencia de las tendencias: colonial, neoclásico adaptado a las necesidades ambientales y a la actividad bananera, salpicado de art-nouveau sin que sobresalga ninguna tendencia, una distribución simétrica, propia de los edificios que, influidos por el neoclásico francés, aparecieron en América Latina. Creado originalmente para comercio en la primera planta y para vivienda en la segunda. Poco tiempo después fue adquirido por el gobierno, habiendo sido ocupado desde entonces, en la segunda planta, por la Corte Suprema de Justicia, la Agencia de la Policía, la Oficina de Desarrollo de Japdeva, la Guardia Rural, el Colegio Nuevo y finalmente es utilizado en la actualidad por la Oficina de Correos. Fue restaurado en 1996 aprox. quedando instalado en la primera planta el correo y en la segunda el Museo. Sin embargo, en agosto de 2006, el inmueble se encuentra notoriamente dañado. Su uso hoy es solamente en la primera planta como Oficina de Correos.

I n f r a e s t r u c t u r a I n s t i t u c i o n a l

Descripción de la Situación Actual

En la zona destacan diversas organizaciones de carácter social, pero de tipo privado como: Aldeas S.O.S, Club de Leones, Club Rotario y Asilos de Ancianos en varios cantones de la provincia. La presencia de organizaciones de tipo ambiental en la provincia es amplia.

Dada la riqueza cultural de la sociedad limonense, destacan las organizaciones culturales tales como la Asociación China, Centro de Mujeres Afro caribeñas, entre otros. También existen organizaciones de carácter religioso, Pastoral Social de la Iglesia Católica, el foro Meaux, la Asociación Misioneros de la Iglesia Episcopal, entre otras.

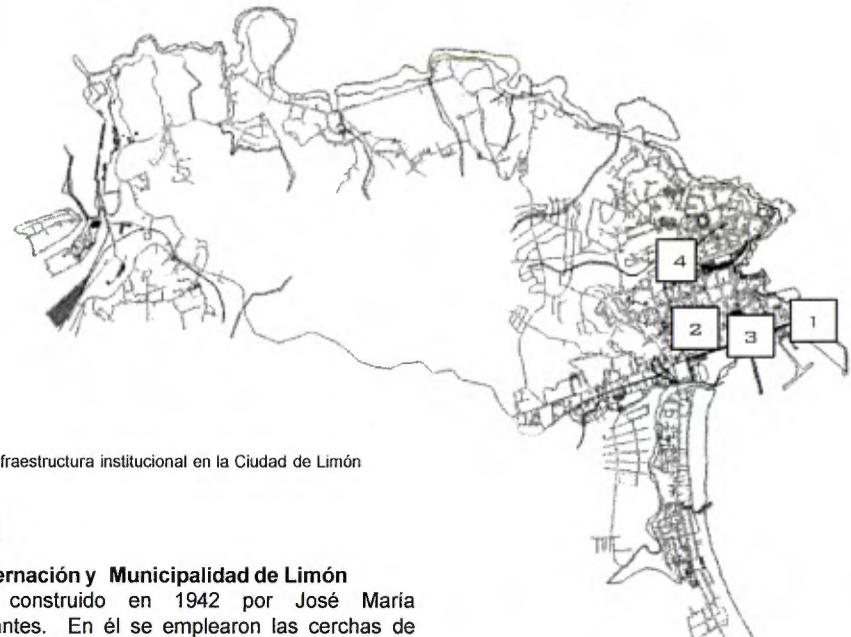
Las organizaciones empresariales en la provincia tienen gran relevancia, se mencionan Cámaras de Comercio, Cámara de Turismo, Asociaciones de Profesionales y de Productores.

Según la consultoría de FLACSO para el proyecto Limón Ciudad Puerto se indica que la participación de la población en organizaciones de base y de la sociedad civil es, en general, baja. Las instituciones más nombradas son las iglesias, que en Limón tienen una presencia relativamente fuerte, y los clubes deportivos. Pero las otras instituciones, tales como Asociaciones de Desarrollo, partidos políticos y sindicatos no tienen muchos seguidores entre los hogares encuestados.

Ligada a esta pregunta se pidió también una opinión sobre si existen dificultades para la participación y la respuesta es negativa. De la misma manera, la pregunta sobre si se ha tenido que reclamar por respeto a derechos ciudadanos, la respuesta indicó que no hay problemas que necesiten tales reclamos.

Los limonenses se informan fundamentalmente por medio de la televisión y la radio, teniendo menos preferencia por los periódicos.

Se presenta a continuación, una distribución aproximada de la presencia institucional y organizacional en el Cantón Central de la Provincia de Limón:



Infraestructura institucional en la Ciudad de Limón



Gobernación y Municipalidad de Limón

Fue construido en 1942 por José María Barrantes. En él se emplearon las cerchas de acero del primer mercado de 1893.

Capitanía de Puerto

El plano de la Residencia del Capitán de Puerto Limón fue realizado por César Rivaflecha bajo encargo del Ministerio de Obras Públicas en 1929. El mismo muestra una casa de madera de dos plantas, con amplias galerías abiertas las unas y protegidas las otras con mallas contra insectos, así como puertas francesas ("French Door").



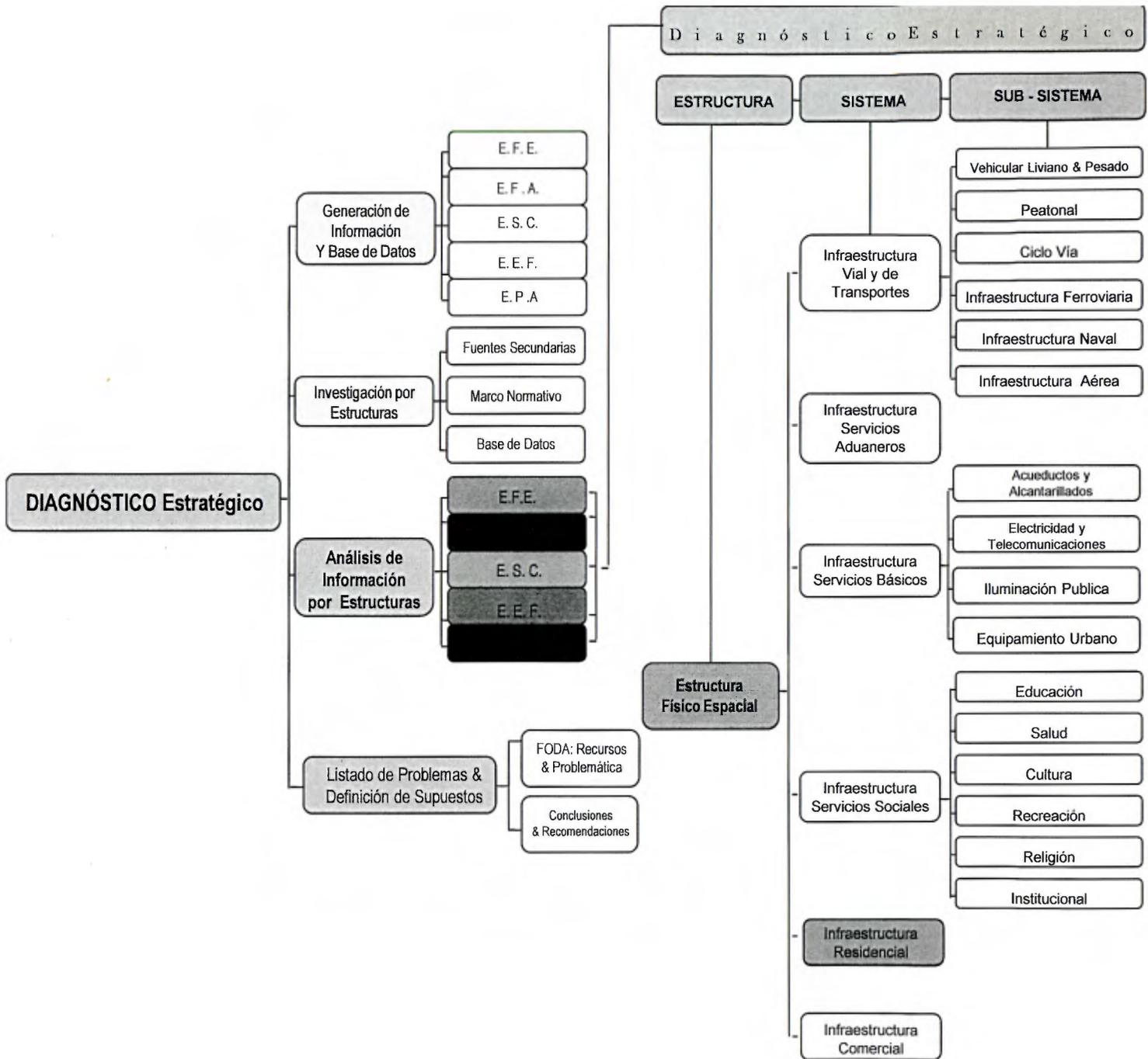
Gradas de la capitanía. Foto 2006 Capitanía de puerto. Foto 2006.

Dependencias Institucionales y Organizacionales 2006	
Dependencias Limón	
Bancos Públicos	3
Bancos Privados	5
Cooperativas	25
Solidaristas	101
Sindicatos	25
Asociaciones	29
Com. Espec. o Fundaciones	

Elaborado por MBA Diorsette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Asamblea Legislativa, Fuente: Limón hacia el Siglo XXI. Plan de Desarrollo Regional Provincia de Limón 1999-2004 / 2009 +. Fuente adicional: Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), CD Cantones de Costa Rica, 2002

Información basada en la investigación para el proyecto: Limón Ciudad Puerto Informe de Consultoría FLACSO Costa Rica Noviembre, 2004.

Información Socio Cultural de la Provincia de Limón departamento de Servicios Bibliotecarios, Documentación e Información, CEVIL /unidad de Investigación. Estudio No. 126-2006, San José, Octubre 2006



A n t e c e d e n t e s

En sus inicios Limón estaba formado en su núcleo primitivo por unos cuantos ranchos y casas de madera, luego, bajo la urgencia de albergues, se construyeron casas prefabricadas traídas de Estados Unidos.

Además un determinismo geográfico ha dictado la norma constructiva, ya que tanto afro-limonenses como trabajadores de las plantaciones levantan su casa sobre pilotes, lo que representa la manifestación más destacada de su cultura.

Hubo una gran influencia de métodos constructivos que trajeron los inmigrantes, así como los de la United Fruit Company, componentes arquitectónicos, marcos decorativos, puertas, ventanas, además de una cantidad de edificios que vinieron de proveedores foráneos.

De este modo la vivienda tradicional limonense surgió a raíz del ingreso de las compañías transnacionales. Este estilo arquitectónico representa la expresión más fiel y primaria de la arquitectura paratífica con pisos y paredes de madera, así como el techo quebrado por alero y de lata influencia de arquitectura caribeña. Un ejemplo claro de dicho estilo es el plano de la residencia del capitán de Puerto Limón (capitanía del puerto), confeccionado en 1929, éste también es palafítico de madera, con 2 plantas, amplias galerías abiertas unas y otras protegidas con mallas

contra insectos. además presenta "French Door".

La Ciudad de Limón surge alrededor de 1871 en pleno auge de la exportación del banano, a partir de esta actividad se desarrolla la vivienda urbana desde finales del siglo pasado y se transmite a otras ciudades como Siquirres y Guápiles, también cultivadoras de banano.

Este tipo de vivienda se caracteriza principalmente porque el lote original es de 8 terrenos por manzana, lo que produce un asentamiento de muy baja densidad, dando como resultado un centro de cuadra o patios internos de acceso, de los cuales aún se mantienen en la ciudad y albergan actividades como juegos infantiles y estancia para los vecinos ocupantes.

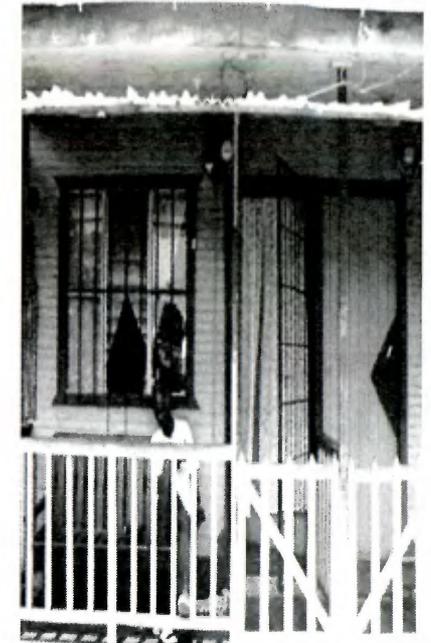
Desde el principio del presente siglo el natural crecimiento de la ciudad ocasionó un sub-loteo alrededor de las manzanas permitiendo que se conservaran los patios limonenses (en el centro de la manzana). La presencia de estos elementos, da paso a la costumbre de compartir y socializar entre familias, así también el gran número de viviendas de dos pisos permitió que cohabitaran varias familias demostrando la vida comunal única en esta zona del país. Durante la segunda mitad del presente siglo se subdividió la manzana y la demolieron de buen número de estructuras tradicionales, lo que ocasionó la

virtual desaparición de los patios limonenses y de la protección peatonal, perdiéndose así la imagen urbana original y la casa urbana de madera de influencia de la arquitectura antillana que constituye un excelente ejemplo de adaptación al clima también desaparece.

Con la introducción del concreto armado a principios de siglo se desarrolla una nueva tipología que se diferencia de las primeras casas de madera, se omiten el uso de pilotes, el alero de la casa no se prolonga hasta la acera y se incorpora el uso de antejardines.

La tipología edificadora residencial tradicional es también caracterizada por la casa de concreto (en algunos casos de mampostería) tradicional limonense.

El surgimiento de esta tipología coincide con la consolidación de la economía tipo de enclave en Limón, a principios de siglo y mantiene algunas similitudes y diferencias con la casa de madera tradicional. La clasificación de las tipologías edificatorias residenciales tradicionales de Limón, también incluye la edificación de uso mixto (comercio-habitacional).



Casa de Joseph Archivald. Casas "gemelas" construidas en la década de 1920.

A n t e c e d e n t e s

Ésta incorpora atributos de la casa de madera y de la de concreto (tradicionales) y además posee otras cualidades acordes con el uso mixto a que se destina. Resalta además el hecho de que dichas edificaciones sean de dos niveles, el nivel superior se destinaba al uso residencial y el nivel inferior comercial, el sistema constructivo era artesanal. Frecuentemente las paredes de las fachadas que dan a la calle tienen un alejamiento de la cerca, que se adapta muy bien al uso comercial ya que permite que los peatones se detengan a observar las mercancías sin obstaculizar la circulación, además del vestíbulo, esta zona protege a la edificación y a los peatones del sol y la lluvia.

A principios del siglo XX, Puerto Limón fue catalogado en tres diferentes áreas: la Zona Oro, luego conocida como la zona americana y donde se ubicara también el Hospital; la Zona Plata que sería el centro de la ciudad y la Zona Bronce compuesta por varios caseríos y fincas que colindaban con la ciudad, que fueron titulados por Pánfilo Valverde, dada su cercanía con la ciudad, paulatinamente fue siendo ocupada por la población negra: Jamaica Town y Cieneguita. Inicialmente los provenientes de la Isla de Guadalupe, quienes hablaban francés, se instalaron en la parte norte del Barrio y así se le conoció como French Town.

Uno de los barrios más antiguos de Limón es conocido como

Jamaicatown, posteriormente se le renombró con el nombre de Roosevelt pero este nombre no es reconocido por sus pobladores. Esta zona fue habitada por afrodescendientes provenientes de Jamaica.

Jamaicatown, era una finca que pertenecía a Pánfilo Valverde, Ministro de gobernación a finales del siglo XIX e inicios del XX, quién demarcó unos lotes y los tituló en esto que era una milla marítima “Más grande que la ciudad de Limón”. Hizo lo mismo con todo lo que estaba desde el puente de Cieneguita hasta el aeropuerto, inclusive conserva muchas casas del estilo caribeño, pintadas en el tradicional verde azulado. Muchas de ellas con edades entre los 80 y los 100 años.

Estos inmigrantes fueron edificando sus casas sobre terrenos sumamente pantanosos, sin acceso a agua potable, utilizando escusados de hueco y caminando sobre tabloncillos que se colocaban sobre los barreales, que abundaban a lo largo y ancho del espacio que cubría aproximadamente unas 18 cuerdas. Los hijos de estos fundadores y sus descendientes son en su mayoría los dueños de estas tierras, que fueron catastrados por el IDA en la década de los 80, cuando el Estado costarricense inicia la titulación de sus lotes. Este barrio se caracteriza por calles muy amplias, bordeadas en ambos lados por espacios de más de 3 metros de ancho, donde los moradores han sembrado algunos árboles frutales y

plantas medicinales, lo que le da un colorido muy característico.

De acuerdo con un estudio de suelo, es fácil notar cómo predomina en Jamaica Town la vivienda por encima del uso comercial. El acervo del patrimonio cultural construido sobresale, a pesar de ser arquitectura más modesta que la que hubo en los barrios del centro de la ciudad. Se encuentran algunas edificaciones centenarias, pero predominan otras construcciones de corte moderno y de marcada influencia del Valle Central.

En Punta Blanca se construyó la zona Americana con casas de madera con estilos norteamericanos adaptados al trópico (“American Cottage”). Estas casas fueron trasladadas luego a una residencial aún existente en la actualidad conocida como “La Cueva”.

Se construyeron sobre pilotes de madera, pintados de blanco y rodeados de mamparas tejidas de madera para protegerlos del sol. Como se muestra en las fotografías las casas se conservan en excelente estado y están rodeadas de jardines selváticos que le otorgan un clima muy agradable. Estas viviendas son las mejor conservadas de la ciudad. El residencial cuenta con 27 casas aproximadamente todas en el mismo estilo arquitectónico.



Residencial La Cueva. Foto 2006.

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

Alejándose del centro de la ciudad y de esta área residencial nos encontramos con un área que coincide en la carretera hacia San José conocida como la ruta 32 en la cual la zonas residenciales son casi inexistentes y convergen en este caso espacios para el desarrollo industrial de transportes y aduanas así como de actividades paralelas a este negocio, e instituciones importantes en cuanto a educación y recreación se refiere, entre ellas la sede de la Universidad de Costa Rica, el INA, y el nuevo Estadio Municipal.

Acercándose nuevamente a la ciudad se localizan una serie de barriadas de gran importancia ya que, por su capacidad, es en éstas donde habita la mayor cantidad de población y una importante clase trabajadora que de modo conjunto han promovido el desarrollo de la ciudad y han sido quienes han impulsado la expansión residencial a zonas seguras lejos de las zonas vulnerables a las amenazas naturales y que en un tiempo no muy lejano eran quienes sufrían los embates de las inundaciones en cada temporada.

Existe un número de asentamientos humanos planificados, tales como Limón 2000, Liverpool y otros, que han aprovechado la existencia de terrenos de relativo bajo costo cerca

de la ruta 32 y por lo tanto son atractivos como área de expansión urbana, pero es importante tener en cuenta que los crecimientos urbanos alejados de la ciudad, aislados y sin continuidad de la urbanización traen un sin número de problemas que es importante prever. Por ejemplo, aumentan los costos de urbanización (redes de agua, electricidad y teléfono) y de los servicios (transporte, recolección de basuras, servicios sociales), y obligan a la población a desplazarse hacia los lugares de trabajo.

Dentro de un panorama general se da una serie de situaciones en cuanto a la segregación geográfica que sufren los pobres que los expulsa a residir en las zonas con mayor deterioro ambiental y mayor vulnerabilidad ante riesgos ambientales. Parte de esta segregación es propiciada, o al menos no revertida, por las mismas políticas públicas, tanto sociales, especialmente las de vivienda, como las económicas, especialmente las de inversión en infraestructura. Con respecto a esta situación el Dr. Oscar Santamaría secretario General del SICA indica:

“El **mecanismo** de enfrentamiento ante la segregación geográfica es el diseño de políticas públicas con enfoque de derechos, que promuevan la integración geográfica

de la población, lo cual tiene otras externalidades positivas en la integración social, y el establecimiento de una red de protección ambiental que establezca mecanismos de prevención de los riesgos ambientales y de reparación de daños si se producen”.

En lo concerniente a la vivienda, varias instituciones han brindado soluciones espontáneas, sin una debida planificación, en las cuales los servicios se están logrando mediante exigencias y negociaciones de los invasores con el apoyo de la dirigencia limonense.

De los asentamientos humanos, especialmente en el casco urbano de la cabecera de la Provincia de Limón, 10 están en los sitios más indicados para tal fin, habiéndose canalizado cientos de millones en obras de mejoramiento de las condiciones físicas, pero que no resolverán en forma óptima, las condiciones que garanticen un ambiente sin riesgos a la población asentada. En el caso de los asentamientos precaristas no siempre los lugares escogidos por los invasores fueron los más aptos para urbanizar, ni los fraccionamientos los más aprovechables.

Número de viviendas individuales por Cantones de la Provincia de Limón, 2000

Cantón	número de viviendas
Limón	26.054
Talamanca	6.757
Pococi	29.017
Matina	9.063
Siquirres	14.968
Guácimo	9.818
Total	95.677

Elaborado por MBA Diorssette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Biblioteca de la Asamblea Legislativa, Fuente: Instituto Nacional de Estadística Censos (INEC), 2006.



Zonas de densidades importantes que aprovechan principalmente las planicies bajas y elevadas y la cara frontal de las montañas, de manera que la urbe crece de cara al mar y a los vientos, pero busca profundizarse en las zonas vírgenes cada vez más, dejando el perímetro de la ciudad limitados a una corta temporalidad.

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

La demanda de tierras y títulos de propiedad aumenta en forma paralela al incremento de la población. Se estima que hace falta titular 8.582 fincas al año de 1998, y según el IDA existen 42 grupos de presión, (3,677 familias) con tierra y 26 grupos sin tierra (1658 familias) que requieren 5,041 hectáreas, para satisfacer las necesidades de propiedad, lo cual ha ocasionado la posesión ilegal de tierras (precarismo) y la invasión de tierras no aptas para la agricultura.

Es por esto que el tema de la vivienda de Limón, tiene gran importancia, por la necesidad imperante de este recurso en la zona y la invasión de lotes característico del poblamiento de ésta.

En el cantón central, aún existen barrios como la colima, en donde no han sido ocupados la totalidad de los lotes, en otros, como Villa del Mar, los lotes fueron varias veces subdivididos; soluciones espontáneas, que han enfrentado a las instituciones al grave problema de estar obligadas a dar servicios a poblaciones asentadas; servicios que en su mayoría se han logrado mediante exigencias y negociaciones de

los grupos invasores con el apoyo de la dirigencia limonense.

El Instituto de Vivienda y Urbanismo (INVU), ha desarrollado acciones que han impulsado importantes proyectos de vivienda en la zona central.

En otros cantones, se presentan características diferentes a las de Limón Centro, al no verse afectadas de igual manera por la llegada de población inmigrante.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Regional de la Provincia de Limón, se estima que para el año 2000 en la región existía un déficit de 15.700 soluciones de vivienda, resultado de 7.100 en mal estado y 8.600 faltantes.

La situación de vivienda en Limón no es muy distinta de la del resto del país de acuerdo con el análisis de datos obtenidos del último censo de población, el panorama general de la provincia, indica que:

Existen 95.677 viviendas individuales, centralizadas especialmente en Limón y Guápiles (Pococí), entre ambas acumulaban el 57% de las

viviendas de la región. Asimismo, se tiene que en la mayoría de los cantones de la provincia, en promedio, hay cuatro habitantes por vivienda individual.

La gran mayoría de los hogares vive en una casa propia enteramente pagada, en un porcentaje superior que el país (63,8% contra 54,7%). Hay que llamar la atención que el hecho de que los encuestados digan que la vivienda es propia y que está pagada no significa que la tenencia esté titulada y registrada. Los limonenses arriendan en una menor proporción y tienen menos condición de precaristas que en el resto del país urbano.

Respecto a la calidad de la vivienda la situación es distinta:

22% de las viviendas de Limón están en mal estado, contra 7% en el resto del país urbano.

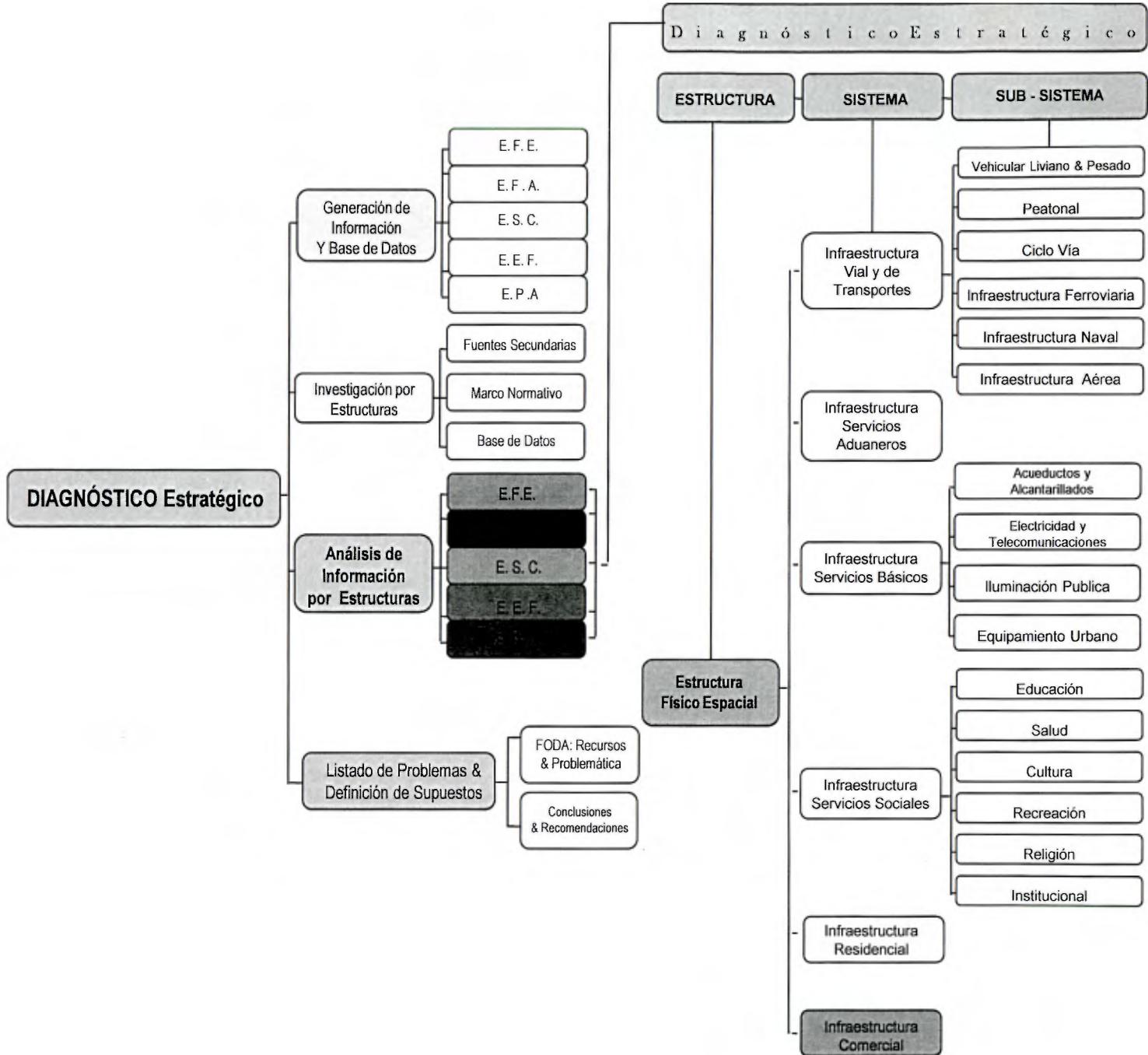
Las viviendas en mal estado se concentran en los barrios del sur de la carretera 32, en los barrios viejos de la zona de los cerros, al oeste del casco antiguo y en algunos sectores del casco antiguo mismo.



Proyectos de Vivienda Financiados por el Bono Familiar de la Vivienda 1995 - 2005

Año	Proyecto	Entidad	N.Soluciones	Ubicación
1995	Limón 2000	Mutual Cartago	656	Liverpool
2000	Limón 2000 IIP	Mutual Cartago	328	Liverpool
2001	Resd. Caribe	Fund.CR-Canada	60	Río Blanco
2002	La Flor	Fund.CR-Canada	34	Carrandi
2002	La Palmas	Fund.CR-Canada	40	Jiménez
2002	Los Molino	Mutual Alajuela	140	Guápiles
2002	Las Cascadas	Mutual Alajuela	50	Cariari
2002	La Sole	Mutual Cartago	45	
2003	Las Matinitas	-	17	Matina
2005	Nazareth	-	56	Siquirres
2005	Pacuare	-	95	Limón Centro
2005	Indigena	Canal 7	65	Talamanca

Elaborado por MBA Diorssette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Biblioteca de la Asamblea Legislativa, Fuente: Banco Hipotecario de la Vivienda (BANVHI). 2006.



A n t e c e d e n t e s

El comercio exterior y el turismo son dos factores fundamentales del desarrollo de Costa Rica. El desarrollo de los puertos está directamente relacionado con la importancia del comercio exterior y del turismo: los puertos manejan aproximadamente el 89% de las exportaciones e importaciones del país.

La actividad de los puertos a su vez genera una importante actividad comercial al interior del país. Las ciudades portuarias despliegan una serie de consecuencias en la dinámica económica productiva de las mismas y en los sectores comerciales locales. El 89% de todos buques atendidos en los puertos de Costa Rica son buques de carga, 11% son cruceros. Los dos puertos de la vertiente del Caribe (Moín y Puerto Limón) atienden 81% de los buques. Por lo tanto los servicios portuarios de mayor valor agregado se presentan principalmente en la Costa del Caribe. Actualmente la costa Pacífica es más activa en el mercado turístico: en sus puertos atracan el 75% de los cruceros con el 70% de los pasajeros.

Puerto Limón fue construido por iniciativa de los grandes productores de banano y se encuentra en operación desde el año 1904. Desde entonces el Puerto creció rápidamente

convirtiéndose en el Puerto principal para todo el comercio exterior de Costa Rica por vía marítima. El manipuleo terrestre de carga es, en lo referente a los contenedores, la mayor parte de la carga (más del 80%) se transborda mediante manipuleo directo: los contenedores y la carga general son descargados de los buques directamente sobre camiones y retirados de las zonas portuarias. No obstante el estado del equipamiento operativo del puerto se muestra insuficiente, las consecuencias de este crecimiento se han reflejado directamente en los espacios urbanos tanto en el centro como en los alrededores de la ciudad.

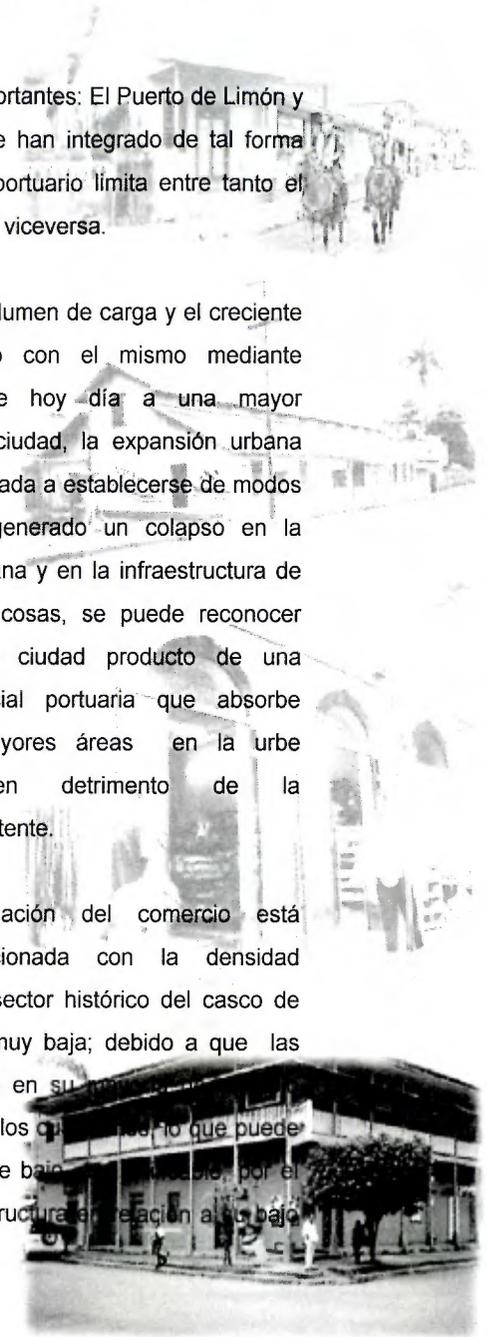
Así mismo, Limón ofrece como ciudad portuaria tradicional una buena infraestructura comercial en cuanto a empresas que acompañan las operaciones portuarias (agentes marítimos, bancos comerciales, supervisores, agencias de seguros, depósitos de contenedores, depósitos fiscales, operadores de Tours etc.)

Por otro lado en el correr del tiempo el puerto y la ciudad de Limón se fueron integrando. La Autoridad Portuaria JAPDEVA no solo se dedica a las actividades portuarias sino también al desarrollo de la región entera. Sin lugar a dudas esta estructura organizativa conduce a dos

puntos débiles importantes: El Puerto de Limón y la ciudad, éstos se han integrado de tal forma que el desarrollo portuario limita entre tanto el desarrollo urbano y viceversa.

Un aumento del volumen de carga y el creciente tráfico relacionado con el mismo mediante camiones conduce hoy día a una mayor congestión de la ciudad, la expansión urbana desordenada y forzada a establecerse de modos inapropiados ha generado un colapso en la infraestructura urbana y en la infraestructura de servicios. Así las cosas, se puede reconocer Limón como una ciudad producto de una expansión comercial portuaria que absorbe continuamente mayores áreas en la urbe evidentemente en detrimento de la infraestructura existente.

Hoy día la situación del comercio está íntimamente relacionada con la densidad inmobiliaria en el sector histórico del casco de Limón la cual es muy baja; debido a que las construcciones son en su mayoría de un solo piso en un 80% de los casos. Esto que puede decirse es un índice bajo de desarrollo por el costo de la infraestructura en relación a su bajo aprovechamiento.



Efectivamente esto puede afirmarse ya que este sector es relativamente antiguo y en proceso de reconstrucción, a la vez no se han girado directrices de aumento de densidad o éstas no están acordes con la capacidad financiera de quienes construyen, quienes no pueden levantar cuatro o más pisos en el área a la que nos referimos, ya que las condiciones de densidad siempre dependerán de los propietarios o de las personas que adquieran los terrenos para que puedan desarrollarse hasta donde les permite la regulación.

El ajuste de las densidades es parte de los procesos de ajuste de una zona en particular, pero se debe ser cuidadoso con este tipo de estudios que definen cambios sustanciales en etapas superiores a las mínimas, que establecen un plan regulador al cual se someten prácticamente todas las comunidades o ciudades principales de nuestro país. De crearse condiciones especiales, se pueden negociar y dejar claramente tipificadas en el documento del Plan Regulador.

Así mismo, debe dentro de un Plan Regulador incluirse la responsabilidad por la conservación del lenguaje arquitectónico propio de un área y la defensa del patrimonio mismo, asuntos que competen entonces directamente a las municipalidades. Debe establecerse según una normativa que primeramente eduque al personal

encargado en este aspecto, porque es la Municipalidad la que da los permisos y a veces, aunque no se vean inconvenientes en los cambios que autorizan en un principio, luego se dan cuenta de que se trata de un bien patrimonial y que estaba regulado.

La ciudad no presenta las condiciones propias de un centro histórico, la invasión a los espacios públicos y espacios privados al interior de las edificaciones ha repercutido enormemente en la imagen urbana, colapsada no solo por las vías de tránsito sino por el uso de elementos ajenos al lenguaje tipológico y publicidad mal incorporada a los exteriores.

Así mismo el deterioro por uso del espacio urbano es imperante en toda la ciudad, la falta de políticas de mantenimiento, el desorden vial, la inexistencia de normativa para el manejo patrimonial y el aumento en la actividad comercial ha llegado a sus niveles más altos, hoy colapsando la imagen urbana y calidad de vida en la ciudad.

La problemática social reflejada en el espacio público es la realidad de la ciudad, a continuación una serie de relatos y testimonios que expresan el día a día de la ciudad comercial.

El comercio también tuvo que adaptar sus locales, utilizar diversos mecanismos para lograr aumentar los niveles de seguridad en sus propiedades. Las fachadas son hoy cortinas metálicas, decoradas con cintas de alambre de navaja y portones con doble llave y cadena.

En Limón, una galopante ola de delincuencia golpea al comercio turístico. Medianos y pequeños empresarios pierden millones por la falta de seguridad.

Los asaltos a turistas, en Puntarenas y Limón, dejan pérdidas millonarias en los pequeños y medianos empresarios, quienes no dudan en afirmar que esta es la peor temporada de cruceiros de la última década.

"Con eso, todo el mundo pierde", aseguró Teofilo McCloud, vendedor de frutas, por más de 25 años, en la entrada al parque Nacional Cahuita.

Según estadísticas del OIJ, en el 2006 se registraron más de 1.500 delitos contra la propiedad de extranjeros en todo el país. Pero las zonas más afectadas fueron el Pacífico Central y el Caribe.

Lunes 12 de marzo, 2007, San José, Costa Rica. PERÍODICO Al Día

No les gusta hablar con la prensa, mucho menos que los fotografien. No quieren involucrarse en asuntos relacionados con la delincuencia.

Muchos vecinos de Limón viven en verdaderas cárceles, para evitar las incursiones del hampa en sus domicilios.

"No queda de otra, hay que estar bajo llave a cualquier hora del día. Además, cuesta mucho ver a los policías", comentó un vecino de Cariari, de apellido Almont.

"Me enteré que los residentes de la otra cuadra se reunieron, porque asaltaron varias casas", agregó una mujer.

Otra familia vive detrás de un portón enorme y alambre navaja. "Prefiero estar así, es más seguro", aseveró una de las ocupantes de la vivienda, quien prefirió no identificarse.



Manzana 14, Foto, año 2000



Tapicería Marín. Foto 1995 Vista Este



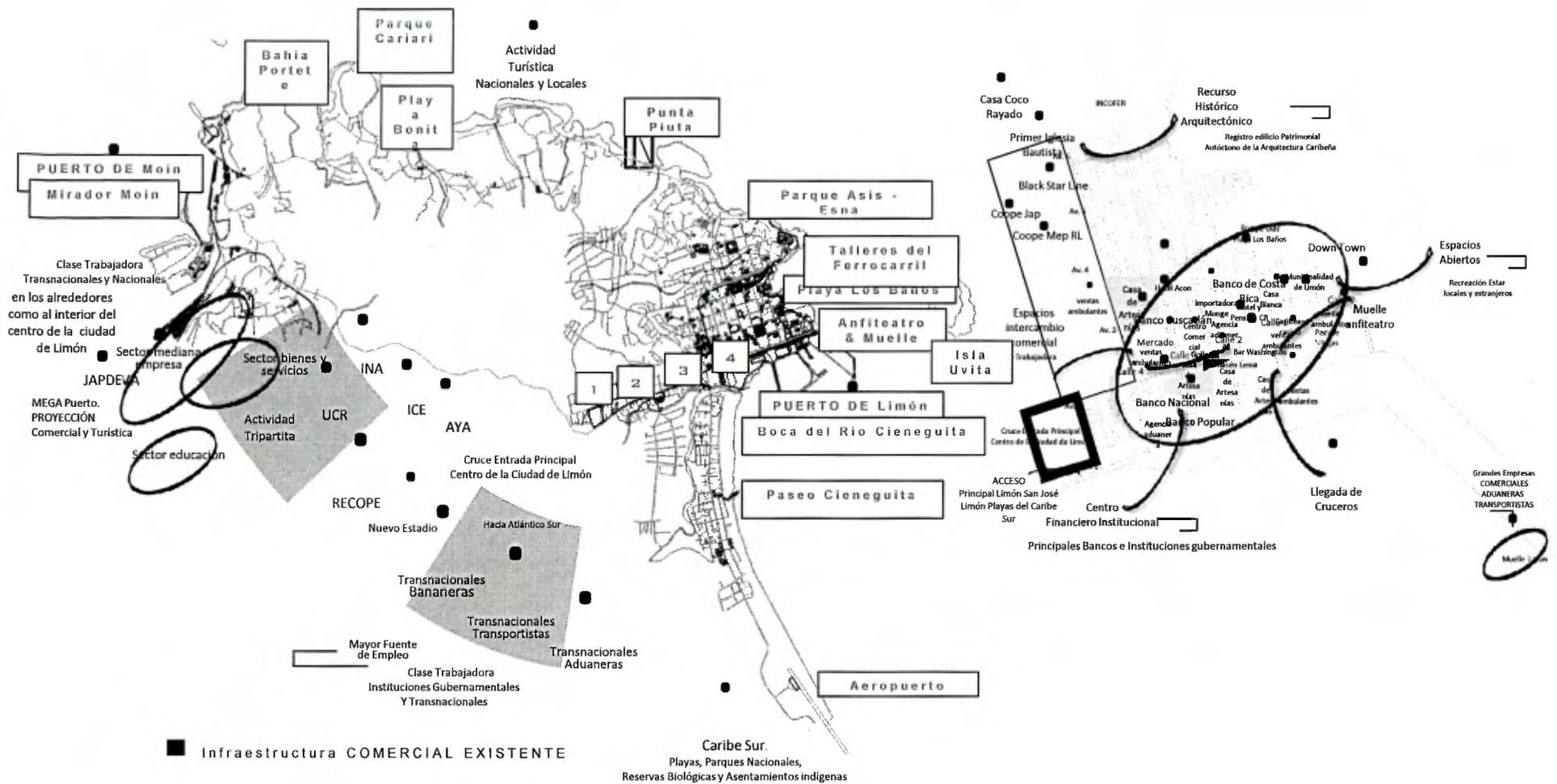
Fachadas publicitarias. Olvido del legado arquitectónico

Deterioro Y Mal manejo de desechos

Subutilización Y Fraccionamiento de lotes

I n f r a e s t r u c t u r a C o m e r c i a l

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l



La concentración comercial del casco central ha llegado al punto de saturación mientras que grandes partes de la ciudad tienen servicios insuficientes por la distribución estrecha y heterogénea del comercio. Se busca la localización de núcleos de comercio allí donde existen lagunas y en los rangos donde haya una posible clientela para su subsistencia, de manera que funcionen como anclas hacia un desarrollo perimetral que prolongue el núcleo central y que dé cabida a las ventas de productos de la zona que actualmente se desarrollan en las calles.

I n f r a e s t r u c t u r a C o m e r c i a l

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

2

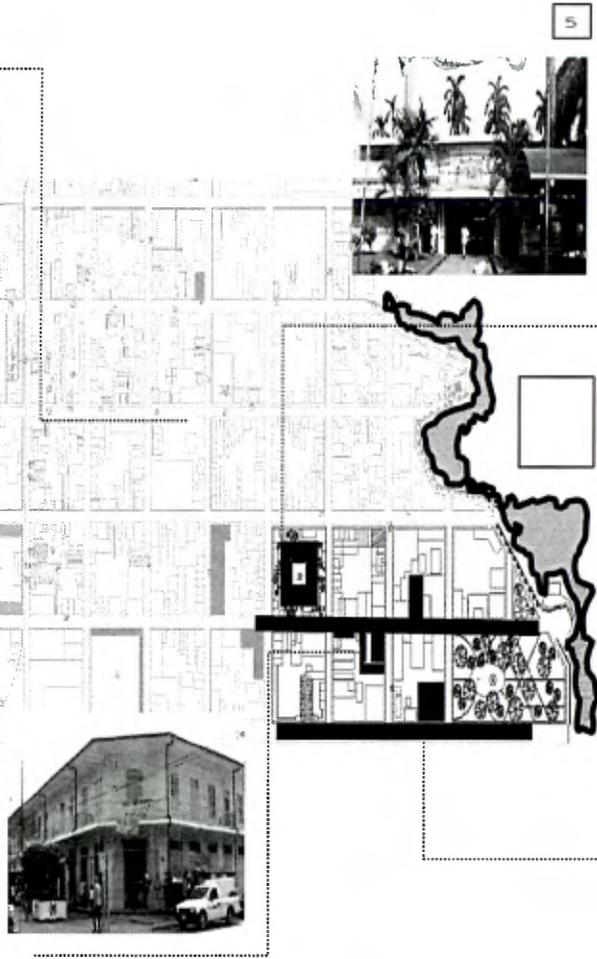
Black Star Line

La arquitectura del Black Star Line es tradicional limonense, la característica principal son los amplios paseos a cubierta que rodean al inmueble (corredores) protegen al peatón de las fuertes temperaturas y lluvias, conjunta amplios aleros con las grandes alturas de pisos a cielos. las estructuras y acabados son enteramente de madera, característica propia de la arquitectura afro caribeña. Las dos fachadas principales mantienen un ritmo de ventana puerta ventana. La arquitectura es simple y básica, la estructura del techo es en madera, la cubierta es de hierro galvanizado a caída libre, los pisos de la primera planta son de mosaico, los del segundo piso son de madera.

Un edificio muy querido por la comunidad limonense es la vieja casa de "The Universal Negro Improvement Association" ("Asociación de Mejoramiento Universal del Negro"). Movimiento de los años 1920, dirigido por Marcus Garvey que pretendía trasladar a los negros de Estados Unidos y del Caribe a África en una flota naviera que había fundado Garvey llamada "Black Star Steamship Line". En 1988 se encontraba sumamente deteriorado por lo que es restaurado por el MCJD, terminándose las obras en 1996. para agosto del 2006 se aprecia el edificio nuevamente muy dañado.



Black Star Line.
Estado actual. Foto 2006.



2

5

Mercado Municipal

Se construyó a finales de la década de 1890. Edificación de hierro. Su construcción consideró una necesidad, según el gobernador Vargas era indispensable y perentorio quitar de las mejores calles públicas las ventas de verduras, carnes de res y otros varios artículos de provisiones.

El diseño se adoptó en diferentes países latinoamericanos, es conocido como mercado cerrado por razones de higiene y ornato. Tenía la misma forma del mercado de Jamaica.

El edificio no poseía divisiones internas debido a las altas condiciones climáticas. en su exterior se instalaron faroles de hierro, toda la decoración era de hierro y en el techo un monitor le daba ventilación e iluminación al edificio.



Edificio de la United Fruit Company (UFCo)

Minor Keith inicia la producción de banano en Costa Rica con ayuda de capital estadounidense. El 7 de febrero de 1880 zarpa de Puerto Limón, rumbo a Nueva York, el Barco noruego "Earnholm", con la primera exportación de banano. Con el pasar de los años se fundaron nuevas empresas que luego se unieron para conformar la Tropical Trading Company, uniéndose en 1899 a la Boston Fruit Company, que ya poseía vastas explotaciones en las Antillas. Dando paso a la conformación de la poderosa United Fruit Company.

Puerto Limón entonces, era un territorio "alquilado" a las dos empresas que dominaban la zona: La Northern Railway y la United Fruit Company, en su mayoría de capital estadounidense. Estas construyen los primeros edificios importantes, así como los dos primeros hospitales.

1



Vista Norte - Sur Actual



Edificios United Fruit Company 1895.
Vista Sur-Norte.



Edificios Izquierda Estación de la Northern Railway Co, a la derecha los edificios United Fruit Company y el Parque Vargas. 1895.

1

Edificio United Fruit Compañy

2

Edificio Black Star Line

5

Mercado Municipal

3

Inmueble Familia Ingiana Rosito

I n f r a e s t r u c t u r a C o m e r c i a l

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

La salamandra

Este edificio es uno de los que aún se conservan en buen estado. Tiene un área recién restaurada y otra que necesita ser intervenida para ser recuperada. El edificio en la actualidad tiene una discoteque conocida como la Salamandra. Este es el sector del edificio mejor conservado. Año 2006.



Foto 1970.

Foto 1995-1997



Edificio recién restaurado. Año 2002.

Foto 2006.



Foto 2006. Este sector del edificio (primer piso) ha sido alterado.

Foto 1995-1997.

6

Hotel Park

El Park Hotel fue construido por César Rivaflécha a principios del Siglo XX. Luego fue derribado para construir el actual.



Park Hotel 1995



Foto 2006. Vista oeste-este.



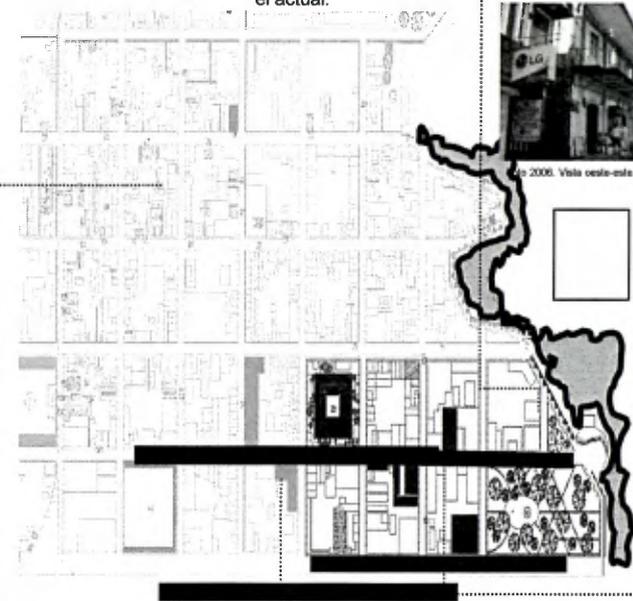
Edificio agosto 2006. Se aprecia un significativo deterioro.



Edificio recién restaurado año 1995.



4



La Pensión Costa Rica

Es uno de los edificios más singulares de Limón y de mayor belleza que aún se conservan. Cuenta con 3 plantas que giran alrededor de un patio central. Se construyó para usarse como pensión en las plantas superiores, y comercio en la planta baja, este antiguo uso se mantiene hasta nuestros días, en las dos superiores funcionaban como habitaciones de alquiler y en la baja comercios.

La planta de distribución consiste en un patio central rodeado de las habitaciones, con un corredor en sus tres plantas (espacio integrador de las habitaciones) o pasillo de circulación externo. La fachada es simétrica con ocho puertas en la planta baja, que tienen sobre sí un balcón, la baranda es de hierro forjado, en el segundo y tercer nivel a excepción de la primera línea de edificación, con columnas falsas al costado de la puerta y ventanas superiores.

La construcción está basada en una mampostería de piedra, granito, concreto y ladrillo. Los acabados de la fachada son de piedra expuesta, el tercer nivel de la fachada es de granito rosado y los dos niveles inferiores en granito gris. La estructura exterior de paredes es nueva y no se tiene conocimiento del material original.

Edificio Pasaje Cristal

7

Elaborado en ladrillo y armadura metálica, es una de las edificaciones más antiguas de la localidad y en ella se reúnen características propias de los inmuebles comerciales limonenses de su época constructiva.

Su arquitectura es representativa de la influencia caribeña dentro de la tipología comercial, con grandes aleros apoyados en columnas metálicas, que funcionan como un pasaje peatonal. Es el único de la ciudad que representa las características propias de un pasaje comercial, el cual cumple con la función de introducir al usuario en los diferentes locales comerciales, dando mayor relevancia al corredor arquitectónico peatonal.

Se caracteriza por los soportales cubiertos en las dos esquinas de la cuadra, por el pasaje propiamente dicho que comunicaba interiormente los locales comerciales con la avenida y la calle, y por las esquinas ochavadas o en ángulos de 45 grados que lo integraban al espacio urbano.

Los grandes aleros son apoyados por varias columnas metálicas, las paredes exteriores son de ladrillo con grandes ventanales debido a su uso comercial, en la parte interna se da una doble altura, la techumbre es metálica con una disposición de dos aguas cubierta con laminas de zinc. El techo se prolonga ampliamente formando un alero perimetral soportado por columnas metálicas, la sección del pasaje está conformada por cerchas independientes en angulares metálicos, cubiertas con lámina transparente lo que aparentemente le dio el nombre de pasaje cristal.



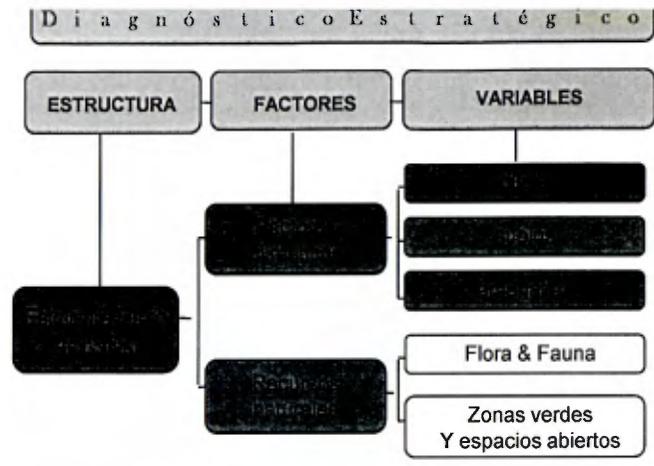
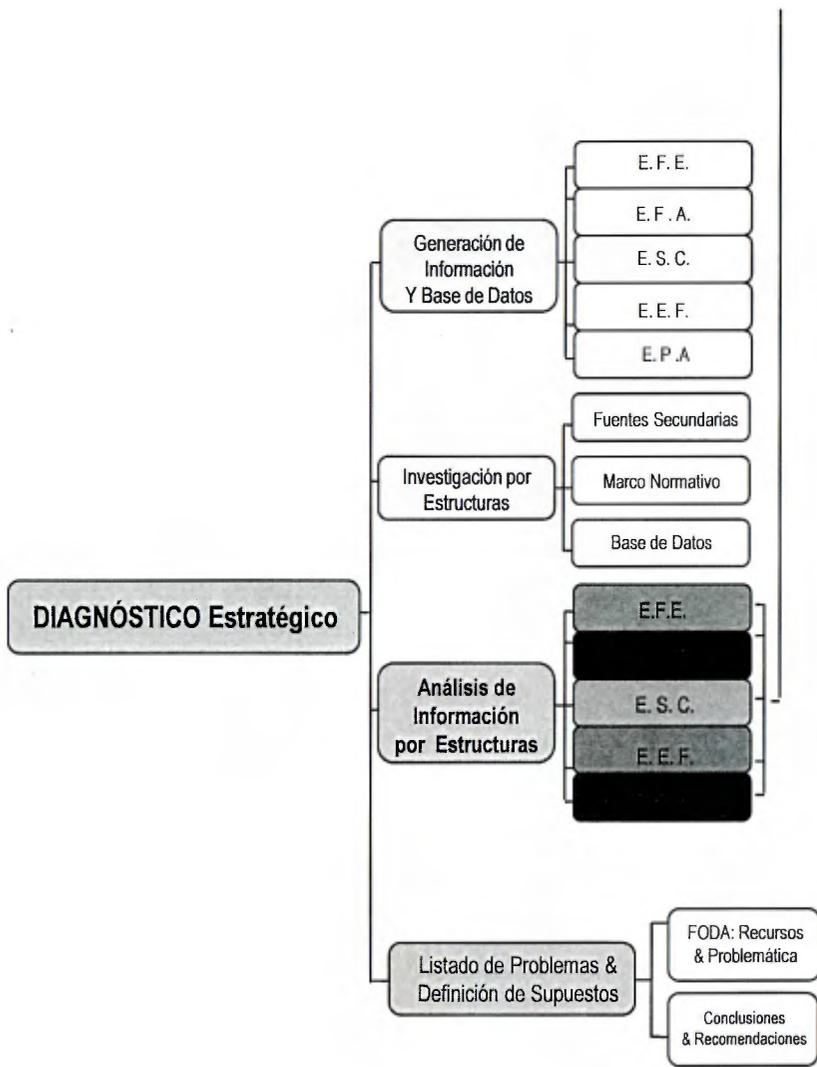
3 Edificio La Salamandra

4 Edificio La Pensión Costa Rica

6 Hotel Park

7 Edificio Pasaje Cristal

E s t r u c t u r a F í s i c o A m b i e n t a l



A n t e c e d e n t e s

El calor de la costa tropical, promedia entre 25 – 27 C, pero varía a lo largo del año, con mínimos de 20 C de diciembre a febrero y máximos de 31 C de mayo a octubre. Se percibe cambiante también a lo largo del día, y alcanza su punto más cálido entre 11 a.m. y 1 p.m., horas de sol soportables sólo bajo la sombra y en pasividad.

Hay abundantes lluvias con un mínimo de 3500 mm, anuales, con dos períodos relativamente secos de febrero – marzo y setiembre – octubre que no amortiguan significativamente un período de lluvia de un 75% del año, de fuertes aguaceros y lluvias constantes.

La humedad de 90% es la más alta en todo el país. Esta característica se debe a la entrada de los vientos Alisios por el Caribe, los cuáles son razón y solución, pues portan la humedad, pero a la vez permiten la circulación de aire para el enfriamiento de las superficies y el cuerpo humano.

Los vientos corren de tierra a mar predominantemente del Noroeste durante el día y del Suroeste durante la noche con velocidades confortables próximas a los 12 km/h.



Altas temperaturas promedio:	3525 mm.	
25 – 27 en toda la costa	anuales de lluvia como mínimo en la llanuras	
máxima 31 mínima 20	Región más húmeda del país por los vientos alisios del Caribe:	
hasta de 5 o 6 horas diarias de sol en los meses menos nublados	90% HR.	

Limón				
Estación: 3, Limón				
Cantón: Limón				
Ubicación: 09 57; N; 83 01 0; 5m				
Temperatura inicio: 01/01/1970				
Fecha Final: 31/12/2006				
Més	Temp. media mínimo	Temp. media máximo	Precip. Total media (mm)	Promedio de días con lluvias
Ene	20,7	29,0	310,4	24
Feb	20,6	29,1	230,3	23
Mar	21,2	29,8	197,2	20
Abr	21,9	30,2	270,0	21
May	22,1	30,4	335,0	23
Jun	22,8	30,3	299,0	25
Jul	22,5	29,6	436,1	28
Ago	22,4	30,0	312,7	24
Set	22,4	30,6	147,8	19
Oct	22,2	30,4	211,3	21
Nov	21,9	29,6	386,7	24
Dic	21,2	29,0	446,9	25

Las características del espacio físico están tomadas de JAPDEVA (2000), Plan de Desarrollo Regional, Provincia de Limón, 1999-2004/2009+, que cita como fuente al Mapa Geomorfológico de Costa Rica, MAG. 1960.

A n t e c e d e n t e s

En la región se identifica una red fluvial compleja y densa, ésta cuenta con ríos y quebradas; sus cauces se caracterizan por recorrer extensas llanuras aluviales, lo que facilita el tipo de inundación pasiva, abarcando grandes extensiones por un tiempo relativamente largo.

Estas áreas son intensamente ocupadas por diferentes usos, tales como: agricultura, infraestructura básica y asentamiento humano, entre otros.

Las inundaciones en el sector se suelen presentar por el aporte de llenas, producto de frentes fríos que se desplazan de latitudes norte.

Así también desde el punto de vista geomorfológico el área está conformada por colinas suaves -que no sobrepasan los 100 metros de altura sobre el nivel del mar- y terrenos planos.

Las pendientes predominantes son menores al 3%, con máximos que no superan el 8%. Puesto que la pluviosidad es alta, con temporales que duran varios días, los terrenos planos son en general altamente vulnerables a las inundaciones anteriormente mencionadas. Hay barrios del sur de la ciudad que se inundan regularmente en la temporada de lluvias, con grandes daños a la propiedad y la infraestructura.

En las áreas de pendientes, especialmente en las más pronunciadas (la Colina, Siglo XXI) existen riesgos de deslizamientos. En ambos tipos de terrenos, la saturación que sufre el subsuelo en la temporada de lluvia hace subir el nivel freático, disminuyendo la capacidad de absorción de los sistemas de drenaje, con la consiguiente contaminación de aguas por los sistemas de tanques sépticos y alcantarillas abiertas que existen en el área

Aunque a la fecha existen pocos registros de huracanes que afecten directamente el sector, por su posición geográfica dentro del Caribe, es

indiscutible que esta amenaza es latente. Asentamientos de terrenos mal compactados o poco compactos.

Los suelos predominantes son *ultisoles*, los que tienen limitaciones para la agricultura, pues son suelos frágiles, de poca fertilidad, que no permiten más que algunos cultivos (banano, plátano, palmito).

Hasta 1991, se consideraba la Vertiente Atlántica como una de las regiones sísmicas más estables del país. Sin embargo se presentó el 22 de abril de 1991, al sur de la Vertiente, el mayor evento en el nivel mundial ese año (7.5 Richter), generando graves daños a la infraestructura vial, a la agricultura, vivienda y población en general, a éste evento máximo continuaron réplicas a lo largo de aproximadamente 12 meses, como producto de la activación de varias fuentes locales. Investigaciones posteriores confirmaron el alto potencial sísmico de la región.

A éste panorama sísmico se le debe agregar la conformación de los suelos de la región, caracterizados por su poca cohesión, y mantos freáticos superficiales, produciendo fenómenos secundarios de los sismos como amplificación y licuefacción que pueden aumentar el nivel de daños. Obstrucción de alcantarillas, quebradas o ríos.

Existen áreas de humedales, que se supone están protegidas bajo la denominación Refugio Nacional de Vida Silvestre Palustrino Limoncito. Este refugio se encuentra al oeste de la carretera a Sixaola, a la par del Aeropuerto, y al sur de los barrios Limoncito y Los Lirios, con una extensión de 1096 hectáreas. Cubierto de yulillos y sangrillas, tiene una abundante fauna y flora silvestre, pero están siendo afectadas por la presión urbana, especialmente por el aprovechamiento indebido de las obras de control de los niveles de agua que JAPDEVA ha realizado.

D e s c r i p c i ó n d e l a
S i t u a c i ó n A c t u a l

Las amenazas de origen humano, se han empezado a considerar en el ámbito de la gestión del riesgo, a partir de la identificación de algunas acciones humanas las cuales se constituyen en un peligro para la sociedad misma, su infraestructura y el ambiente natural, debido a un estilo de desarrollo inadecuado.

Cada día es más evidente la interrelación que se establece entre las actividades productivas y de apropiación de los recursos naturales que llevan a cabo los seres humanos y los efectos negativos que éstas actividades generan en el medio natural y urbanizado (aire, agua, tierra, sociedad).

La Región Atlántica, goza de un rico potencial hídrico, con una población de rápido crecimiento, pocos espacios adecuados para asentamientos humanos, una industria bananera con frágiles medidas ambientales, existencia de rígidas normas de control de explotación de recursos naturales pero con insuficiente recurso e infraestructura para ejercerlas.

Una población que cada vez rompe las fronteras agrícolas, reduce las áreas protegidas y presentadoras de fuentes de agua potable, hacen surgir cada vez más el riesgo de tomas del preciado líquido en peligro diario de contaminación además de la degradación de los terrenos de vocación forestal.

Así también se presentan altos niveles

de contaminación del ambiente con químicos y plásticos, amenaza y/o extinción de especies silvestres, pesca y cacería ilegal, y una acelerada deforestación.

Como consecuencia de una escasa educación y/o concientización ambiental, se considera que la región atlántica presenta crecientes cuadros de desequilibrios ambientales afectando al hombre, flora y fauna.

El panorama anterior genera una alta vulnerabilidad en amenazas de origen natural antropogénico y tecnológico en la región y riesgos por la actividad socio-productiva con altos riesgos y deterioro de la salud de los habitantes

El clima de Limón es el típico de la región húmeda tropical. Con un régimen de precipitaciones errático y con temporales persistentes, no se pueden definir los periodos secos con mucha precisión.

Normalmente los meses de febrero, marzo, septiembre y octubre son más secos que el resto del año. Los más lluviosos son julio y diciembre.

Lo impredecible del clima y la abundancia de lluvias son limitaciones importantes al desarrollo turístico. La temperatura máxima media anual oscila entre los 27 los 30C, con variaciones estacionales que hacen que los primeros meses del año sean más calurosos que los últimos. El brillo solar varía de 3.0 a 6.1 horas por día. La humedad relativa es alta, con promedio anual de 82 a 92%.

▪ **VIENTOS:**

Limón en general tiene un paisaje cerrado, espesa vegetación y una masa importante de montañas que desvían los vientos necesarios favorables hacia un estrato superior. El eje noreste – suroeste permite también el aprovechamiento de los vientos nocturnos que viajan de las montañas al mar por diferencia de temperatura y presión. Es así como la ocupación del suelo se ha extendido perpendicular en esta dirección, dando su cara más amplia a los vientos predominantes para mejorar la ventilación cruzada en la urbe.

▪ **LLUVIAS:**

Las lomas de Limón pertenecen a un sistema montañosos mayor, con períodos continuos de lluvia durante todo el año y mayor promedio de mm mensuales. La ocupación residencial de estas lomas permeabiliza los suelos y genera escorrentías que desembocan en los poblados y causan inundaciones en las zonas más bajas y planas. A mayor destrucción del suelo montañoso, mayor es el riesgo de desastre por lluvias.

▪ **SOLEAMIENTO:**

Las horas pico de máxima radiación de luz solar se dan entre las 9 am y 3 pm. El amanecer usualmente se da a las 5 am a partir de aquí a las 9 am la degradación del terreno y la reflexión en el mar producen horas de mucha luminosidad aunque con poco calentamiento. Las lomas que van en aumento conforme se adentran en la tierra funcionan como pantallas solares. Durante la mañana, dejan en sombra el área de Moín, pero es durante la tarde, a partir de las 3 pm que su sombra activa el uso de las calles y los espacios exteriores en el casco central y franja costera. Estas horas de sombra antes del anochecer son las de mayor actividad urbana por el grado de confort climático.

▪ **CUERPOS ACUÍFEROS:**

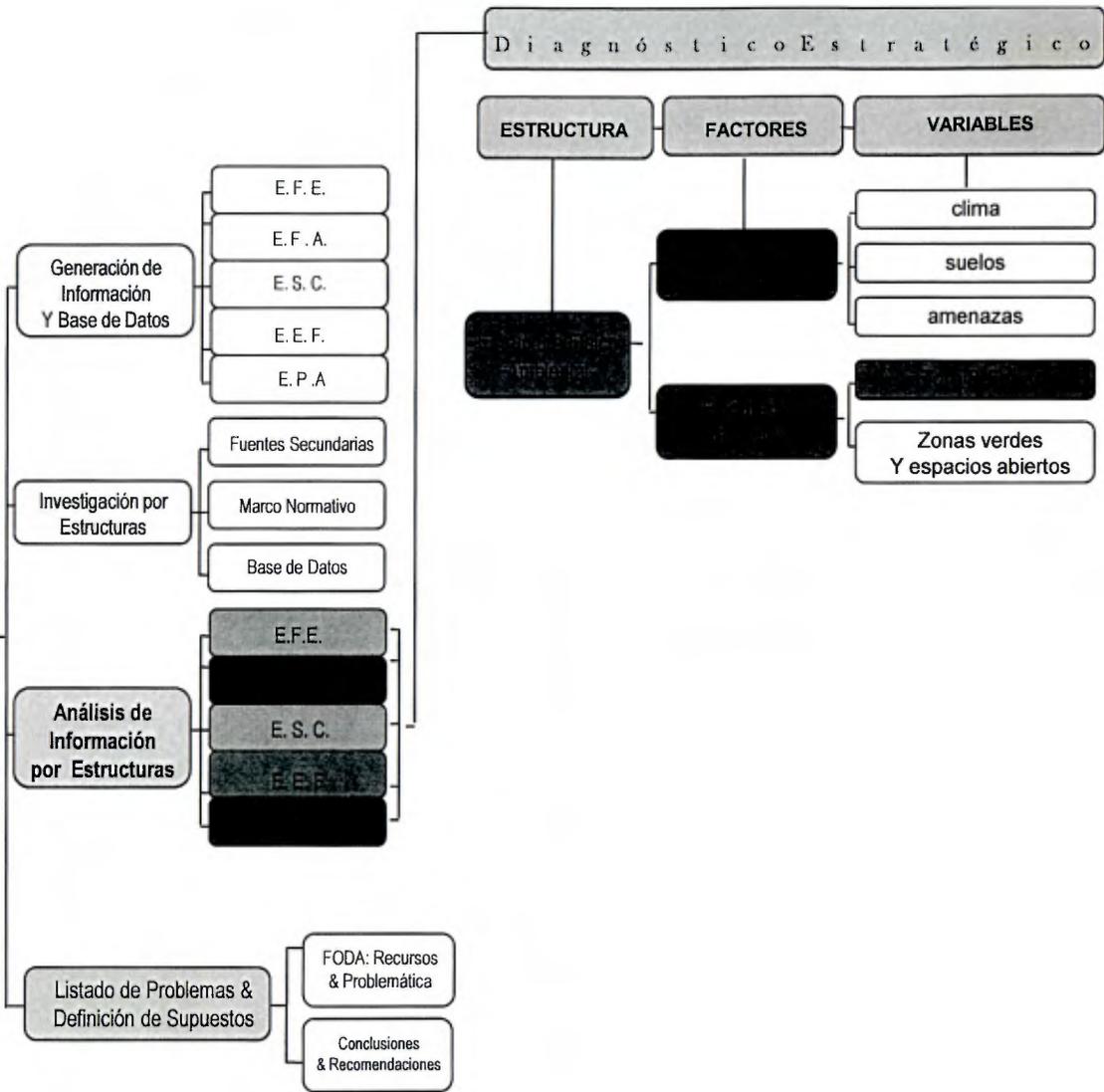
Dos ríos de envergadura bordean un hecho geográfico que permite el desarrollo de la actividad portuaria, encierran y delimitan un espacio identificable, estos ríos son; Cieneguita y Moín.

Quebradas menores implican fajas vegetales que relacionan la montaña y el mar y corren perpendicularmente a la línea costera. Son bordes cuyo uso específico se da a los pescadores, que utilizan la Quedrada Portete y Río Cieneguita como espacio para su actividad, esto es carácter y a su vez problema, pues es una forma de producción local que implica contaminación a las playas y ríos inmediatos.

El mar se puede decir que es el generador y el recurso más explotable del lugar. Sus puntos de relación con el mar son su potencial turístico, y además es el nuevo ingreso más importante a la ciudad, revitaliza los bordes y brinda una percepción muy positiva de ésta.



DIAGNÓSTICO Estratégico



A n t e c e d e n t e s

Para poder desarrollar y articular sus programas, el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) se ha dividido administrativamente, en 11 Áreas de Conservación, que juntas conforman el Sistema Nacional de Áreas de Conservación. La región Huetar Atlántica, cuenta con una amplia diversidad biológica.

Es así, que en la provincia de Limón, se presentan dos áreas:

Área de Conservación Tortuguero:

Incluye a los cantones de Pococí, Guácimo y Matina, y el Área de Conservación La Amistad Caribe (ACLAC), que comprende los cantones de Siquirres, Matina, Limón y Talamanca.

El área de conservación Tortuguero cuenta con las siguientes unidades:

Parque Nacional Tortuguero, Refugio Nacional de Fauna Silvestre Barra del Colorado, Reserva Nacional de Vida Silvestre Corredor Fronterizo Costa Rica Nicaragua, Zona Protectora Tortuguero,

Parque Nacional de Vida Silvestre Dr. Archie Carr, Humedal Nacional Cariari, Reserva Forestal Pacuare – Matina, Zona Protectora Acuífero Guácimo y Pococí.

Cuenta con un Bosque Tropical Húmedo y se estima unas 309 especies de aves.

Principalmente, los recursos protegidos en esta área, es la Flora y Fauna Acuática Silvestre, encontrándose esta última con una tercera parte en extinción.

Área de Conservación La Amistad

Caribe: En ésta se encuentra el Parque Nacional Cahuita, Refugio de Vida Silvestre Palustrino Limoncito, Zonas Protectoras, Territorios Indígenas, Parque Internacional La Amistad, Reserva de la Biosfera La Amistad y otros humedales.

Esta Área Silvestre, protege y conserva ecosistemas marinos, cuencas, bosques húmedos, flora y fauna.

Recursos Naturales Existentes en la Región Huetar Atlántica

• Playas:

Playa Bonita
Punta Uva
Puerto Vargas

• Centros Educativos Ecológicos:

Parque Recreativo – Turístico Criari (Recreational Park)
Museo Etno Histórico de Limón (Ethnohistorical Museum)
Teleférico Bosque Tropical Húmedo / Rain Forest Aerial Tram
Escuela del Trópico Húmedo EARTH / EARTH School of the Rain Forest

• Parques Nacionales y Refugios de Vida Silvestre:

Parque Nacional Cahuita (National Park)
Parque Internacional La Amistad / La Amistad International Park (San José – Limón, Puntarenas – Panamá)
Parque Nacional Tortuguero y Refugio Nacional de Fauna Silvestre Barra del Colorado (National Park and Wildlife Refuge)
Refugio Nacional de Vida Silvestre Gandoca – Manzanillo (National Wildlife Refuge)
Parque Nacional Dr. Archie Carr (National Park)
Refugio de Vida Silvestre Corredor Fronterizo Panamá – Costa Rica (Border Corridor – Wild Life Refuge) Puntarenas – Limón
Reserva Biológica Barbilla (Biological Reserve)
Reserva Biológica Hitoy – Cerere (Biological Reserve)
Estación Biológica Las Cruces (Biological Reserch Station)

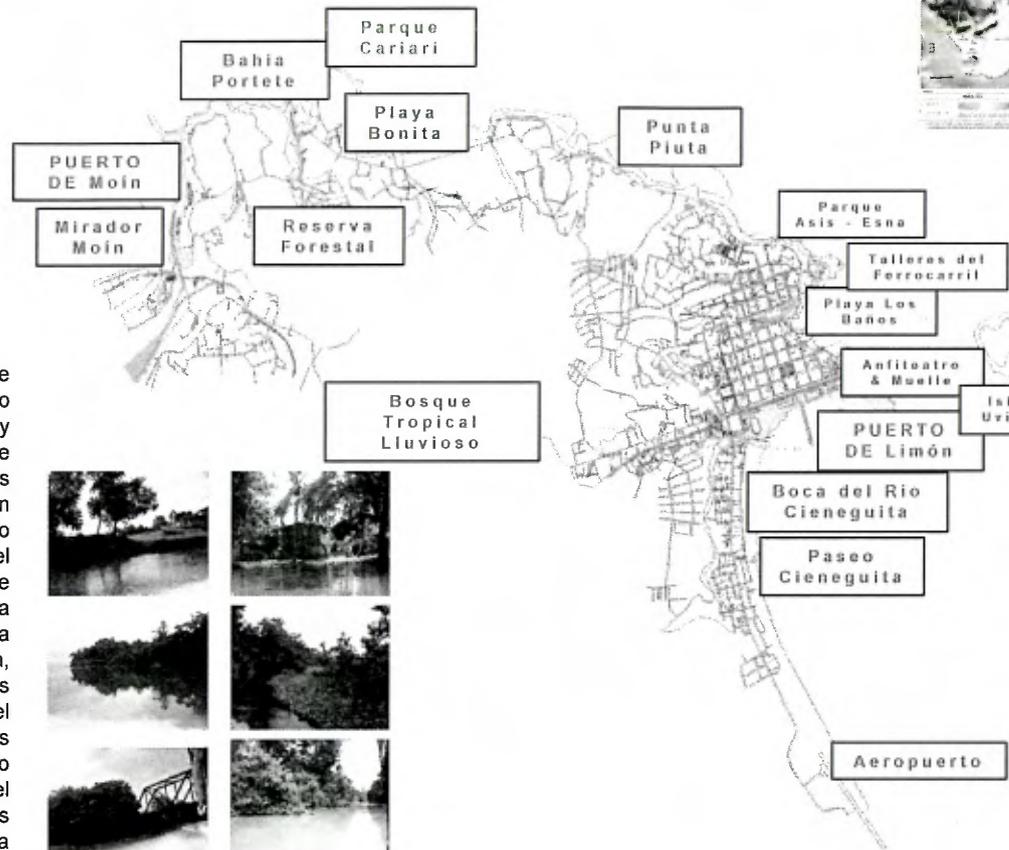
F l o r a y F a u n a r e c c u r s o s n a t u r a l e s

Descripción de la Situación actual



Parque Cariari

El parque posee más de catorce hectáreas, un recurso natural de altísimo valor que está seriamente deteriorado y genera una mala imagen. Incluso, se mantiene inadvertido para muchos visitantes. El Parque empezó a caer en decadencia a partir del movimiento sísmico de 1991; por el retiro del mar y el ascenso de la plataforma coralina, dos de sus mayores atractivos, la poza y Playa Acuario se desactivaron, además Playa Portete de gran visita fines de semana, fue tomada por los pescadores, quienes están establecidos actualmente en el sector. Implementar nuevas atracciones recreativas consecuentes con el entorno para un funcionamiento óptimo del Parque, en diferentes modalidades aumentará el valor natural del parque para beneficio del mismo parque, la ciudad y el país.



Parque Nacional Tortuguero.



Isla La Uvita

El Gobierno de la República de Costa Rica se hace partícipe de los preparativos para la celebración del V Centenario del Descubrimiento de América, gesta realizada por el Almirante Cristóbal Colón en el año de 1492. Efemérides que reviste de importancia de suma trascendencia para todos los pueblos Latinoamericanos. El Almirante llegó en su cuarto viaje (1502) a tierras de lo que hoy es Costa Rica. Que dicho arribo se produjo en la Isla llamada Quiribí por los indígenas, bautizada por él como La Huerta y actualmente Isla de la Uvita.

Declarada Monumento Nacional según decreto ejecutivo #16542-C publicado en La Gaceta #183 del 26 de setiembre de 1995, de carácter de sitio.

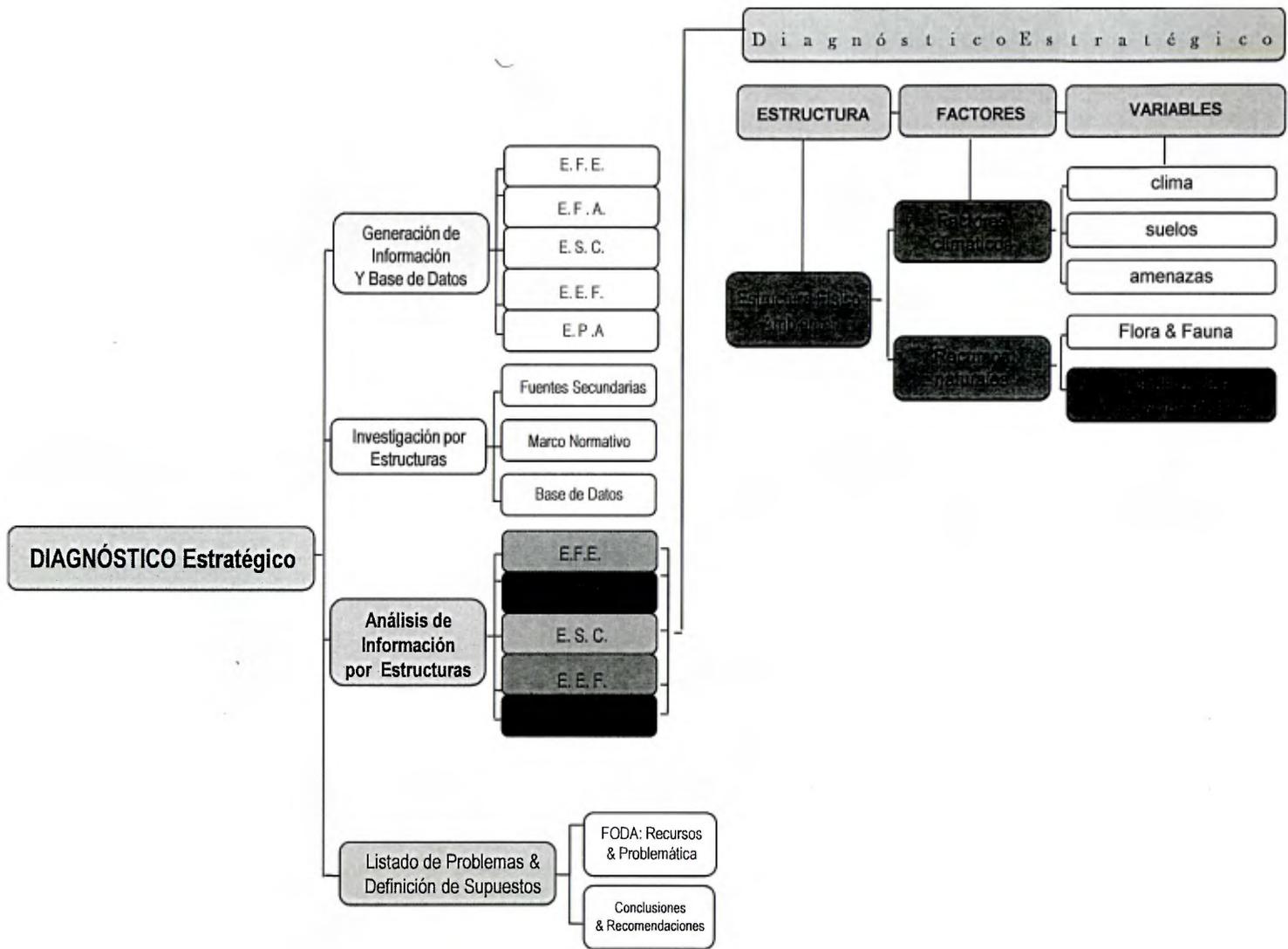
Promoción de la ciudad y del puerto (medio ambiente, imagen, identidad)

Mientras que a veces se solía separar el marco de vida y el desarrollo económico, hoy se reconoce perfectamente su interdependencia. El medio ambiente es un factor de desarrollo que toma un lugar cada vez mayor en las estrategias económicas. Para atraer flujos y riquezas, la ciudad portuaria debe ser agradable, moderna, hermosa, inteligente, en una palabra, atractiva. La ordenación se convierte así en un medio de promoción al servicio del desarrollo y debe así responder a las demandas sociales y económicas actuales.

La investigación de una cierta calidad de vida representa a veces un factor de rechazo de las

actividades portuarias que ofrecen una imagen negativa. Esta oposición puede a veces rematar en conflictos de uso entre una actividad portuaria siempre presente y una voluntad urbana de embellecimiento, o entre proyectos urbanos y portuarios de reconquista que pueden oponerse, especialmente en lo relativo al uso del agua. En la mayoría de los casos, la valorización de los espacios abandonados va a fundarse en una relación al borde del agua, al esforzarse las ciudades por hacer de éste un marco agradable y atractivo para implantar funciones urbanas.

Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, Ciudad y Puerto mutación y Recompensación, Antoine RUFENACHT
Presidente de la Asociación Internacional Ciudades y Puertos. Pagina 17 y 18 <http://www.aiyp.org/index.html>



A n t e c e d e n t e s

Cuerpos vegetales en reservas forestales:
Principalmente en terrenos con alta pendiente o zonas de protección de los ríos diseminados en todo el territorio sin un criterio unificador pero con intensiones de articularse con el resto de los usos del suelo.

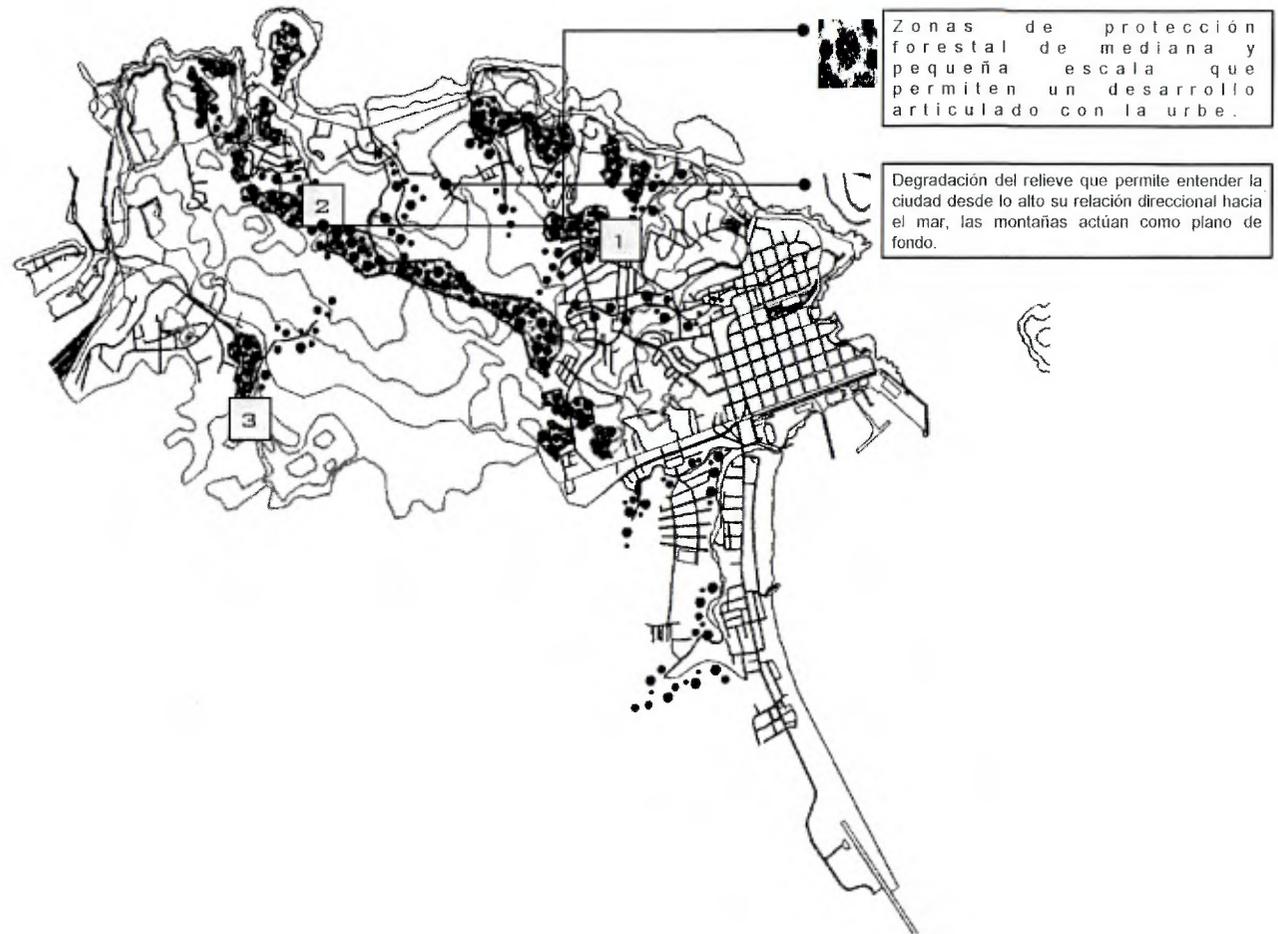
Vegetación:

La masa vegetal como recurso esencial que se protege, un alto porcentaje de terreno dedicado a la reserva forestal en articulación y equilibrio con el desarrollo humano.

Pero así mismo, se da una lucha del hombre con la naturaleza.

En zonas de invasión por parte del crecimiento urbano que termina por consumir todo el espacio destruyendo todo a su haber.

Se busca por encima de todo el control climático y la estética. Mediante la vegetación como elemento de disposición intencional para crear sub espacios, ritmos, hitos... extensas copas para crear sombra así como palmeras altas que definen verticalidad en la horizontalidad de la ciudad.



Playa Cieneguita

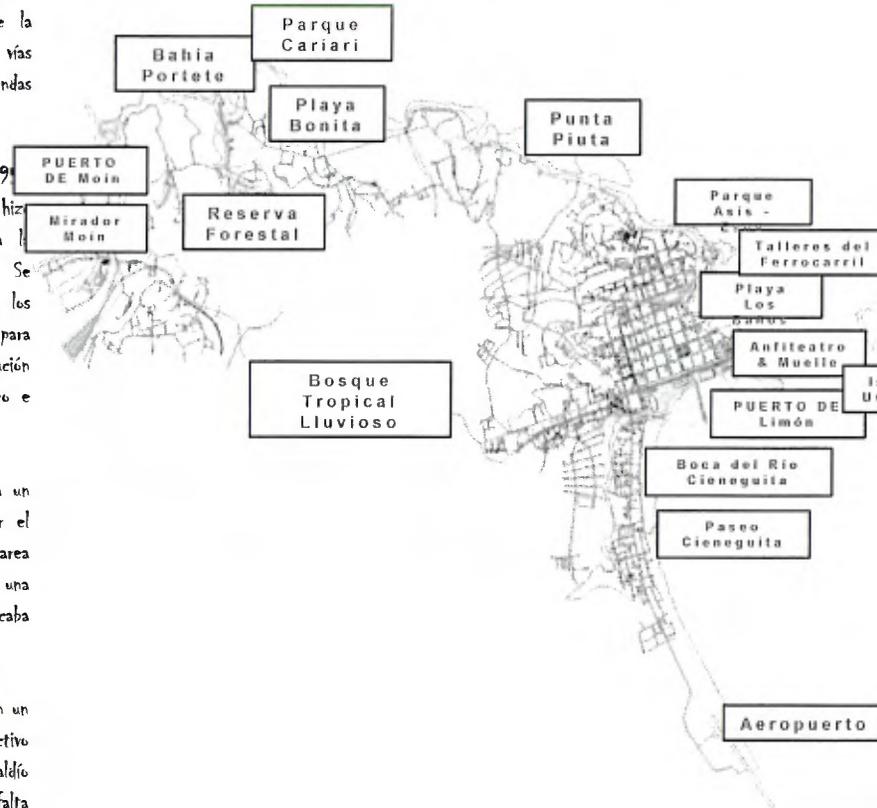
Playa cieneguita ha sido históricamente un sitio de uso recreacional. Cuenta con una vía principal que la recorre paralelamente, la Costanera Sur, vías secundarias y con una extensión residencial de viviendas de clase media a baja.

Dicha ocupación habitacional se dio a partir de 1991 cuando el casco urbano comenzó a saturarse y se hizo necesaria la expansión a nuevos terrenos para la construcción de viviendas de los trabajadores. Se comenzó con el establecimiento de los ranchos, los cuales se fueron modificando con el tiempo para construir viviendas más formales, es esta evolución espontánea la que le da un carácter heterogéneo e informal a las edificaciones del lugar.

La playa, que aún en épocas recientes constituía un lugar de recreo, fue fuertemente modificada por el terremoto de 1991, donde la línea de la marea retrocedió unos 50 metros, y además adquirió una nueva configuración insostenible que provocaba inundaciones constantes.



Además de estos hechos, hoy se cuenta con un espacio de recreación, que además es sitio de atractivo turístico. Cuenta con una franja de terreno baldío paralela al mar en una amplia playa en desuso por falta de condiciones.



Parque Asís - Esna.

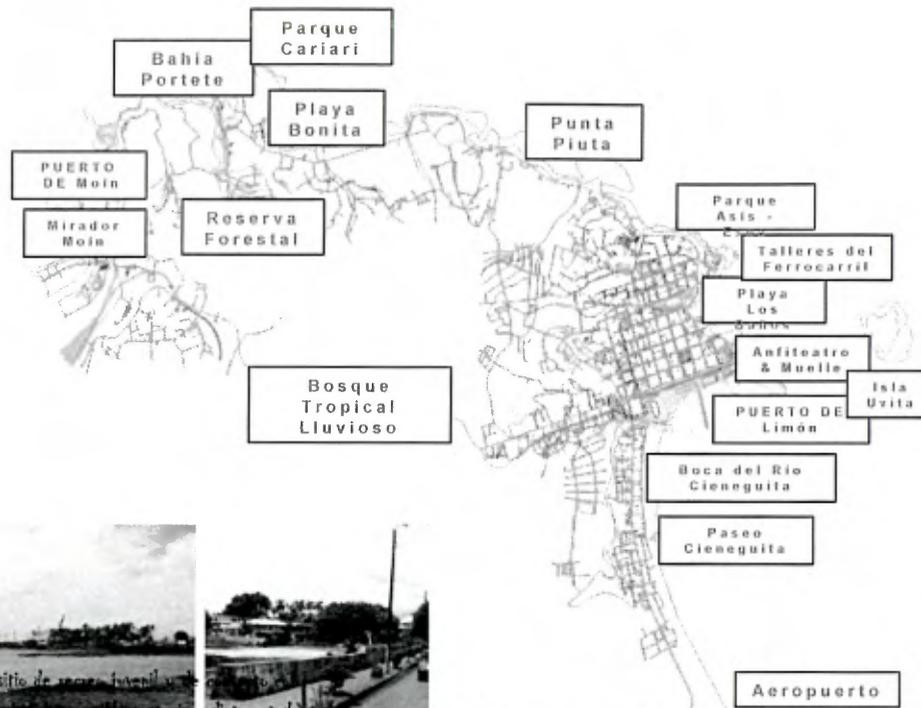
El verdadero nombre del parque es Asís - Esna, pero los habitantes de Limón lo conocen como "El Parquecito".

Una de las razones por las que se instauró como zona verde es que debajo de él pasa entubada una pequeña quebrada que va a desembocar al mar, pero aparte de esto, hoy se mantiene por su valor como hito y como sitio de recreo para el uso del barrio principalmente.

A pesar de estar en un punto de intersección de flujos vehiculares y de transporte público, su carácter es pasivo, es un lapsus en la saturada trama urbana, un espacio de sombra y vegetación representativa del lugar. Es el sitio favorito de los jóvenes, de juegos de los niños y de meditación de los mayores. No tiene grandes intervenciones en mobiliario urbano ni pavimentos, pues es más bien una zona verde que se transforma orgánicamente y sus elementos de interés por excelencia son los grandes árboles que contiene.

El típico parque de barrio, que conforma su corazón, imagen y carácter y asegura una calidad ambiental para los que rodean sin mayor trascendencia funcional a nivel macro pero gran importancia para la memoria de los habitantes, la cual se ha mantenido constante y con muy pocos cambios a través del tiempo.

Esta es naturaleza que se admira y se aprecia, con la que el hombre establece un vínculo y convive en paz.



El Tajamar

Desde el costado oeste del Parque Bahanero Vargas hasta la Zona Americana, frente al Hospital Tony Facio.

El tajamar ha sido un factor primordial en el desarrollo urbanístico de la Ciudad de Limón. Ha sido un factor decisivo en el desenvolvimiento social y turístico, tanto para los habitantes de la región como para sus visitantes. Su presencia es un símbolo en el contexto urbano de la ciudad, pues con su construcción se logró la formación de los barrios aledaños y los espacios públicos de su entorno.

Declarado de interés Histórico Urbanístico, según Decreto Ejecutivo #24356-C publicado en La Gaceta #121 del 26 de junio de 1995, de carácter Estatal. Se extendía desde el oeste de los patios del ferrocarril, y bordeaba la aduana y la zona este de la ciudad hasta el extremo norte. Solo con la construcción del tajamar se logró un desarrollo definitivo de la ciudad, éste fue la obra más importante de Minor Keith. Los diversos planos de la ciudad de Limón que se hallan en el archivo nacional de costa rica permiten apreciar que antes de que existiera el tajamar, al este de la ciudad, las mareas entraban hasta donde se encuentra el actual parque Vargas.

Antes de construirse el tajamar las aguas llegaban hasta el Mercado Municipal. A partir del terremoto de 1991 el mar se retiró mar adentro por lo menos 50 metros, lo que ha dejado al tajamar sin función, aunque se le puede considerar un bien patrimonial ya que fue parte de las obras contratadas a Minor Keith el 28 de marzo de 1892.

Playa Los Baños.

Los baños ha sido la playa de uso turístico por su cercanía, sitio de recreo juvenil y de contacto con el mar. Con la ventaja inigualable de estar rodeado por edificios que rodean la actividad urbana y así mismo parte integral de ella.

Lugar atractivo a través de los tiempos el cual apareció postteriormente abandonado y la playa contaminada por acueductos pluviales y jabonosos, y las zonas verdes y de juegos sin mantenimiento, caído el puente que lo consolidaba como sitio de actividad y grandes zonas de coral inerte expuesto.

Tras años de decadencia, la conciencia tomó lugar en el gobierno local, el cual comenzó a partir del año 2002 un proceso de mejoras trasladando el acueducto mar adentro para liberar la playa de las aguas residuales y comienza a ser evidente el mantenimiento y limpieza constante que recibe el lugar.

Actualmente plantean proyectos de regeneración que comienzan por la morfología misma de la playa, con la cual se pretende hacer una playa artificial autosustentable reemplazando arenas y estableciendo un dique que permita la mantención en el sitio. De manera que un centro de significado como Los Baños pueda ocupar de nuevo un lugar activo en la vida cotidiana de los habitantes, ahora con sus nuevas características.



Bahía Portete

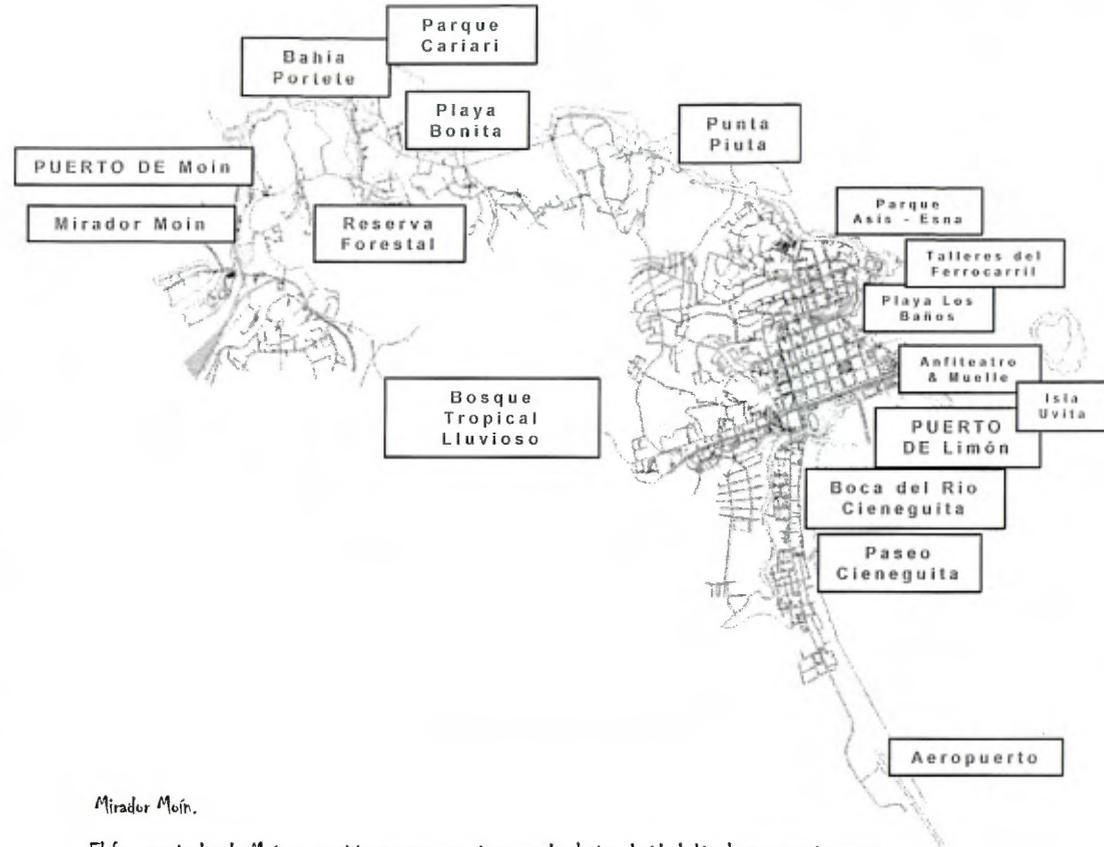
Portete tiene características morfológicas naturales que la han consolidado como un centro de acopio para los pescadores de Limón: tiene una bahía cerrada y una desembocadura de río que brindan seguridad del movimiento marino a la vez que mantiene un flujo de agua constante por el río.

Por muchos años y aún en épocas recientes fue una playa de uso lúdico por su belleza natural, la cual, al igual que muchas en Limón, fue devastada con el terremoto de 1991 y ha caído víctima de la contaminación, el descuido y la decadencia generalizada.

Sin embargo hoy día funciona como centro de acopio y comercialización de mariscos, y aunque la actividad recreativa que se generaba en ella se ha movilizó a otras playas, esto la confirma como zona enteramente pesquera.

Es por éstas características que entre los planes futuros para Portete según JAPDEVA, está la construcción de una terminal pesquera que permita una producción más eficiente que la actual, absorbiendo tanto a los pescadores de Cieneguita como a los actuales de Portete.

El sitio además cuenta con una gran masa vegetal circundante, reserva forestal protegida y zona de protección de ríos que conforman un oasis natural, el cual, a diferencia de otras zonas de protección, está en acceso inmediato por la Costanera y a solo 5 km. Del centro urbano. Este elemento devuelve a Portete su potencial recreativo y complementa el nodo de actividad que éste conforma.



Mirador Moin.

El famoso mirador de Moin es un sitio que apenas existe cuando alguien decide habitarlo por unos instantes.

No tiene ningún tipo de infraestructura, mobiliario o tratamiento, es prácticamente un recoveco en la carretera y una abertura en el cercado que rodea el puerto de Moin, sin embargo es parte importante de la memoria urbana del lugar y de alguna manera de los locales y visitantes que hacen un alto en su camino para mirar desde aquí la impresionante actividad de las grúas, los barcos y los furgones que trabajan sin cesar.

Aislado de los conglomerados urbanos, no forma parte inmediata de sus estructuras, pero su referencia más inmediata está en el mismo puerto, de grandes estructuras metálicas modulares, extensas terrazas de concreto y equipos de carga incorporados al conjunto.

Su carácter de pausa se reafirma con paradas de buses hacia ambas direcciones que tiene lugar a su lado. En este punto además se marca un término en la Costanera Norte con una intersección que la divide en dos carreteras menores.

De manera que este sitio es un púrtico de inicio o de final, es una causa de pausa y de gran visibilidad que permite la percepción dominio de un paisaje de gran complejidad y actividad, sin más recurso que el hecho de brindar la oportunidad para el suceso.



Playa Bonita.

Contraria a la negación de la franja costera predominante a lo largo de la "ameba urbana", Playa Bonita es un punto de contacto humano con el mar, abierto en torno a él. De las playas cercanas a la ciudad, esta es la más visitada por los locales y turistas, por facilidades de acceso y servicios y por una amplia gama extensión natural de la playa de la cual carecen otras como Piuta y Los Baños.

Tiene la ventaja de no haber sido gravemente afectada por el terremoto de 1991 y por presentar un desarrollo abierto a ella, no quedando rezagada detrás de las tapias traseras de las edificaciones, como es el caso de Cieneguita.

Es la última de las playas que recorre la Costanera, su acceso es parada frecuente de buses regulares y, aunque no está muy identificado con elementos formales, es un sitio "hitico" en el recorrido por dicha vía. Forma parte de los desarrollos residenciales de la clase alta de Limón, y también del desarrollo turístico recreativo, de manera que la ocupación de su suelo es mixta, pues presenta hoteles, restaurantes, viviendas de clase alta y viviendas de clase media que se comunica con Los Cangrejos, una gran reserva forestal asegura belleza escénica y carácter.

Destino en sí misma, espacio compuesto por distintas caracteres, apertura y vocación hacia el mar son las principales características de este sitio.



Cause del Río Cieneguita

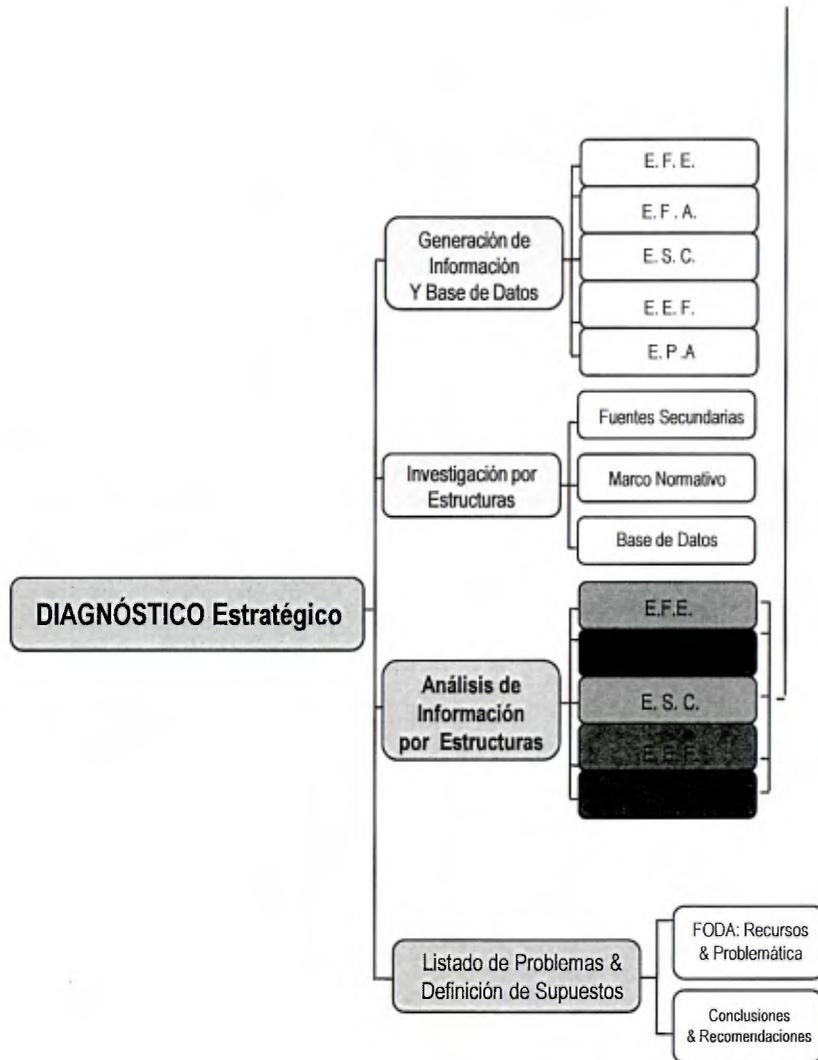
El cause del río Cieneguita ha sido históricamente un lugar de recreo para los habitantes Limón. Esta forma de aprovechamiento no deja de lado la importancia que tiene dicho río para el equilibrio de este lugar.

Su nacimiento está aproximadamente 12 Km de distancia y a unos 100-110 metros de altura en las lomas próximas a las llanuras, su cause atraviesa, en las partes bajas, zonas residenciales y su desembocadura alberga una importante actividad pesquera: lanchas, centros de acupio, etc., lo cual presenta un problema de contaminación tanto para el río como para la playa alledaña y el Puerto de Limón.

En el plan regulador se establece todo su cause como zona de protección de ríos y además existe un proyecto de reubicación para los pescadores en una terminal específica en Portete.

Estas muciones incitan a la conservación de las zonas alledañas al cauce, como reservas en las partes altas de bosque virgen, y como espacios de recreación en relación directa con la naturaleza de las zonas en articulación con áreas residenciales, de manera que se vive como río que se activa para garantizar su protección respecto a los desechos y contaminación.

E s t r u c t u r a S o c i a l C u l t u r a l



A n t e c e d e n t e s

Según el último censo, el distrito primero tenía una población de 60.298 habitantes, de los cuales 29.380 eran hombres y 30.918 eran mujeres.

Las proyecciones del INEC (INEC, marzo del 2004) ajustan esta población a un total de 65.809 habitantes, de los cuales 32.604 son hombres y 33.205 son mujeres.

Esta proyección implica una tasa lineal de crecimiento del 2,28% por año, que es mayor que la tasa nacional de 1,37% (INEC).

Si se usa esta misma tasa para proyectar la población de la ciudad hasta el año 2010, el cálculo indica que la población podría ser de unos 77.000 habitantes, o 11.859 más de los de ahora, lo que equivale a unos 3.294 hogares nuevos.

La población de Limón, según el censo del 2000, contiene 2.792 extranjeros, sólo un 5,29% de la población total, de los cuales el 73,64% son de origen Nicaragüense.

Otros grupos con más de un 1% de representación son los Panameños, con un 6,88%; los Chinos, con un 5,34%; los Colombianos, con un 4,23%; los Hondureños, con un 1,97%; los Salvadoreños, con un 1,43%; los Norteamericanos, con un 1,36%.

Los nacionales de las islas del Caribe, tradicionalmente ligados a Limón, no alcanzan a un dos por ciento.

Si se considera el cantón o país de residencia, los datos indican que un 93,57% de los limonenses vivían en el cantón de Limón. Un 4,91% vivían en otro cantón y un 1,52% en otro país. Ningún otro origen supera el 1%, incluyendo los Nicaragüenses que llegan sólo al 0,90%.

Los datos del Censo de 1984 indican que un 93,45% de la población eran costarricenses, que un 2,6% eran costarricenses naturalizados y un 3,92% eran extranjeros. Un 93,56% de la población de Limón vivía en el cantón hace 5 años, un 4,91% vivía en otro cantón y un 1,52% en otro país.

Estos datos muestran que la creencia o prejuicio que le confieren a Limón el ser una ciudad de migrantes, no se comprueba para los últimos 20 años.

Respecto a la condición étnica, el censo del 2000 define cinco categorías: indígenas, afro costarricenses, chinos, ninguna anterior e ignorado. Puesto que la clasificación la hace el que responde la encuesta y no el encuestador, las categorías son adscripciones personales a un grupo étnico. Por ello, no se puede hacer una vinculación directa entre los que se llaman "ninguna anterior" con gente de etnia caucásica y, por lo tanto, pueden quedar incluidos allí gente de varias etnias. Algo similar surge con la categoría "ignorado". Habiendo reconocido el valor relativo de la clasificación, el censo midió los siguientes tipos étnicos en Limón:

un 45,90% se identifica como afro costarricense;
un 2,93% como indígenas;
un 0,79 como chinos,
un 1,82% como ignorado y un 48,56% con "ninguno anterior".

Estos datos confirman el carácter multiétnico de la ciudad y la representatividad alta de los grupos afro descendientes dentro del tejido social limonense.

Densidad poblacional en la provincia de Limón y principales datos demográficos de la Provincia de Limón, 2000

Cantón	Distrito	Área (Km)	Población	Densidad (Hab/Km)	Índice de desarrollo humano	Posición
Limón	Limón Valle la Estrella Río Blanco Macama	1765,79	89,933	51	0,694	52
Talamanca	Bratsi Sixaola Cahuíta	2809,93	25,857	9	0,625	75
Pococí	Guápiles Jiménez Rita Roxana Cariari Colorado	2403,49	103,121	43	0,661	68
Siquirres	Siquirres Pacuaro Germania Cairo Alegria	860,19	52,409	61	0,668	61
Matina	Matina Batán Carrandí	772,64	33,096	43	0,619	78
Guácimo	Guácimo Mercedes Pocora Río Jiménez Ducarí	576,48	34,879	60	0,661	69

Elaborado por: MBA Diorsette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Asamblea Legislativa, 22 SETIEMBRE, 2006. Fuente: Instituto de Fomento y Asesoría (IFAM), Diagnóstico de GAM, Investigación y Desarrollo, Informe de Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PDNU) 2006, páginas visitadas el 08 de setiembre, 2006.

“Dentro de las múltiples formas de intervención del Estado en la sociedad, las políticas públicas tienen un papel protagónico por cuanto se convierten en una de las formas más visibles de su actuación”

En este sentido, las Políticas Públicas son el mecanismo estatal, utilizado para impulsar su estrategia de desarrollo para la sociedad, en determinados temas. Esto mediante el logro de objetivos establecidos en términos políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales.

Así las cosas, “en el campo de la cultura, las tendencias recientes se orientan hacia objetivos tan diversos como el impulso del desarrollo cultural, la consolidación cuantitativa y cualitativa del derecho a la cultura, la protección de la libertad creativa, la consolidación de la identidad cultural y la promoción en el ámbito regional e internacional de la cooperación cultural”. (Fernández Chaves: 2002, 39)

Para el caso de las políticas culturales indígenas, MIDEPLAN, presenta programas desarrollados por el Ministerio de Cultura Juventud y Deportes, en donde, en el Programa de Desarrollo Cultural en Territorios Indígenas, se contempla el apoyo técnico y otros apoyos a las comunidades indígenas en la elaboración de memorias ilustradas y otros documentos editados en su propia lengua y español, así como el apoyo de Festividades Culturales y otras actividades e iniciativas de las comunidades indígenas. Este proceso es un esfuerzo conjunto orientado a dar oportunidades a las comunidades indígenas de desarrollar su potencial creativo, respetando sus valores y tradiciones.

En lo que se refiere a manifestaciones culturales relacionadas con la producción artesanal, el apoyo se ha concretado mediante actividades de capacitación dirigidas principalmente a mejorar la calidad de las artesanías, retomando sus propias experiencias y conocimientos en el uso de materias primas naturales, como la extracción de fibras naturales de la hoja de pita, tintes y otros; valorando y fomentando a la vez, el rescate de diseños tradicionales que recrean ideas, conceptos y formas que reflejan su relación directa con la naturaleza.

Por el lado de los afrodescendientes, no se ha encontrado a nivel de Gobierno, políticas públicas específicas para este sector, sin embargo si se han encontrado acciones afirmativas en torno al manejo del tema. Se creó la Comisión Ad- Hoc para crear acciones afirmativas de los y las

afrodescendientes, la cual recomendará acciones a través de iniciativas legislativas. Como primer acuerdo se le dio apoyo en la organización del III Encuentro de Parlamentarios / as Afrodescendientes que se llevó a cabo en Costa Rica.

En el año 2005 ante congresos y diferentes senados de los diferentes países del continente y el Caribe se formó el Parlamento Negro de las Américas, cuya función será:

1. Eliminar la invisibilización de las leyes de los afro descendientes en el ámbito político, económico y social de las Américas y el Caribe.
2. Combatir todas las formas de racismo y discriminación.
3. Impulsar todas las acciones afirmativas que promueven la integración, la reivindicación de los derechos humanos y la equidad de género.
4. Lograr la búsqueda del reconocimiento de la diáspora africana, impulsando la conquista y defensa del territorio y la territorialidad ancestral.
5. Promover la participación política de inclusión, en todos los espacios de decisión y de poder para los y las Afro descendientes.

No se encontró información referente a las políticas públicas específicas para la cultura china y otras culturas insertadas.

De acuerdo con la Ley Indígena Costarricense, Ley N. 6172 de 1977, en su artículo 1, el Estado Costarricense ha definido a los indígenas como: las personas que constituyen grupos étnicos descendientes directos de las civilizaciones precolombinas y que conservan su propia identidad. Así, el indígena es aquel que tiene conciencia de poseer una cultura y una identidad propias, caracterizadas por un idioma, costumbres, tradiciones, espiritualidad y a quien la misma comunidad o pueblo ancestral reconoce como descendiente y perteneciente a un pueblo indígena. Los pueblos indígenas que predominan en la Provincia de Limón son: los Bribris y los Cabécares.

Los Bribris habitan en las regiones Huetar Atlántica, especialmente en los territorios de Salamanca y Keköldi-Cocles. Es uno de los pueblos indígenas mayoritarios en términos de población.

Estas comunidades reafirman, promueven y recrean valores y tradiciones propias que contribuyen al fortalecimiento de su identidad cultural, tales como la construcción de viviendas tradicionales, conformación de grupos culturales que rescatan y proyectan danzas tradicionales y otras actividades como la enseñanza de la lengua bribri, así también la producción de diversas artesanías con materias primas naturales como jícaros, cabuya y pita. Además la aplicación de tintes naturales, donde aparecen técnicas artesanales tradicionales, tales como diseños, formas que reflejan el entorno natural y cultural.

El otro grupo indígena son los Cabécares los cuales se localizan en Bajo y Alto Chirripó, Nairi Awari (Cantones de Matina y Siquirres) Tainy y Talamanca – Cabécar (Cantón Central y Talamanca).

La mayor población indígena se concentra en el territorio de Alto Chirripó. También estas comunidades indígenas al igual que los bribris conservan diversas tradiciones y costumbres, algunas de las cuales se materializan mediante la realización de festivales culturales, transmisión de la lengua cabécar entre generaciones y transferencia de conocimientos relacionados con la medicina natural, construcción de viviendas tradicionales, técnicas de producción agrícola y artesanal. También confeccionan diversos tipos de artesanías con materias primas naturales como jícaro, cabuya, pita y utilizan tintes naturales para la decoración de dichas artesanías.

Está integrada por inmigrantes que vinieron del sur de China, especialmente de la provincia de Guandong, estos llegaron en el siglo XIX para dedicarse a los pesados trabajos de la construcción del ferrocarril al Atlántico y también a actividades agrícolas.

En 1949 se produce la revolución China y se establece un estado comunista, esto redujo el flujo de migrantes cantoneses. Aunque existe una alta concentración de emigrantes asiáticos en el país en 1927 la mayor concentración se ubicaba en la zona caribeña.

En la primera etapa de esta migración los asiáticos se establecieron principalmente lejos de los centros de poder, prefiriendo el volumen de oportunidades comerciales que ofrecían los pueblos y comunidades rurales.

Grupos étnicos presentes en la Provincia de Limón

Etnia	Total	Hombre	Mujer
Indígenas	25.016	13.008	12.008
Afrodescendientes	54.131	26.968	27.163
Chinos	877	508	369
Otros	254.073	132.341	121.732
Ignorado	5.198	2.625	2.490

Elaborado por: MBA Diorsette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Asamblea Legislativa. Fuente: INEC.

Las etnias Indígenas Actuales

Creo que queda demostrado así que la raíz indígena está presente en la cultura nacional, aunque queramos acallarla, raíz que también es genética, para la población costarricense. Según el Instituto de Investigaciones para la Salud de la Universidad de Costa Rica, IINISA. "el 60%" del patrimonio costarricense es de origen indígena.

Ahora bien, la coexistencia de culturas diferenciadas sólo es posible sobre la base de la existencia de identidades culturales particulares y creo que esta es una buena razón para garantizar las condiciones que permitan a estas culturas desarrollarse y reproducirse. Aunque se ha tratado de impedir que estas culturas conserven sus identidades, tienen de alguna forma que romper su aislamiento para consolidarse como identidad, es decir, es necesario ampliar los márgenes de solidaridad. Si los bribris como bribris pudieran desplazarse todos a San José, jamás llegarían a ser más de 7.000 y podrían ser fácilmente ignorados; pero, en cambio, si lo hacen con los malekus, con los ramas, con los afrocaribeños y los diferentes grupos que encierra este ámbito cultural, pueden hacer valer sus reivindicaciones culturales, porque pueden representar un grupo de poder.

Programa de Rescate y Revitalización del Patrimonio Cultural. Región Indígena Marcos Guevara. Vicerrectoría de Acción Social UCR.

La Identidad Latino Mestiza

Es decir, que el espacio de construcción de la identidad latino-mestiza se realiza en lo productivo, en lo organizativo y en lo cotidiano de la convivencia, estos mismos espacios son los que permiten el encuentro con otros grupos étnicos y en consecuencia su integración. Algunas de estas etnias que participan de manera articulada, de nuevo se encuentran en la compleja realidad social que siempre ha representado para nosotros el Atlántico costarricense, de manera que esta identidad de los latino-mestizos pasa por una serie de procesos que la complejizan y la articulan con otros sectores sociales regionales, que le dan un carácter de difícil determinación, pero que empieza a construirse con las reservas del legado cultural de los antiguos migrantes, sobre el legado indígena de la cultura maicera, y con las prácticas culturales que empiezan a redimensionarse como producto de los procesos complejos de tránsito y entre opciones de reproducción social y de los procesos sociales en los que está participando esta población, que cuestionan su permanencia como sector social. De esta forma, la propia identidad latino-mestiza es constituida y reconstituida, creada y recreada, a partir de estos procesos, con la incorporación de valores culturales abandonados de ese legado cultural indígena anterior, con el reencuentro con las poblaciones indígenas y de otras manifestaciones étnico-culturales de la misma zona; a partir de las experiencias productivas y socio-organizativas. y finalmente, con la pretensión de crear un sentido de colectividad.

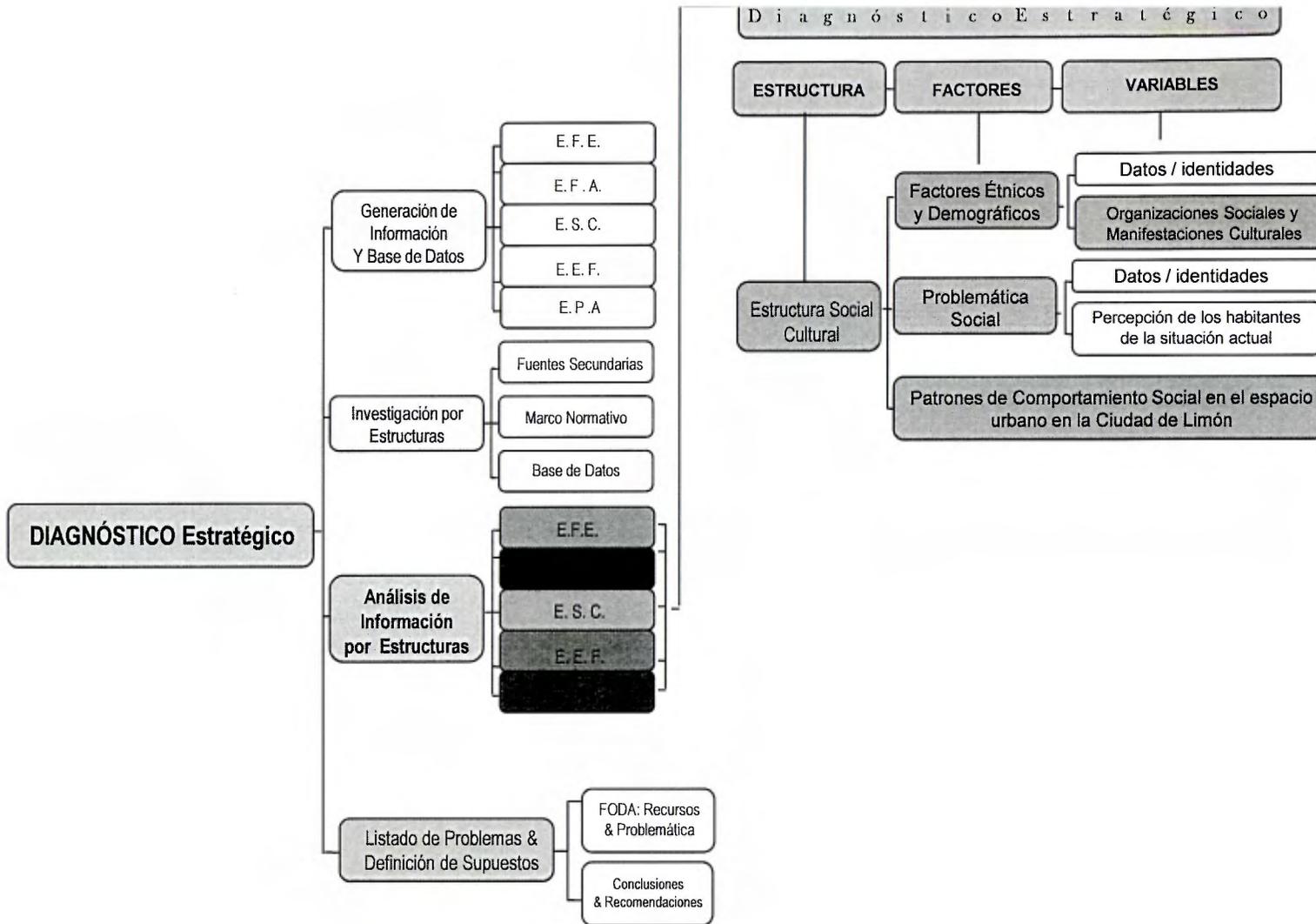
Programa de Rescate y Revitalización del Patrimonio Cultural. Latinos Mestizos. Rolando Rivera. Vicerrectoría de Acción Social UCR.

La Comunidad Étnica China

Los primeros chinos se adaptan más que todo a través del comercio. Algunos dicen: Pero, ¿qué no tenían lavanderías-hoteles?. Sí. Por cierto que en 1903 había 7 lavanderías en el país y todas eran de chinos, los emigrantes siempre han tenido cierto tipo de adaptación; los hoteles, en su mayoría, son de emigrantes no necesariamente chinos. En algunos negocios aparecen chinos jóvenes con el nombre del chino viejo y nadie sabe la diferencia, porque los oficiales de migración no andan en esas y los oficiales de patentes reciben cualquier cantidad de plata para seguir su camino. Esta situación se daba mucho en Limón y es muy simpática. Dice Zayra Fonseca, quien hizo su tesis de Licenciatura en Historia sobre los chinos durante el siglo XIX en Costa Rica, que en Puntarenas no se había muerto ningún chino hasta 1921 y estuvieron ahí más de 100 años. Les ocurre el primer tipo de conflicto que es destructivo para la unidad y la solidaridad en cuanto al matrimonio, porque algunos de ellos vienen a estar aquí 20 años y están casados en China, con sus matrimonios arreglados: obviamente, ellos necesitan compañía y establecen relaciones consensuales con mujeres blancas, que son costarricenses; hay doble razón para ello, pues las costarricenses pueden legalizar su situación en el país y muchos se nacionalizan, y en segundo lugar, por una preferencia racial, y como lo hemos establecido en las entrevistas, porque ellos

mismos definen el racismo que traen consigo en su cultura; tienen una preferencia por las mujeres blancas. Naturalmente, como hemos visto los antropólogos en otras circunstancias, la mujer pobre blanca se casa con un chino respetable que tiene una pulpería; estamos hablando de mujeres de la meseta, hijas de agricultores, algunas maestras heredianas. etc., que se casan con chinos, aunque la unión es consensual. Surge entonces un conflicto en la comunidad china, ya que los viejos consideran que esto es irrespetar sus tradiciones, y los más jóvenes dicen: pero qué hago con mis necesidades. Más o menos esa es la situación que se va presentando, luego vienen los hijos y los chinos puros tienden a rechazar a los chinos cruzados, que son los resultados de las uniones. Los cruzados se identifican más con la sociedad costarricense y son inclusive el gran puente entre la cultura china y la cultura nacional. Ellos son los que hacen las grandes contribuciones, y es así como en Limón tenemos gente como Jorge Win Chin que fue uno de los líderes de la educación y estableció junto con otros el primer colegio de Limón, como don Beto León, y otras personas que han hecho mucho por la comunidad. Entonces ahí vemos la importancia que tiene la comunidad, cuando se integra a través del matrimonio.

Programa de Rescate y Revitalización del Patrimonio Cultural. Etnia China. Dr. Moisés León. Vicerrectoría de Acción Social UCR.



Todas las regiones de Costa Rica, tiene rasgos culturales muy particulares, gracias a la naturaleza de los preceberos y a los procesos de mezcla las entre culturas.

Estas características, han sido impresas por grupos tales como indígenas precolombinos, los afro descendientes traídos en condición de esclavitud desde África, los chinos que han venido en busca de nuevas oportunidades, son los que han destacado en la población costarricense.

La provincia de Limón, en la actualidad, no está exenta de esa pluriculturalidad, que se ha reproducido en sus comunidades. El cantón de Talamanca, cuenta con territorios indígenas con etnias Cabécares y Bribris, por su parte los afrodescendientes tienen amplia participación en este cantón, que también se enriqueció con culturas Europeas – Puerto Viejo principalmente-. El Cantón Central, cuenta con muchas características de otras culturas, por su parte, la cultura china también cuenta con una participación visible y no se puede obviar la participación que migrantes centroamericanos le han impreso al cantón.

Al mismo tiempo si hablamos de desarrollo integral, podemos mencionar la Creación del Consejo Regional para el Desarrollo de la Provincia de Limón, la cual colaborará en el desarrollo de esta provincia, mediante la participación de los representantes institucionales y comunales de la región, mejorando la dirección, coordinación y articulación institucional.

nº 33778-mideplan-ci el presidente de la república, el ministro de planificación nacional y política económica y el ministro de coordinación Interinstitucional. En uso de las facultades conferidas en los artículos Nos. 140, incisos 3) y 18), artículo 146 de la Constitución Política, artículos 25.1, 27.1 de la Ley General de Administración Pública (Nº 6227 del 2 de mayo de 1978) y, artículos 1, 3, 4, 14 y 19 de la Ley de Planificación

Nacional Nº 5525 del 2 de mayo de 1974 y sus reformas.

Considerando que la finalidad es construir mecanismos de articulación interinstitucional para atender el desarrollo integral de la provincia de Limón, así como promover la coordinación intersectorial y la participación ciudadana.

El Consejo Regional de Desarrollo para Limón (Coredes) representa un espacio adecuado para contribuir al desarrollo de esta provincia, sobre todo porque las iniciativas se pueden planificar para ser ejecutadas de forma coordinada con los directores regionales.

“Queda clara la importancia de Coredes, pues en casi todas las iniciativas para lograr el desarrollo de la Vertiente Atlántica se requiere de la participación de varias instituciones y ¿quiénes mejor que ustedes para llevar la información y las inquietudes a los jefes de sus respectivas instituciones?”, enfatizó el ministro Vargas.

Esta organización ha participado también en el análisis de los componentes aprobados y la forma en que se ejecutará el proyecto Limón Ciudad Puerto, por parte del equipo liderado por Álvaro Rodríguez, coordinador del proyecto. En especial porque el trámite se finiquitó con el Banco Mundial y solo resta el aval legislativo para continuar con su ejecución.

Dentro de las iniciativas para la provincia está la modernización portuaria, que se ha visto rezagada por la resistencia del Sindicato de Trabajadores de Japdeva quienes dan un no rotundo a los planteamientos del Gobierno.

“Mediante el cambio de modelo de gestión en los puertos no solo se busca que éstos sean eficientes sino lograr, por medio del pago de cánones, muchísimos más recursos para el desarrollo de Limón. No solo para el cantón central sino para todos los demás cantones de la provincia”, concluyó Vargas.

Gastronomía, Música, Danza, Arte y Lenguaje

La población afro descendiente, es una población bilingüe, que guarda sus costumbres y cultura. Dentro de los platos, se tiene el Rice & Beans, Bamy (tortilla de yuca), Jacki con Bacalao, patty, banan fritters (toratas de banano), fried cake (queque frito), corn meal porridge (atol de maíz), pan bon, atol de plátano, cocadas, sopa de mondongo, y como bebidas hiel, carambola, limonada, té de hierbas.

La música afrocaribeña (el calipso, historias cantadas) danzas de participación grupal (cuadrilla y Palo de Mayo). En las velas, se tiene una costumbre interesante, participar en juegos de mesa, realizar cantos, repartir comida, café y licores; durante el entierro se entonan canciones.

En lo que se refiere a manifestaciones culturales de la población indígena, destaca la producción artesanal, en donde se recrean ideas y formas que reflejan su relación directa con la naturaleza.

La población china le ha insertado a la provincia, su gastronomía. Otras costumbres, como la danza del dragón, es utilizada en ocasiones importantes y es reconocida porque inspira profundo respeto y es símbolo de poder, dignidad y buena suerte. Por su lado la danza del León, le añade más alegría al ambiente festivo. Por su parte, la población europea, principalmente ha insertado su gastronomía.

En el cuadro anterior, que presenta los grupos étnicos presentes en la zona, se observó que la

mayor parte de la distribución la ocupa el grupo otros, seguido por los afrodescendientes e indígenas.

De acuerdo con la Ley #7426 del Día de las Culturas, "Todos los años se conmemorará el 12 de octubre como "Día de las Culturas", para enaltecer el carácter pluricultural y multiétnico del pueblo costarricense. Se recordará, asimismo, el hecho histórico del arribo de Cristóbal Colón al continente americano".

Los valores indígenas, europeos, africanos y asiáticos presentes en la composición idiosincrasia costarricense se exaltarán en los actos conmemorativos del Día de las Culturas.

Se recordará, en ese día, los lazos históricos y culturales que vinculan a las naciones de Hispanoamérica. Además, se estimulará la recuperación de los citados valores.

La llegada de los españoles al Nuevo Mundo cambió de sentido 502 años después. Esto ocurrió en 1994, fecha en la que se promulgó la Ley del Día de las Culturas. De esta forma, el tradicional Día de la Raza quedó obsoleto y dio paso a un nuevo significado. El mismo se fundamenta en la tolerancia, reconoce la diversidad étnica prevaleciente en América y no niega la herencia de España, el legado de los indígenas y el aporte africano, entre otros.

"... que la cultura da al hombre la capacidad de reflexionar sobre sí mismo. Es ella la que hace de nosotros seres específicamente humanos, racionales, críticos y éticamente comprometidos. A través de ella discernimos los valores y efectuamos opciones. A través del hombre se expresa, toma conciencia de mismo, se reconoce como un proyecto inacabado, pone en cuestión sus propias realizaciones, busca incansablemente nuevas significaciones, y crea obras que lo trascienden..."

Cada cultura representa un conjunto de valores único e irremplazable, ya que las tradiciones y formas de expresión de cada pueblo constituyen su manera más lograda de estar presente en el mundo."

UNESCO, 1982: Declaración de México sobre Políticas Culturales)

Gastronomía, Música, Danza, Arte y Lenguaje

En la semana del 12 de Octubre de cada año, Limón celebra el Día de la Culturas, su tradicional Carnaval. La celebración del carnaval se lleva a cabo desde 1949 en el cantón central de Limón.

Esta tradición se ha destacado desde su inicio como una manifestación netamente afrocaribeña. Sus orígenes se asientan en las tradiciones traídas de las Antillas por el grupo étnico mayoritario de la provincia.

En general estos carnavales se prolongan por cuatro días y culminan con el desfile que es la actividad más importante, la cual incluye comparsas que danzan con muy buen ritmo al sonido de sus propias bandas a base de instrumentos de percusión las cuales incitan a los espectadores a contonearse a su paso.

En Limón se cuenta con una gran diversidad cultural así como de lenguas. En un comienzo los indígenas hablaban sus propias lenguas, las cuales han sido milagrosamente conservadas, al menos en parte, después de la llegada de los conquistadores españoles.

Los primeros barcos comenzaron a traer trabajadores negros en su mayoría, procedentes de Kingston, Jamaica, para

laborar en el ferrocarril. Terminada la obra los inmigrantes se quedaron para trabajar en las fincas bananeras y así se fueron estableciendo en Limón y sus alrededores.

En un principio el idioma inglés predominaba entre la mayor parte de la población. Se dice que en realidad no existió el deseo de aprender el español entre los jamaicanos.

Los españoles eran llamados pañas, como en Colombia. El término paña viene de España, así para el negro limonense todo latino se consideran españoles. (Pañaman).

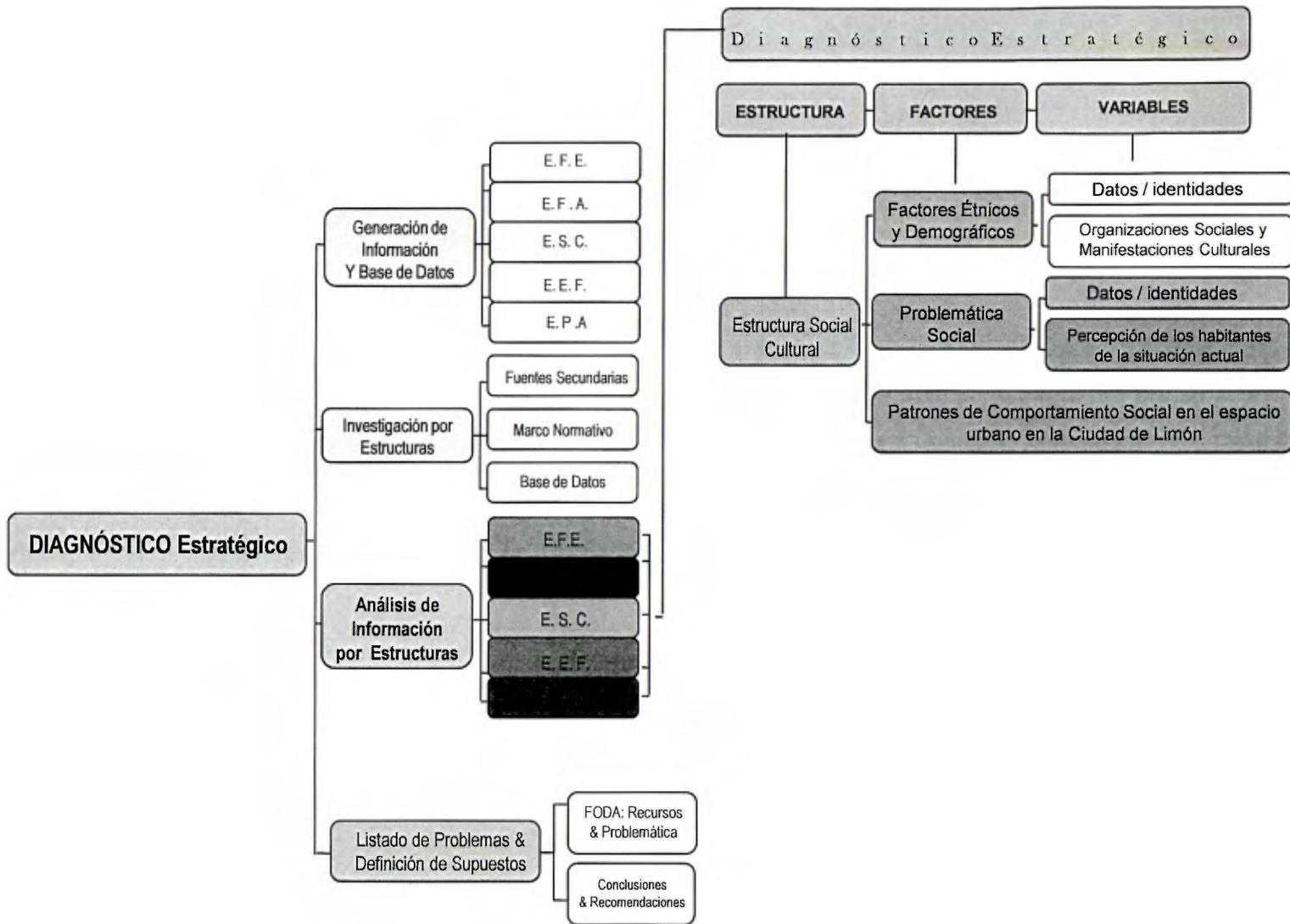
Los descendientes de estos primeros pobladores negros tienen como idioma el inglés, pero en su mayoría hablan un dialecto vernáculo, el cual es el producto de la mezcla del idioma de otros grupos minoritarios de Barbados, de las ex-colonias francesas del Caribe y del idioma español.

Este tema del idioma lo han planteado los antropólogos Giselle Chang Vargas y Fernando González Vásquez y se refieren a este inglés criollo limonense con el nombre de "Mecatellyu", en su estudio "Breve Esbozo de la Cultura Afrolimonense"

Personajes

En 1919 el primer héroe nacional de Jamaica, Marcus Garvey funda la Asociación Universal para el Avance del Negro, The Universal Negro Improvement Association (UNIA). El Black Star Line es el edificio catalogado entre los monumentos de valor excepcional en nuestro inventario, que se originó como sede de la asociación creada por Marcus Garvey en los años 20. La UNIA tenía el propósito de crear el comercio entre poblaciones negras del continente americano y de un eventual regreso al África, tanto culturalmente como físico de los negros inmigrantes que se encontraban en el Caribe.

En 1949 el Señor Alfred Henry Smith "Mr. King", conjuntamente con un grupo de ciudadanos caribeños, crearon los carnavales de Limón. Pero el hecho que más hace destacar a Mr. King fue el presidir por más de cincuenta años la "División 300" (filial Ciudad de Limón) de la organización negra que en su momento fuera la más grande a nivel mundial, es decir la Asociación Universal para el avance del Negro (UNIA) fundada por M. Garvey. Mr. King fue respetado y apreciado por una gran mayoría de limonenses, pero también tuvo sus malos ratos al confrontar grupos que se oponían a su poca apertura en la dirección de la UNIA. En 1987 el Sr. Alfred Henry Smith dio su gran apoyo a la iniciativa del proyecto que presentó un grupo de ciudadanos al Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes para que el edificio del Liberty Hall, más conocido como Black Star Line, fuera declarado como Patrimonio Cultural de Costa Rica.



La Identidad

La encuesta incluyó una serie de preguntas con respuestas múltiples sobre los problemas más importantes que tiene que enfrentar en la ciudad. Los resultados son los siguientes (la desagregación por barrios no es estadísticamente significativa):

Percepción de los problemas más importantes de Limón

	porcentaje de respuestas		porcentajes de respuestas
Drogadicción	48,1	Infraestructura	5,7
Desempleo	44,3	prostitución	4,3
Delincuencia	38,9	Salud	4,3
Seguridad-violencia	25,1	Desatención gubernamental	4,0
Basura	16,4	inundaciones	3,8
Calles	14,5	desintegración familiar	3,3
Pobreza	9,5	otros	19,1
Total			244,1

Fuente: FLACSO, 2004

El total es mayor que 100 porque la pregunta tiene respuestas múltiples

Casi el 50% de los encuestados nombró la drogadicción como el problema más serio de la ciudad de Limón. De acuerdo con los informantes calificados, este problema es especialmente grave entre los jóvenes que no estudian y no trabajan. Como es corriente en los problemas de tráfico de drogas, la venta de drogas es una forma de obtener dinero fácil y lograr niveles de consumo que no se logran con los trabajos normales. No es de extrañar que los problemas que siguen en la lista sean el desempleo y la delincuencia. Otros problemas obviamente ligados son la inseguridad y las situaciones de violencia.

Ante la pregunta sobre la responsabilidad de solucionar los problemas, la respuesta muestra el alto grado de dependencia de la población del gobierno central. El Cuadro No. 56 muestra que el gobierno central es el responsable principal de la solución de todos los problemas, incluso algunos, como la recolección de basura y el estado de calles, que son de responsabilidad local. La municipalidad es considerada un responsable secundario en todos los problemas.

Llama la atención que las Asociaciones de Desarrollo, que se supone tienen como función el buscar soluciones de carácter local movilizando los recursos locales y apalancando recursos del Estado, aparecen en una prioridad igual o más baja que JAPDEVA, la institución descentralizada del gobierno central con funciones de desarrollo regional, especialmente en infraestructura

Responsable de solucionar los problemas

Des.	Gob. Central JAPDEVA	Municipalidad	Partidos Políticos	Asoc.
Drogadicción	80,5%	27,7	14,4	10,3
Desempleo	82,6%	28,3	19,6	12,0
Delincuencia	81,4%	27,7	14,4	10,3
Seguridad-violencia	84,8%	29,5	13,3	9,5
Basura	58,2	56,7	4,5	6,0
Calles	76,7	40,0	10,0	6,7
Pobreza	95,0	12,5	12,5	7,5

Fuente: FLACSO, 2004

Tasas de Interés según áreas de atención y estratificación Municipal áreas de atención

Estratos	I fortalecer gestión de planificación adm	II fomento desarrollo protección medio ambiente	III mejorar los servicios comunales	IV construcción y mejoras de la infraestruct.	V refinanciamiento de deudas municipalidad Otras inst.
Uno	8	6	9	9	15
Dos	10	6	11	11	15
Tres	13	6	15	14	15
Cuatro	14	8	16	15	15
Cinco	16	8	18	17	15
Seis	17	10	19	18	15

Fuente: IFAM, www.ifam.go.cr. Página IFAM/docs/politicacrediticia20005.doc. Recuperado el 08 de setiembre, 2006.

5 Limón. Siquierres y Pococi. 1 Talamanca. 4 Matina. 3 Guácimo

La Pobreza

Para diagnosticar la pobreza en Limón se utilizó el método empleado por el INEC en la EHPM, que es el Método del Ingreso, que “consiste en calcular una línea de pobreza, que representa el monto mínimo *per capita* necesario para que un hogar pueda atender las necesidades básicas de sus miembros (alimentarias y no alimentarias), y compararla con el ingreso *per capita* de cada hogar” (INEC, 2002:16). Para ejecutar el método, se calcula el valor de una Canasta Básica de Alimentos *per capita* (CBA).

Los resultados generales que se obtuvieron indican que los hogares que se definen en extrema pobreza tienen un ingreso *per capita* de 18.398 colones mensuales (15.671 colones, que fueron calculados por la fórmula arriba explicada, aumentados en un 17,4% que el INEC agrega para dar cuenta de la subdeclaración), y corresponden al 11,47% de los hogares. Los hogares en pobreza relativa tienen un ingreso que siendo superior a 18.398 colones, no alcanza a llegar a los 40.106 colones (34.162 más el 17,4%) y son un 26,18% de la muestra. Los hogares no pobres, que tienen un ingreso mayor de 40.106 colones constituyen el 62,34% de los hogares encuestados. Existe un 4,8% que no pudo ser clasificado por carencia de los datos de ingresos, que no está incluido en el cálculo anterior. Según la EHPM, los valores para el país y para la región Huetar Atlántica en el año 2002 se muestran y se comparan en la tabla siguiente:

Distribución porcentual de los hogares de acuerdo con la línea de pobreza

	no pobres	pobreza relativa	
pobreza extrema			
Encuesta Limón 2004	62,34%	26,18%	11,47%
Total País	79,4%	14,4%	5,9%
Región Huetar Atlántica	76,4%	17,5%	6,1%

Fuente: Encuesta FLACSO, 2004. INEC, 2002.

Es decir, la encuesta muestra una situación de pobreza extrema y relativa mayor que las agrupaciones de nivel superior, siendo la pobreza extrema casi el doble de la nacional y la pobreza relativa es levemente inferior al doble de la nacional. Si se usa la distribución territorial del ingreso, los resultados no son estadísticamente significativos, aunque se observan situaciones extremas en la Periferia Sur y en Limón 2000, donde los no pobres son sólo el 46,7% y 44% de los hogares, respectivamente. Sólo en el Centro y el Área al Sur de la Carretera 32 tienen un porcentaje de no pobres mayores de la media para la ciudad.

Si se analiza la relación entre la línea de pobreza y el sexo de la jefatura del hogar, se observa que en los hogares con jefatura femenina son significativamente más pobres que los con jefatura masculina. Los hogares en pobreza extrema y jefatura femenina son más del doble que los de jefatura masculina (18,2% contra 8,6%); los hogares en pobreza relativa son alrededor de un tercio más (31,4% contra 24,0%) y los hogares no pobres son sustancialmente menos (50,4% contra 67,4%).

Pobreza Extrema, Pobreza Relativa y No Pobres
 Según sexo de los jefes de hogar

Línea de Pobreza	sexo de la jefatura		total
	hombre	mujer	
Pobreza extrema	8,6%	18,2%	11,5%
Pobreza relativa	24,0%	31,4%	26,3%
No pobres	67,4%	50,4%	62,3%
	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta FLACSO, 2004. SIG =0.002

Ampara hoy día la ciudad de Limón, una sociedad que no ha comprendido que la respuesta para sus problemas se encuentra en ellos mismos, en su riqueza cultural, humana y en su legado histórico caribeño evidente en cada centímetro cuadrado que conforma dicha ciudad.

Así mismo, “la provincia de Limón representa el 18% del territorio nacional y como tal, apoyado por la diversidad climática de influencia tropical, cobija gran parte de las especies del país. Este hecho es importante y le permiten a la región una alta posibilidad competitiva para la investigación, prospección y utilización, a nivel mundial para el desarrollo de productos farmacéuticos, para la industria y la agroindustria, la agricultura y otra gran cantidad de usos y servicios ambientales de significado valor para la humanidad, estableciendo la posibilidad invaluable para su desarrollo estratégico.”

Propuesta técnica Proyectos Urbano -Ambientales. Banco Mundial . Septiembre, 2004.

La Drogadicción

Con base en un estudio desarrollado por el IAFA en el año 2000, se presentan datos del consumo de drogas en los cantones de la Provincia de Limón.

Se tiene que los porcentajes de las personas que alguna vez en su vida han consumido alcohol, es el más elevado en todos los cantones de la provincia con respecto a los que han consumido alguna droga o tabaco; siendo el principal cantón Siquirres, que también tiene un alto porcentaje en consumo de tabaco y marihuana.

Prevalencia de vida y de último mes de consumo de drogas en la población de 12 70 años según cantón.

Cantón	Vida	Mes	Vida	Mes	Vida	Vida	Vida
	Tabaco	Tabaco	Alcohol	Alcohol	Marihuana	Cocaína	Crack
Limón	26.8	13.4	56.7	26.8	6.3	1.6	0.0
Talamanca	20.0	12.0	48.0	12.0	4.0	0.0	0.0
Pococi	22.4	9.5	47.4	21.6	4.3	0.0	0.0
Siquirres	40.0	18.3	65.0	33.3	8.3	0.0	0.0
Matina	26.8	14.6	51.2	19.5	7.3	0.0	0.0
Guácimo	44.0	18.0	54.0	26.0	8.0	0.0	0.0

Elaborado por: MBA Diorsette Pecóu, Investigadora del CEDIL, Asamblea Legislativa, 22 SETIEMBRE, 2006.
 Fuente: IAFA, Bejarano y Ugalde, 2002. Consumo de drogas en Costa Rica, resultados de la encuesta nacional del 2000- 2001.

Habitantes de diferentes etnias y diferentes culturas se conjugan en un territorio aislado para hacerlo una ciudad compleja, densa y viva...

• Ministra de Seguridad Pública en Limón:
LUCHA CONTRA LA DELINCUENCIA Y LA DROGA DEBE SER COMPARTIDA

“La lucha contra la droga, contra la delincuencia, debe ser compartida. Nosotros estamos haciendo nuestra parte trabajando para contar con más y mejores policías, pero, ¿qué esperamos de los ciudadanos? Esperamos acabar con la indiferencia. Esperamos solidaridad”, dijo la ministra de Seguridad Pública, Janina del Vecchio, durante la sesión mensual del Consejo Regional de Desarrollo para Limón (Coredes- Prolí), realizada la semana pasada en el Centro de Servicios del Caribe, Interinstitucional. La reunión contó con la presencia del ministro de Coordinación Interinstitucional y de Economía, Industria y Comercio, Marco Vargas Díaz.

Durante la sesión anterior, los miembros del Coredes habían externado su preocupación por los problemas de inseguridad que se viven en Limón y Vargas prometió invitar a la ministra Del Vecchio a la siguiente sesión, para que se refiriera al plan de inversión de los \$0,03 del impuesto al banano que fueron trasladados para invertir en seguridad en la región del Caribe, por iniciativa del Ministro de Coordinación Interinstitucional.



Explican planes para el Caribe a miembros del Coredes-Prolí. Gerardo Sáenz Valverde, Diario La Extra. San José, Costa Rica, Jueves 21 de agosto de 2008

Los Jóvenes

En la opinión de los informantes que se utilizaron en el estudio, uno de los problemas más serios que enfrenta la comunidad limonense es la situación de su juventud, que ellos caracterizan como pocas esperanzas de empleo, alta deserción escolar, y las consecuencias inherentes: delincuencia, drogadicción, prostitución y violencia. Lo que sigue a continuación intenta mostrar esta situación, con el objetivo de identificar causas y posibles cursos de acción.

El Cuadro No. 30 muestra la distribución de la población en cohortes de cinco años. Como se puede observar, Limón es una comunidad joven, pues un 80% de la población encuestada tiene menos de 45 años, más de la mitad tiene menos de 25 años y un 33.8% está en edad escolar. Una población en que predomina la gente joven tiene, desde la dimensión del bienestar social, desafíos y potencialidades importantes. Las potencialidades están en la capacidad productiva futura que la gente joven representa y en las demandas por bienes y servicios que le permitirían a la economía local crecer. Los desafíos están en cómo crear las oportunidades para que estos potenciales se realicen. Las oportunidades se refieren fundamentalmente al acceso a la educación y al mercado laboral

La situación que se muestra en la encuesta en términos del acceso que la juventud tiene a las oportunidades es mixta. Los Cuadros No. 31 y 32 muestran que el porcentaje de personas que estando en edad escolar no sigue ninguna forma de educación formal es 8.6%. El Cuadro No. 32, con datos del Censo del 2000, muestra que estos niveles de deserción no son más altos que el promedio nacional. La deserción se concentra en el

nivel de la educación diversificada (15.8%, que representa un 48.7% de la deserción total), que son adolescentes (edad de ingreso de 15 a 17 años), y que un porcentaje también alto (9.1%, o un 25.6% de la deserción total) no está entrando al primer ciclo (edad de ingreso de 6 a 8 años).

El Cuadro No. 33 muestra los niveles de actividad de la población en edad escolar que no están estudiando. Como se puede observar, sólo un 23.1% de los mayores de doce años que no estudian están empleados. Un 65.4%, no está activo y el resto está o desempleado o buscando trabajo por primera vez. A pesar de que los números no indican una situación crítica cuando se compara con los niveles nacionales, la preocupación de estos representantes de las comunidades tiene un asidero demostrable, puesto que, el que aquellos que no participan de la educación regular no tengan actividad alternativa, es sin duda un problema.

La situación de pobreza de los hogares con jóvenes y con niños menores de doce años (Cuadros No. 34 y 35) muestra una situación aún más compleja. En los hogares con jóvenes se detecta un porcentaje levemente mayor de pobreza extrema (11,18% contra 11,13%) y bastante mayor de pobreza relativa (37,9% contra 18,4%) respecto a los hogares sin jóvenes. En los hogares con niños menores de 12 años la situación es también en contra, con 13,4% contra 8,7% en pobreza extrema y 29,3% contra 21,7% en pobreza relativa. El ingreso per cápita mensual de las familias con niños es 37.466 colones o 39.30% menor que en las familias sin niños y 22.031,65 colones o 36.86% menor que en las familias sin jóvenes (Cuadro No. 36).



La Policía realiza operativos para buscar armas, drogas y vehículos sospechosos.

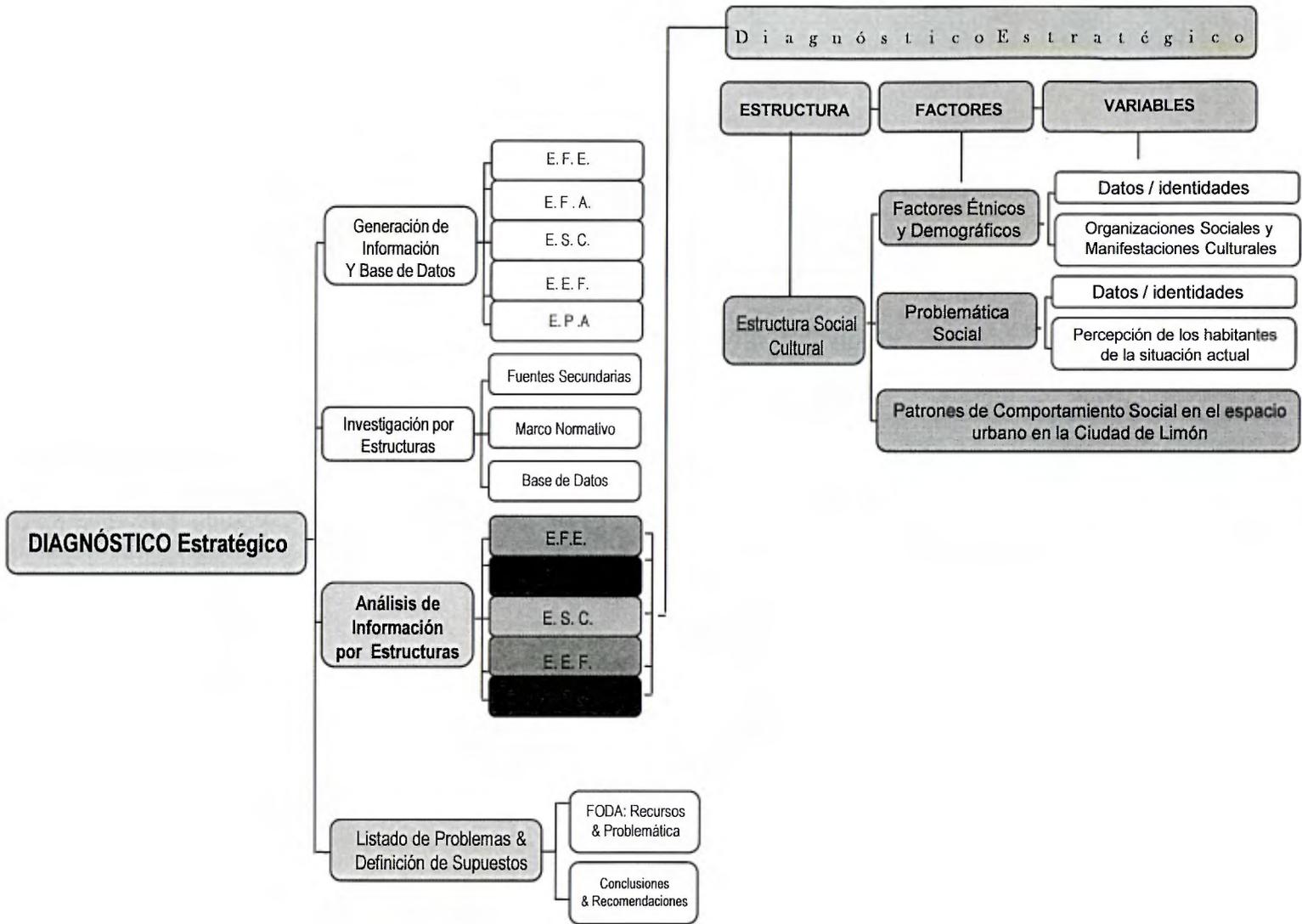
La indigencia es uno de los principales problemas.

El uso de drogas es una de sus causas.

La cárcel de Limón está llena de adolescentes. La mayoría son del cantón central.

Los grupos de muchachos se reúnen todas las noches en lugares céntricos de Limón.

Muchos de ellos consumen drogas y bebidas alcohólicas.



P a t r o n e s d e C o m p o r t a m i e n t o S o c i a l e n e l e s p a c i o u r b a n o

“digamos que los imaginarios urbanos no están en un pedazo de tierra, sino en lo que lo anima a una representación grupal. La ciudad es una red simbólica porque en todo momento es urbanizada y la urbanización se da en redes.

*La red puede ser un nuevo concepto contemporáneo sobre identidades”
“el color de la ciudad no es un hecho científico, sino una construcción cultural”*

Armando Silva, Entrevista para el Diario unimedios

A n t e c e d e n t e s

Es en el puerto de Limón donde convergen las tradiciones de una cultura enigmática, una cultura de fuerza y una cultura de regocijo en su pueblo. Un pueblo que vive la ciudad y que se refleja en ella.

La ciudad es un organismo vivo que debe adecuarse a las necesidades humanas; por lo tanto cuando las necesidades de una sociedad se transforman y evolucionan las demandas del espacio urbano lo hacen consecuentemente.

Regenerar un ámbito espacial quiere decir extraer el espíritu del sitio y llevarlo a un nivel de desarrollo ideal en un contexto actualizado, una ciudad de intercambio social, cultural y económico de los usuarios en relación con el espacio urbano.

Nuestro Objetivo de Intervención pretende lograr un Desarrollo Urbano Costero en la ciudad de Limón que, mediante la combinación de actividades socio culturales y político económicas, promuevan una manera de vivir la ciudad propuesta desde la visión de sus ciudadanos. Una ciudad que favorezca el INTERCAMBIO social, económico y cultural de los usuarios con el espacio urbano.

La investigación está dirigida al estudio del ser urbano, no desde el espacio geográfico, sino desde las percepciones subjetivas de los

habitantes de la ciudad de Limón; cómo la disfrutan, la narran desde sus experiencias y los discursos que elaboran entorno a ella; en lo que llamaremos imaginarios urbanos que corresponden a los símbolos y significados que los habitantes crean en torno a la ciudad en la que habitan.

Como parte del proyecto, se inicia un recorrido en los espacios urbanos del centro de la ciudad de Limón, las calles, los barrios, considerando su estética, su forma, su volumen, su color, en una especie de arte público o cultura informal. De este modo pretendemos conformar una urbe que es imaginada de diferentes formas de acuerdo con los usos de sus espacios, y símbolos construidos de una ciudad de la vida cotidiana.

Con el proyecto la ciudad de Limón podrá reconocerse e indagar por su propia experiencia, sus acontecimientos, sus personajes, sus mitos, sus lugares, sus olores, sus colores, en todo lo que significa usar la ciudad, esas redes simbólicas en permanente construcción y expansión que le van dando identidad y que hacen que exista algo que se llama Limón.

“Vivimos ciudades empujadas a su visibilidad exterior y, a su vez, la ciudad desde los medios de comunicación nos hacen entrar en la creación de nuevas maneras de intercambio social, otros modos de vernos unos a otros, y así se toman

en realidades supuestas como verdades absolutas. Estas bases de datos que vamos almacenando nos hacen ver lo que no es visible de modo realista”.

Los resultados de esta investigación queremos que sean útiles para crear una visión que se pueda asociar a la nueva imagen del turismo, no tanto como para ofrecer de venta la ciudad, pero sí entendiendo el turismo como la mirada real donde el turista que llegue al sitio pueda entenderla según ha sido imaginada por sus mismos ciudadanos, y así formarse de ante mano una visión de cómo los habitantes conciben su propia ciudad.

“La ciudad desde los imaginarios urbanos corresponde a la construcción de sus realidades sociales y sus modos de vivirlas y proponerlas, la realidad urbana construida desde los ciudadanos. El mundo se vive según las percepciones que se tengan de él y al participar éstas dentro de conglomerados amplios, complejos y de contacto como son las ciudades, adquieren mayor contundencia en su definición grupal”.

Limón, sus colores, olores, alegrías y experiencias culturales en una nueva proyección hacia un desarrollo urbano costero que prevé un futuro y visión de mundo positivo lleno de soluciones para el pueblo desde el pueblo.

P a t r o n e s d e C o m p o r t a m i e n t o
S o c i a l e n e l e s p a c i o u r b a n o
D e s c r i p c i ó n d e l a c o n d i c i ó n a c t u a l

Hoy el concepto de identidad lo entendemos más como un proceso que como un estado. O sea, vamos siendo; no somos algo definitivo y estático. El espejo como lógica refleja y mecanicista ya no devuelve nuestra figura única y nítida. La identidad pasa a entenderse como construcción desde el otro y entonces lo poroso y difuso entra en escena. Frente al espejo uno es otro, una imagen de uno mismo pero sin cuerpo real de carne y hueso, y así el espejo gana otra metáfora: lugar donde no me veo si no representado.

Las identidades urbanas pasan por el mismo proceso desmaterializador, desterritorializador, y los ciudadanos se identifican no sólo con sus vecinos de lugar (de tierra), sino con quienes están conectados (más en el aire). Así, nacen las telepresencias, que forman redes de identidad grupal. Hoy, por primera vez en la historia de las organizaciones urbanas, no se identifica la ciudad con lo urbano, como lo expliqué en el libro *Urban imaginaries* (Silva, 2003). Se puede ser urbano sin vivir en un casco citadino. El mundo se urbaniza sin pasar por los cascos físicos debido a los efectos de los medios, de las tecnologías, en fin., el concepto de "red simbólica en expansión permanente" adquiere pleno acople cuando hablamos de ciudadanos conectados en red, pero no sólo al computador, también en las redes de comunicación y en redes sociales.

La ciudad no es una experiencia divina sino humana. Bachelard decía que percibir e imaginar son movimientos tan antitéticos como los conceptos de presencia y ausencia. Imaginar es ausentarse, lanzarse a una vida nueva. Imaginar es futuro, adelantarse, y por

esto su "topografía" es opuesta a la del sueño que es arqueológico, va hacia atrás, hacia nuestra infancia. Los imaginarios que se nutren de la imaginación son también visionarios y no necesariamente realistas. Entonces no habrá "una sola ciudad imaginada", sino muchas maneras de imaginar las ciudades.

Quiero agregar algo sobre el modo en que los imaginarios urbanos se relatan. Hay imaginarios dominantes en cada ciudad. Por ejemplo, de Pinochet en su simbología santiaguina se pueden construir metáforas como *antes* y *después*, como *economía de mercado local* y *neoliberal* o *dictadura* y *posdictadura*. Incluso, la población suele dividirse entre *pro* y *contra pinochetistas*. Algo similar pasa con la actual Caracas y el efecto Chávez, la Plaza Altamira se vuelve el lugar de combate entre unos y otros y pareciese que quien la poseyese tiene el poder de las masas agitadas. El chavismo ha puesto en circulación una nueva división entre ricos y pobres, pero también entre clases políticas viejas e incapaces y soluciones populares o populistas, según se mire.

Como toda metodología hecha con intenciones extra-locales, ésta depende de su validez argumental y luego de su aplicación y verificación. La metodología de los imaginarios comparte datos estadísticos (sobre proyecciones imaginarias de los ciudadanos de todas las ciudades estudiadas a partir de la base de las mismas preguntas, para poder comparar temas urbanos) con otros de naturaleza visual. Esto último conlleva desde la toma de fotos hasta hacer *clips* sobre emblemas de las ciudades y otros aspectos menos

icnográficos y más arqueológicos, como la recolección de objetos que representen imaginarios sociales en álbumes de familia, tarjetas postales etc.

Combinar todos estos datos e informaciones para sacar deducciones sobre los ciudadanos y sus modos de ser es un esfuerzo interpretativo, si bien también literario y estético. Esta metodología no es científica en términos estrictos, pero sí rigurosa en todos sus pasos de trabajo; además usa técnicas aprendidas desde las ciencias sociales. Pero entendemos que el objeto mismo, los imaginarios, son un hecho estético. Presentar los resultados debe ser asimismo un hecho estético, por lo que a nuestros autores les pedimos también capacidad literaria.

Nuestras bases de datos y toda la producción visual permiten comparar unas ciudades con otras, por ejemplo según escalas de mezclas cromáticas de percepción de la ciudad, o en escalas de temores y sitios donde aquellos se desatan, o según visiones de futuro. Como no estudiamos el urbanismo físico sino el cultural podemos saltar de unos ciudadanos a otros y observar sus coincidencias. Por ejemplo, siete de las catorce ciudades estudiadas se perciben grises; todas ellas reconocen en el *rock* el ritmo juvenil urbano dominante; todas reconocen el miedo dentro de las tres emociones dominantes de percepción de la ciudad. De todo esto se pueden sacar conclusiones sobre urbanismos continentales.

P a t r o n e s d e C o m p o r t a m i e n t o
S o c i a l e n e l e s p a c i o u r b a n o
D e s c r i p c i ó n d e l a c o n d i c i ó n a c t u a l

El espacio de uso más frecuente en las viviendas suele ser el corredor, aún cuando las circunstancias han llevado a enrejarlos y cerrarlos, este sigue siendo un espacio de apertura en donde suceden la mayoría de las actividades diarias, desde la tertulia y la observación, hasta las pequeñas ventas de comidas o de servicios.

Es en el corredor donde se ubican los equipos de sonido y altoparlantes y algunos de los objetos de más valor que se poseen para que queden a la vista de los demás.

Esta necesidad de ser vistos, de ser parte del acontecimiento conlleva a todo un carácter extrovertido del limonense que usa los exteriores como prolongación del espacio interno propio, los aprovecha incluso para actividades de carácter privado, como la siesta vespertina.

El comercio explota este recurso al máximo haciendo las aceras parte de sus comedores o exhibiciones internas, y poniendo los productos al acceso inmediato de quien va transitando las calles.

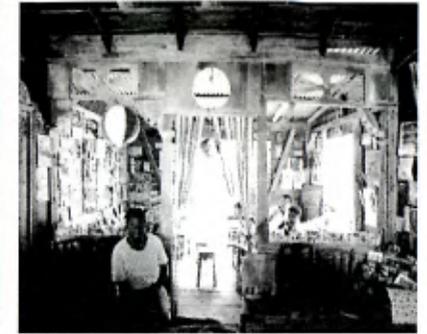
En un centro de la ciudad carente de plazas, las calles son el espacio urbano de mayor importancia y en donde la ciudad vive y se comporta como tal: lugar de encuentro, de intercambio y lugar de transición.

Aquí hay itinerancias principales donde la gente suele encontrarse y entablar una conversación en el sitio mismo.

Son comunes las aglomeraciones en movimiento, donde la gente se mantiene circulando dentro de espacios relativamente pequeños y se detiene a observar a los demás. Son espacios de intercambio voluntario, donde el comercio no requiere una razón de necesidad sino de sugestividad, es común salir a comerse un granizado o un helado para además toparse con otros en el camino.



Fotografía Meol...



Caminar por
caminar, sin prisa
ni destino, sino
como forma de
posibilitar la
interacción con
los demás y con
el medio.



P a t r o n e s d e C o m p o r t a m i e n t o
S o c i a l e n e l e s p a c i o u r b a n o
D e s c r i p c i ó n d e l a c o n d i c i ó n a c t u a l

Eventos especiales como desfiles, ferias y turnos, hacen que la gente se aglomere en las calles y toda la ciudad se viva como un campo ferial, para estos eventos se paraliza el tráfico de vehículos y en general todas las actividades ajenas al evento mismo, las calles se saturan e incluso sufren el devastamiento que se hace evidente al día siguiente, donde todo el esplendor de la fiesta deja una alfombra de basura y contaminación.

El más importante de estos eventos es el carnaval, el cual tiene más de medio siglo de celebrarse y es vital para la expresión de la cultura caribeña, además hay otros eventos, como los desfiles del 15 de setiembre, los turnos de navidad, entre otros.

Su realización requiere estar inmersa dentro de la concentración central, sin embargo a la vez no ser obstáculo para el funcionamiento normal. Requiere de una conformación lineal, pero no necesariamente de una estrechez espacial, requiere de un punto de inicio y uno de final, accesos intermedios, iluminación y equipamiento, pero surgen improvisados, desorganizados y esparcidos por toda la ciudad.

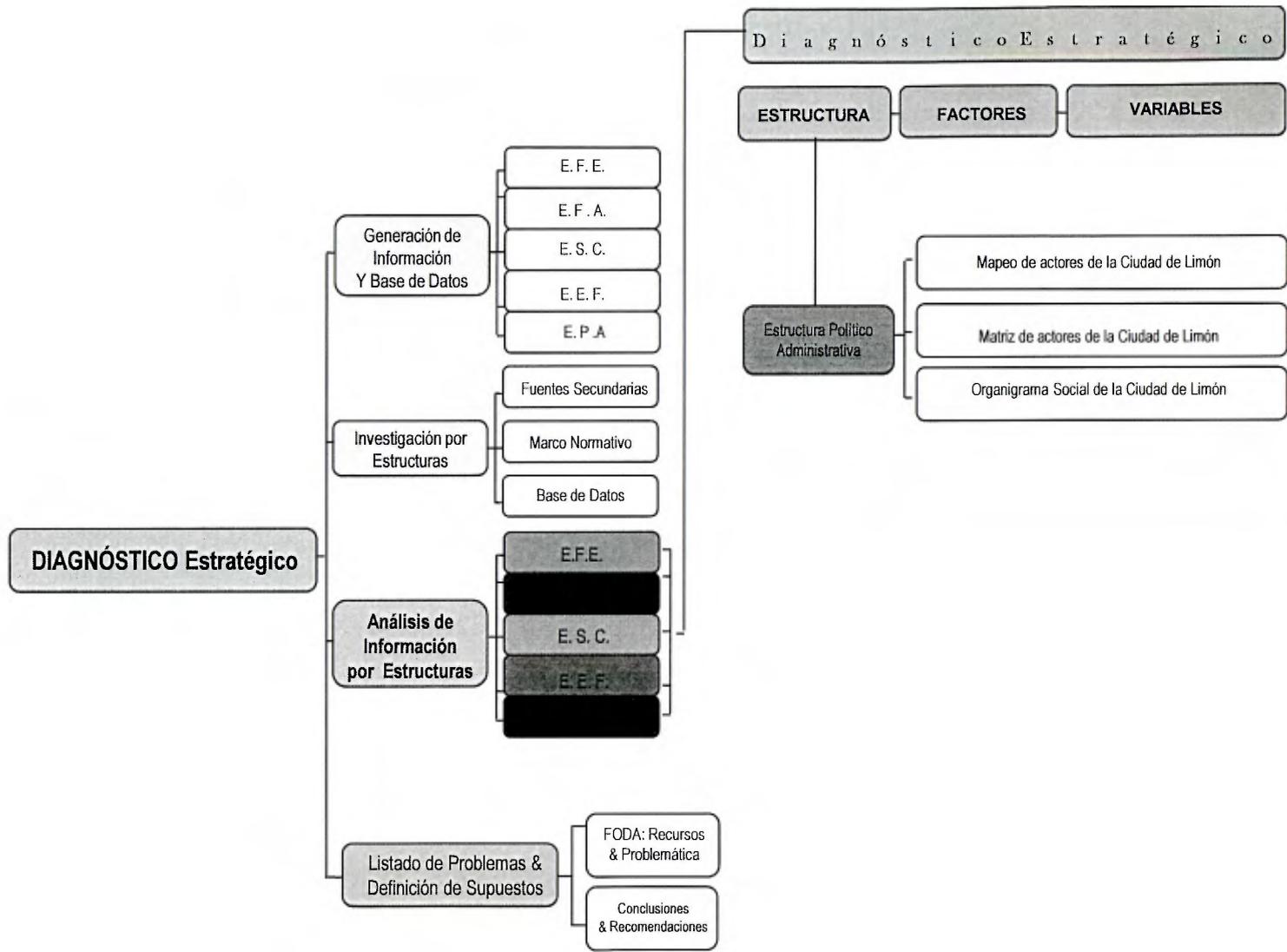
Que los limonenses se apropien de su ciudad y tradiciones es una tarea urgente a desarrollar. Lograr la convergencia y unión de los diferentes grupos étnicos y religiosos contribuirán a mejorar el nivel de vida de sus habitantes.

Así, todo esfuerzo por mejorar Limón, realizado desde fuera, que encuentre eco dentro de la comunidad limonense, repercutirá en la continuidad del mismo y mejoría de la ciudad.



Fotografía Meólas Vincent

E s t r u c t u r a P o l í t i c o A d m i n i s t r a t i v a



“El actor es aquel que tiene la capacidad de influir en una política, (como acción de gobierno)”

Catalán Joan Pratt

“El “mapeo de actores” descansa sobre el supuesto de que la realidad social se puede ver como si estuviera conformada por relaciones sociales donde participan actores sociales e instituciones sociales”.

Antonio Pozo Solís, www.preval.org/documentos/ma0018.doc

El objetivo de la realización de este organigrama social no es solamente analizar de manera independiente, los roles y acciones que cada uno juega en el contexto de estudio, sino también cuáles de ellos son claves para la realización de nuestra intervención en particular.

Los actores fueron clasificados de la siguiente manera para dar un mejor entendimiento, así como diagrama general tenemos lo siguiente:



Fuente Primaria, Organigrama General de Redes Sociales, Septiembre 2008.

Dentro de ese esquema y como toda complejidad social que existe en las ciudades, se juega en términos generales con actores de tipo individual y colectivo. Así se subdividirán en 3 grandes rublos;

Actores Políticos,

Actores Institucionales y

Actores Económicos Productivos

“La utilización del mapa social es fundamental en el diseño y puesta en marcha de todo proyecto, así como también a la hora de negociar/construir en conjunto el programa de acción a seguir. El mapeo de actores permite conocer las alianzas, los conflictos, los portavoces autorizados, y por ende, permite seleccionar mejor los actores a los que se deba dirigir en tal o cual momento”.

Antonio Pozo Solís, www.preval.org/documentos/ma0018.doc

Matriz de Actores en el Proyecto

SECTOR	ENTIDAD	UNIDAD INTERNA	ENLACE	FUNCION	APLICACIONES SOBRE EL DESARROLLO DEL PROYECTO
		Presidencia	Cursi, Pineda, 1706, 1207, 1900, 240, 270, 280, 290, 300, 310, 320, 330, 340, 350, 360, 370, 380, 390, 400, 410, 420, 430, 440, 450, 460, 470, 480, 490, 500, 510, 520, 530, 540, 550, 560, 570, 580, 590, 600, 610, 620, 630, 640, 650, 660, 670, 680, 690, 700, 710, 720, 730, 740, 750, 760, 770, 780, 790, 800, 810, 820, 830, 840, 850, 860, 870, 880, 890, 900, 910, 920, 930, 940, 950, 960, 970, 980, 990, 1000	<p>Entre las funciones principales consiste en dar a conocer el proyecto al nivel que pueda aprobar el gobierno o el propio nivel del Estado, para así también ser el impulsor de proyectos que colaboren con el desarrollo de zonas específicas para el beneficio de la comunidad.</p>	<p>El proyecto Unión Ciudad Puerto es un proyecto social que propone una intervención integral en el centro de la ciudad de Limón por esta razón es pertinente conocer ya que el mismo genera relaciones en toda la ciudad, de esta manera ambos proyectos deberán de tener un manejo general, coordinaciones en la proyección y el desarrollo de la ciudad.</p>

UNIDAD INTERNA			
Código	Nombre	Descripción	Función
00000	Presidencia
00001
00002
00003
00004
00005
00006
00007
00008
00009
00010
00011
00012
00013
00014
00015
00016
00017
00018
00019
00020
00021
00022
00023
00024
00025
00026
00027
00028
00029
00030
00031
00032
00033
00034
00035
00036
00037
00038
00039
00040
00041
00042
00043
00044
00045
00046
00047
00048
00049
00050
00051
00052
00053
00054
00055
00056
00057
00058
00059
00060
00061
00062
00063
00064
00065
00066
00067
00068
00069
00070
00071
00072
00073
00074
00075
00076
00077
00078
00079
00080
00081
00082
00083
00084
00085
00086
00087
00088
00089
00090
00091
00092
00093
00094
00095
00096
00097
00098
00099
00100

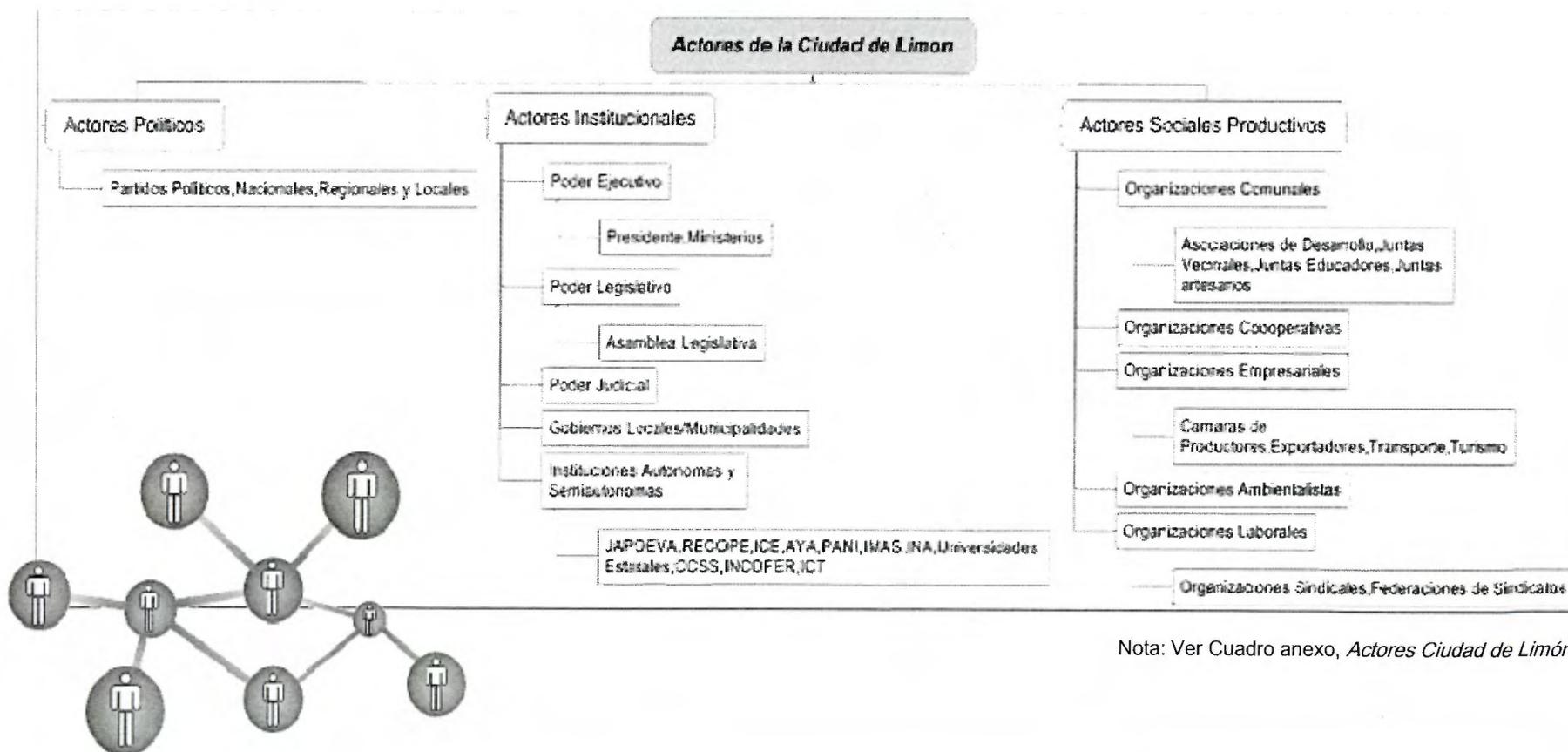
Matriz de Actores en el Proyecto

SECTOR	ENTIDAD	UNIDAD INTERNA	ENLACE	FUNCION	IMPACTOS QUE TIENE EL DESARROLLO DEL PROYECTO
Actores Institucionales	Presidencia		Casa Presidencial (506) 2207-9100 520-2010 Zapote, San José Costa Rica	"Entre las funciones principales consiste en dictar y hacer cumplir las leyes que suele aprobar el gobierno o el propio jefe del Estado.", por otro lado tambien es el impulsor de proyectos que colaboren con el desarrollo de zonas especificas para el beneficio de la comunidad.	El proyecto Limon Ciudad Puerto es un proyecto estatal que propone una intervencion integral en el centro de la ciudad de Limon, por esta razon es pertinente conocerlo ya que el mismo generara reacciones en toda la ciudad, de esta manera ambos proyectos deben ir de la mano, y no generar contradicciones en la proyeccion y el desarrollo de la ciudad.
	"Proyecto Limon Ciudad Puerto"		Arq. Andres Fernandez (506) 2234 6032		
	Ministerio de Salud		Ministerio de Salud Sede Central (506) 2223-0333. Calle 16 Avenidas 6 y 8 San José Costa Rica Apartado Postal : 10123-1000 San José	"Desarrollar organizacionalmente al Ministerio de Salud para cumplir de manera efectiva sus funciones de rectoria de la producción social de la salud, alineando su gestión institucional con su misión."	El ministerio de Salud es la organizacion encargada de que los espacios urbanos sean dignos para el usuario y respeten todas las normas de higiene y salud, por consiguiente esta institucion debe velar porque la intervencion propuesta sea optima para el desarrollo del usuario y no atenté con la salud del mismo.
	Ministerio de Educacion Publica		MEP Oficinas Principales (506) 2256-8132. Edificio Rofas, frente al Hospital San Juan de Dios	"Lograr que los centros educativos - y las instancias administrativas del MEP - cuenten con la infraestructura y el equipamiento adecuado, suficiente y oportuno para el buen funcionamiento del sistema educativo y la promoción del desarrollo integral de las poblaciones estudiantiles."	El proyecto pretende dar espacios públicos agradables al ciudadano, por consiguiente este ministerio podra beneficiarse de manera directa, con espacios que den oportunidad a los estudiantes de recrearse a través de programas o asociaciones deportivas para promover la recreacion y el deporte.
	Ministerio de Planificacion Nacional y Politica Economica		MIDEPLAN (506) 2281-2754 Edificio Adriatico. De Autos Subarú 200 mts. Al Norte, Barrio Dent, San Pedro de Montes de Oca	"Orientar el desarrollo nacional y mejorar la gestión pública a corto, mediano y largo plazo, asesorando a la Presidencia de la República en la toma de decisiones, elaborando insumos estratégicos de calidad, propiciando el debate nacional y coordinando el Sistema Nacional de Planificación"	La intervencion propuesta debe ser coherente y compatible con la planificación que este ministerio tiene proyectada para la ciudad de Limon, no obstante, la propuesta puede tambien colaborar a que los objetivos de desarrollo que MIDEPLAN tenga para la ciudad puedan ser concretados a través de esta respuesta urbana que se plantea.
	Ministerio de obras publicas y transportes		MOPT (506) 2523-2000. Costado oeste Plaza González Viquez, C 9, Av. 20 y 22. Apartado Postal 10176-1000 San José	"Dotar al país de la infraestructura de transporte requerida y velar por la adecuada operativización del Sistema del Transporte."	Es de vital importancia la participación de este ente en la propuesta planteada ya que el define la proyeccion del sistema vial en la ciudad de Limon, por consiguiente la intervencion debe contemplar todo tipo de propuestas o cambios viales que el MOPT quiera realizar en la ciudad de Limon y así poder trabajar conjuntamente.
	Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes		MCJDCR (506) 2255 3765. Centro Nacional de la Cultura (CENAC) Antigua Fábrica Nacional de Licores Ave. 3, Calles 11/15	"Rescatar, conservar, proteger y divulgar el respeto por nuestro patrimonio arquitectónico, documental, bibliográfico, arqueológico, natural e intangible."	El proyecto sin duda propone espacios urbanos que inciten al ciudadano limonense a visitar la intervencion, así se beneficiaran con el estímulo de actividades culturales, que colaboren con el rescate de la cultura limonense y los invaluables edificios patrimoniales que la ciudad de Limon conserva.
	Ministerio de Economia Industria y Comercio		2235-2700	"Ser el ente rector de las políticas públicas de Estado en materia de fomento a la iniciativa privada, desarrollo empresarial y fomento de la cultura empresarial para los sectores de industria, comercio y servicios, así como para el sector de las pequeñas y medianas empresas."	La propuesta plantea impulsar el pequeño y mediano productor artesano o comerciante al cual se le dara acogida con espacios dignos y agradables para el desarrollo de cada actividad, así de gran importancia el apoyo de este ministerio con la colaboración de estrategias empresariales que instruyan e inciten a los ciudadanos a participar en la misma con pequeños o medianos negocios de esta manera generar en la ciudad de Limon una cultura empresarial que colabore a la situación económica del local limonense.
	Ministerio de Relaciones Exteriores		Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica (506) 2223-7555 Avenida 7-9, Calle 11-13. Apartado 10027-1000 San José, Costa Rica	"Atraer cooperación para el país, según las prioridades de desarrollo de la Nación, en las campos social, cultural, educativo, deportivo, arquitectónico, ecológico, turístico, tecnológico, comercial, económico y otros."	El capital financiero es imprescindible para la gestión de este proyecto, por esta razon este ministerio podra colaborar en la busqueda de colaboradores internacionales que ayuden con el capital necesario para realizar la obra.
	Ministerio de Ambiente y Energia		MINAIE: Calle 25, Avenidas 8 y 10 6 Barrio Francisco Perilla, frente al Templo Votivo del Sagrado Corazón de Jesús. Central Telefónica: 233-4533	"Garantizar la conservación y el aprovechamiento de los recursos hídricos por parte de todos los sectores del país para mejorar la salud y el desarrollo humano sostenible mediante una gestión integral."	La intervencion pretende ser amigable con el ambiente y por ende promover los recursos naturales de la zona, de esta manera el MINAIE debe velar porque el proyecto cumpla con las leyes de protección al ambiente y por el contrario no agreda el medio ambiente de la ciudad.
	Ministerio de Seguridad Publica		MSP: Central Telefónica 2586-4000.	"Incrementar la percepción de seguridad en los habitantes para contribuir al desarrollo del país."	La seguridad es impenosa para lograr tranquilidad al usuario en el proyecto, por esta razon este ministerio debe proveer el equipo necesario para lograr el bienestar en el espacio urbano planteado.
	Ministerio de Vivienda		MIVAH: 7° piso Mall San Pedro, Costado Norte Mall San Pedro. Apartado 1753 - 2050 San Pedro de Montes de Oca. Central: 202-7900	"Que el país logre un desarrollo sostenible, basado en firmes de sus componentes social, económico y ambiental, que le permita a la población contar con asentamientos humanos, sanos seguros y con acceso a servicios e infraestructura adecuados, que permitan una calidad de vida satisfactoria"	Se pretende mejorar la calidad de vida a los ciudadanos de la ciudad de Limon, de esta manera este proyecto colaborara con la comunidad al brindar espacios urbanos dignos para su desenvolvimiento social y económico.
	Poder Legislativo	Asamblea Legislativa	Representante: Diputado Ronald Solís Bolaños	"Su función principal es la elaboración de leyes, que debe seguir un trámite especial, de acuerdo con la Constitución Política y el Reglamento Interno del Congreso"	Esta institución es pertinente porque será la encargada de la aprobación del proyecto, y así dar luz verde a la ejecución del mismo
Poder Judicial	Poder Judicial	CSJ: Central Telefónica es (506) 2295-3000, San José Costa Rica	"El poder judicial es el que tiene la responsabilidad de administrar la Justicia y velar por el cumplimiento de la constitución y de las leyes con absoluta independencia de los otros poderes de la República."	El poder Judicial debe velar porque la intervencion cumpla y respete todas las leyes vigentes.	
Gobiernos Locales	Municipalidad de Limon	Tel: 2758-0020	"Contribuye a promover el desarrollo del cantón en las áreas económicas, sociales, ambientales buscando la mejor calidad de vida de los habitantes y visitantes, mediante servicios oportunos y eficaces"	Esta entidad es la encargada de velar porque el desarrollo urbano y sus proyectos en la ciudad de Limon, cumplan con todos los requerimientos necesarios que la misma y otras entidades exigen, debe darle seguimiento a toda intervencion para asegurarse que se respeten todos los parámetros y legislaciones urbanas existentes, por otro lado es la encargada del bienestar de la comunidad limonense, así debe estar en la vanguardia para mantener y proponer nuevos proyectos sociales que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos	
Instituciones Autonomas	JAPDEVA		Ing. Maikol Miranda 2799-1161, Aaron Asch 2799-1183, Susan Perez 2799-1184, Sharon Jons 2799-1138	"Ser una Empresa estatal líder a nivel latinoamericano en servicios portuarios promotoras del desarrollo integral de la provincia de Limón, eficiente, eficaz, moderna que brinde servicio con ética, calidad y con una cultura organizacional de compromiso de sus trabajadores para la satisfacción de sus clientes"	Japdeva es la empresa líder en el desarrollo de la ciudad de Limon, de esta manera ella será una de las mayores interesadas porque la intervencion su Brve a su realización por otro lado se deben tomar en cuenta los proyectos urbanos que esta junta portuaria vaya a implementar en la ciudad, para que de esta manera la intervencion propuesta logre ser un complemento en la proyeccion de desarrollo de la ciudad.
	ICE		2798-0123	"Empresa propiedad del Estado, competitiva, líder en el mercado de las telecomunicaciones, información e industria eléctrica con la mejor tecnología y recursos humano el servicio del cliente y la sociedad costarricense, que contribuya con el desarrollo económico, social y ambiental, manteniendo la universalidad del servicio en el ámbito nacional y el uso racional de los recursos naturales."	En duda el ICE y el AYA son instituciones de gran relevancia para el proyecto porque las mismas lo dotara de servicios necesarios para que el proyecto logre las intenciones deseadas a nivel urbano, social y económico.
	AYA		AYA. De las oficinas centrales 55 m Norte, contiguo al INS. Teléfono: 2242-5037	"Garantizar los servicios de agua potable, saneamiento sanitario y tratamiento, según los requerimientos de la sociedad y de nuestros clientes, contribuyendo al desarrollo económico, ambiental y social del país."	En duda el ICE y el AYA son instituciones de gran relevancia para el proyecto porque las mismas lo dotara de servicios necesarios para que el proyecto logre las intenciones deseadas a nivel urbano, social y económico.
	IMAS		IMAS. Gerencia Regional Noroeste: Del Kiosko del Parque Morazán, 100 Norte y 50 Este. Calle 7 entre la Avenida 7 y 9, San José. Central: 2222-14-93. Fax 2222-42-69	"Trabajamos para el bienestar económico, el mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo social de la población en condición de pobreza. Facilitamos oportunidades, servicios y recursos con la participación de las familias, las comunidades nacionales e internacionales, el sector empresarial y la sociedad civil."	El proyecto tiene una proyeccion social y pretende colaborar con las comunidades limonenses brindandoles espacios sociales de recreacion que colaboren con la salud mental y física de las personas, de esta manera esta institucion se vera beneficiada y por otro lado podra colaborar en la promoción del mismo en la comunidad.
	INA		INA. San José, Paseo Colón, 200 m. Oeste Plaza Hurt. Teléfonos: 2222-7210 / 2257-4445 / 2258-1855 / 2255-2079. Fax: 2258-1771	"Ser la institución líder en la prestación de los servicios de capacitación y formación profesional, preparando el capital humano calificado que demanda el país."	El proyecto propone impulsar actividades económicas, tal es el caso de la actividad turística, que poco a poco ha ido tomando fuerza con el aumento de cruceros en la ciudad, esto ha ocasionado un incremento en la demanda de recursos humanos calificados, de esta manera el INA y las universidades estatales juegan un papel muy importante porque sus instituciones gratuitas dotan todos los recursos necesarios y se han vuelto una herramienta fundamental en el desarrollo socio económico de las comunidades.
	UNA		Colegio Universitario de Limón	"Contribuir al desarrollo regional, fortaleciendo la cooperación con los colegios universitarios, es el fin que persigue el lanzamiento del diplomado en Instrucción y Promoción de la Salud Física, con énfasis en Danza Aeróbica y Desarrollo Muscular"	
	UCR		UCR Sede Limón. Central 2798-5633	"Realizar diversos proyectos de cooperación, acordes con las respectivas políticas institucionales, que involucren una planificación de las actividades, la asignación de personal académico, técnico y administrativo para la ejecución de los proyectos, la producción de resultados académicos, científicos y tecnológicos; los directos sobre la propiedad intelectual; el seguimiento y la evaluación de resultados."	
	UNED		Colegio Universitario de Limón 2758-0016		
	CCSS		2798-1618	"Proporcionar los servicios de salud en forma integral al individuo, la familia y la comunidad, y otorgar la protección económica, social y de pensiones conforme la legislación vigente, a la población costarricense"	La CCSS es la encargada de dar servicios médicos y hospitalarios a los ciudadanos, al ser estatal cuenta con un modelo exitoso de seguro que cubre a prácticamente toda la población costarricense, esta institución repercutirá en el proyecto ya que la misma vela y protege a la población económica y socialmente de esta manera el proyecto podra tener un respaldo de una institución de alto prestigio, además el proyecto centra ofrecerle a la institución espacios de
	INCOFER		2758-3096	"La misión fundamental del INCOFER es rehabilitar el servicio ferroviario de personas y cosas en Costa Rica de acuerdo a la legislación existente, transformándose en una institución supervisora del servicio."	El ferrocarril se ha convertido como un icono para los ciudadanos limonenses, de esta manera INCOFER aun tiene en sus manos el optimo desarrollo de la ciudad, ya que a través de sus servicios se pueden atacar problemáticas viales, espaciales y funcionales que la intervencion desea amortiguar, por esta razon es importante el dialogo con la misma para lograr ciertos servicios que aun no se dan en la ciudad de Limon.
ICT		2299-5800	"La misión del ICT consiste en ser la institución líder y rectora de la actividad turística en Costa Rica, por medio de acciones promocionales, de coordinación gubernamental e intergubernamental, de protección y puesta en valor del patrimonio turístico, de planificación de la actividad y el apoyo a la empresa privada incluyendo a la microempresa, con el fin de incrementar el ingreso, el desarrollo de zonas de menor bienestar y la alta permanencia en el país de los turistas nacionales y extranjeros. Además, fortalecer la participación estratégica de la actividad en el desarrollo nacional y consolidar el turismo como la principal actividad económica sostenible del país."	La intervencion propone hacer una mezcla de costumbres y actividades cotidianas del limonense con la actividad turística, que actualmente esta proliferando en la ciudad de Limon, a raíz del incremento de los cruceros a la zona, por esta situación este ministerio debe velar porque este nuevo actor social siga visitando la ciudad, a través de la promoción de nuevos atractivos en la zona que por consecuencia traera un aumento en el empleo y la demanda de servicios en la ciudad.	
Actores Sociales Productivos	Org. Comunales		"Buscan resolver problemas de infraestructura, seguridad ciudadana y servicios de la comunidad pero a través de la misma comunidad"		
	Org. Empresariales		"Son organizaciones que se dividen por cámaras donde cada cámara se interesa por resolver problemas del sector que representa."		La comunidad es un actor imprescindible en el proyecto, sin el apoyo de este tipo de instituciones se dificultara la penetración de los planteamientos de la propuesta en la mentalidad y cultura de los ciudadanos de Limon, por esta razon organizaciones como estas serán herramientas claves para dar a conocer el proyectos y lograr la aceptación del mismo en la población.
	Org. Ambientalistas		"Son las encargadas de proteger el ambiente desde un nivel comunal, regional o a nivel de país."		

“Las propuestas de intervención deben definir desde su inicio que instituciones, grupos organizados o personas individuales forman parte de la propuesta, es por ello que el mapeo de actores se hace necesario para identificar en forma concreta los posibles actores con los que se vincularán, que tipo de relaciones se establecerá con ellos y cual será el nivel de participación de cada uno de los actores.”

Fuente Secundaria: www.preval.org/documentos/ma0018.doc

Es de importancia así analizar cada actor social o entidad de la ciudad de limón, mostrar su enlace o representante encargado y las implicaciones que éste podría generar en la intervención.



Planes de Desarrollo Implicaciones en el Proyecto

- *"Este plan ratifica que la expansión urbana de la ciudad de Limón, fue desordenada y no planificada. Este tipo de expansión urbana, se da sin ninguna planificación, en las zonas menos aptas para uso habitacional, lo cual ha dado la existencia de una ciudad sin ordenamiento alguno, y sin infraestructura sanitaria óptima, con grandes necesidades para mejorar el medio en que están establecidos los barrios supracitados."*
- Por otro lado este plan al igual que el plan Nacional de desarrollo destaca varios elementos importantes que la provincia de Limón requiere para impulsar su desarrollo y su mejora en la calidad de vida de sus ciudadanos, estos son los siguientes:

"1.GENERACION DE MAS Y MEJORES EMPLEOS:

Lograr a través de la inversión privada, la creación de nuevas empresas, sea para el mercado doméstico o de exportación, empresarios nacionales y /o extranjeros, para producir con Excelencia y poder ser competitivos aún pagando buenos salarios."

*Plan Regional de
desarrollo Provincia de
Limón*

La propuesta pretende generar nuevos empleos en este caso de sectores de menor escala como son las actividades de ventas callejeras, pequeños productores nacionales, actividades culturales y artísticas que con el movimiento turístico generado por la llegada de cruceros a la ciudad, estos puedan lograr mejores ingresos y oportunidades con espacios urbanos aptos como es el caso del proyecto de la nueva plaza en el centro de la ciudad de Limón, donde todas estas pequeñas actividades puedan desenvolverse de manera óptima.

"2.INVERTIR EN NUESTRA GENTE HUMANO PARA AUMENTAR EL CAPITAL HUMANO:

La educación y la salud se establecen como prioridades dentro del sector social en el Plan Nacional de Desarrollo. El PLAN propone que durante el período de la planificación se incremente la calidad y la accesibilidad de Los servicios, mejorando la infraestructura regional, innovando la formación de Los profesionales en cada campo, aumentar la cobertura, y adecuando Los servicios a las características de las sub.-regiones que componen la Huetar Atlántica."

Definitivamente sin la ayuda de un recurso humano capacitado no se lograrán los objetivos de la propuesta en cada uno de los proyectos, se requiere de personas con conocimiento en lo que respecta la actividad turística y las riquezas y potenciales que la ciudad cuenta.

"3.MODERNIZAR LA INFRAESTRUCTURA:

La infraestructura necesaria para conectar Costa Rica con el resto del mundo. Puertos, aeropuertos y carreteras, considerando la prioridad que el turismo tendrá para el Caribe, el incremento de barcos cruceros con destino a Limón y la eficiencia portuaria que se procura lograr, la ampliación vial impostergable, Los mega proyectos establecidos en el PLAN Regional, que sería concretado con obras de infraestructura que mejoren la accesibilidad y la adecuación de las tierras con alto potencial productivo."

Los proyectos plantean una mejora en la imagen urbana de la ciudad de Limón, de esta manera surge una necesidad por mejorar su sistema vial aunado a una incorporación de aceras y ciclo vías en puntos específicos

que favorezcan al usuario y al visitante. Por otro lado la actividad portuaria debe mejorar su infraestructura y abrirse a la ciudad como un nuevo atractivo turístico, tal como se propone se debe eliminar esa barrera que producen los puertos porque impiden que la ciudad interaccione con el mar, y con la misma actividad como tal.

"4. MICROEMPRESA, el Plan nacional lo considera una fuente importante de ingresos, brindándole mayor acceso al crédito, políticas de capacitación y mayor apoyo, similar en lo regional, donde el PLAN contempla el instaurar la cultura empresarial como un norte a lograr, en lo productivo, formativo, organizacional, financiero e institucional."

La propuesta plantea darle la oportunidad a los pequeños productores, artesanos, artistas y pequeños grupos de la comunidad, de tener un espacio urbano óptimo para desarrollarse como empresario, e impulsar su nuevo negocio.

"5. ACTIVIDAD TURISTICA La actividad turística desarrollada en forma planificada puede servir para afrontar los problemas regionales, apoyando la redistribución de recursos económicos en el territorio. No debe dejarse de lado que el descanso es un derecho adquirido necesario para la población, lo cual se logra mediante el fortalecimiento de turismo interno. Nuestra población desconoce las virtudes reales de su propia zona, como parte del desarrollo social y humano de la comunidad el turismo puede contribuir a estimular estos viajes.

Desde el punto de vista cultural, contribuye a la conservación del patrimonio histórico - cultural y al incremento del nivel educacional. Los atractivos culturales también son capaces de motivar el desplazamiento y permanencia de los turistas y su conservación permite salvaguardar las tradiciones de un pueblo."

- *"No puede hablarse de desarrollo turístico, sin considerar que el turismo en Costa Rica esta dirigido a un mercado muy especializado, con interés en los recursos naturales. En la Región Atlántica el 80% del territorio esta orientado a la protección y conservación de los ecosistemas existentes (bosques, lagunas, humedales, playas, parques, etc.) que son el atractivo más importante para el país y de la zona. Los atractivos turísticos en la Región Atlántica permiten una diversificación del producto, para atraer a una variedad de segmentos de mercado, con diversas preferencias, tales como, el turismo interesado en el sol y mar, aventura, deportes acuáticos, negocios, cruceros, ecoturismo. Esto nos indica que las necesidades y deseos de los turistas, varia lo cual debe tenerse en cuenta ofrecer un producto variado y diferenciado. Esto nos indica también que la zona debe concentrarse en atraer un turismo con intereses especiales y no a un turismo masivo, con el propósito de preservar los pocos recursos naturales y culturales con que contamos."*

- Es importante mencionar que la actividad turística en la ciudad de Limón, aun se encuentra en estado prematuro como actividad económica productiva, los ciudadanos limonenses desconocen los recursos con que la ciudad de limon cuenta, es por esta razón que se plantea, una utilización de todos los recursos naturales, culturales, artísticos y portuarios con que se cuenta, como herramientas para crear nuevas oportunidades entre los ciudadanos, y para exportar una

imagen real al país y al mundo de las incalculables riquezas que cuenta Limón, creando así una atracción a la zona e incrementando el número de visitantes, tanto extranjeros como locales a la ciudad.

“1. El concepto de sostenibilidad será pilar fundamental para la actividad turística y se considerará como el factor principal de diferenciación del producto turístico nacional.”

“2. El desarrollo turístico deberá darse contribuyendo efectiva y constructivamente contra cualquier forma de deterioro social, generando beneficios económicos, protegiendo el medio ambiente y respetando la cultura y valores de nuestro pueblo.”

“3. Se combatirá enérgicamente cualquier tipo de actividad turística que atente contra las buenas costumbres de nuestro pueblo o que ponga en peligro la integridad física y moral del ser humano.”

“4. El desarrollo de la actividad turística propiciará el bienestar de las familias costarricenses, el mejoramiento de la planta turística y el desarrollo de nuevos productos en todas las unidades de planeamiento del país”.

“5. Se propiciará un desarrollo turístico apoyado en la ética, la calidad y la sostenibilidad. Cualquier beneficio o incentivo que el país aporte para el desarrollo, se ligará al cumplimiento controlado de estos factores en la industria turística.”

“6. La inversión privada, nacional y extranjera, tanto en proyectos nuevos como en el mejoramiento y ampliación de los existentes, tendrá un compromiso paralelo con el desarrollo Local.”

“7. Se dará impulso al desarrollo de pequeñas y medianas empresas de alta calidad como estrategia para la incorporación de las comunidades en ese sector de la economía.”

“8. Toda la promoción internacional y nacional se hará de acuerdo con planes específicos que se diseñarán considerando las propuestas del sector privado y las comunidades relacionadas respondiendo a la visión y objetivos turísticos del país en su conjunto.”

“9. El desarrollo turístico se orientará con base en programas y objetivos y para ello establecerá rigurosamente un plan de coordinación, control y seguimiento en todas sus actividades.”

“10. El estado designará los fondos económicos necesarios para cumplir con las estrategias, programas y actividades señaladas en este Plan.”

- La industria turística se ubicará como uno de los principales dinamizadores de la economía del país, generando beneficios directos e indirectos para el desarrollo humano. *Será una actividad*

con altos estándares de calidad, con gran variedad de productos competitivos y alto impacto en el bienestar local, que por la vía de la planificación se distribuirá geográficamente, permitiendo un uso eficiente de los recursos naturales y culturales en las diferentes Unidades de Planeamiento.

- El conjunto de empresas será altamente profesional y coexistirán empresas grandes, medianas y pequeñas, en las distintas ramas del turismo siempre bajo

el concepto de ordenamiento y sostenibilidad. El confort y la experiencia brindada al turista será de alta calidad y lo invitará a regresar al país.

- El turismo será el vehículo por excelencia para el desarrollo del país, bienestar humano y promoverá oportunidades para la participación local directa en el desarrollo, procurando en todo momento que el turista experimente una hospitalidad auténticamente "Tica" mezclada con un fabuloso acervo de atracciones naturales bien conservadas.

• "Aunque, de cara al futuro, el país tiene un obvio potencial para crecer en los mercados y segmentos donde nuestro turismo es competitivo (naturaleza, cultura, y sociedad, entre otros), la realización de este potencial demandará un esfuerzo nacional considerable para fortalecer las ventajas comparativas del país. Es preciso emprender acciones específicas tendientes a la utilización sostenible del espacio y los atractivos turísticos; al fomento de una cultura favorable al turismo entre la población; al mejoramiento continuo de la calidad de los productos y servicios turísticos; al desarrollo de nuevos productos mediante procesos de innovación; al mejoramiento de la infraestructura y los servicios de apoyo a la actividad Turística."

• "Recuperación de la infraestructura
Urge recuperar la infraestructura de transporte, construir las nuevas obras críticas para el desarrollo nacional, elevar la productividad e incrementar la capacidad de los puertos y recuperar el rezago en la construcción de la infraestructura Aeroportuaria."

*Plan Nacional de
Desarrollo 2006-2010*

*Plan de Acción para el
desarrollo de Destinos y
Empresas del Sector
Turismo del Caribe*

- La provincia de Limón cuenta con una ventaja geográfica con respecto a toda América Latina, esto a permitido que el turismo se perfile en la zona como una de las actividades más importantes, como prueba desde 1993 hasta hoy, la actividad de cruceros se ha incrementado de 55 naves en 1994, a más de 140 para la temporada de 2005-2006.
- A esta situación se suma la demanda turística estimada para el 2002, sobre la base de la encuesta aérea de extranjeros, tiene como base la cantidad de turistas que ingresaron al país por vía aérea, esto no representa la demanda real pero al menos una base de 166665 turistas que visitaron y pernoctaron por lo menos una noche en el caribe (ICT-2002).
- Cruceros

Centrado Caribe Centro (Limón) como centro de distribución hacia otras Unidades como Caribe Sur y Caribe Norte. La actividad se reconvierte en un tour de un día.

Por turismo rural comunitario se entiende el turismo que acoge un conjunto de actividades turísticas que se desarrollan en contacto con la naturaleza y la vida en el campo, en pequeñas poblaciones rurales, y que además es gestionada por las comunidades locales organizadas.

- Se percibe una concentración espacial de oferta de comercios y servicios en los centros de distrito y en las márgenes de la carretera Braulio Carrillo (acentuándose en las intersecciones que permiten ingresar a los poblados principales) que en cierta forma funciona como una entidad independiente a las unidades político – administrativas de las que forma parte.
- Limón

NECESIDADES DETECTADAS

Infraestructura ciudad.	Mejora en Aeropuerto de Limón, caminos internos
Capacitación de empresas,	Servicio al cliente, inglés, diseño de tours, gestión
	Mercadeo, legislación turística, organización, Comercialización.
Otras Necesidades Playas, seguridad, organización.	Limpieza, edificaciones arquitectónicas, mejora de

- Líneas Estratégicas

Diversificación y Nuevos Productos

Acciones

Diversificación temática: impulso a la creación de oferta ligada a nuevas modalidades turísticas (ecoturismo, turismo comunitario, etc.)
Mecanismos de apoyo para proyectos a pequeña escala.

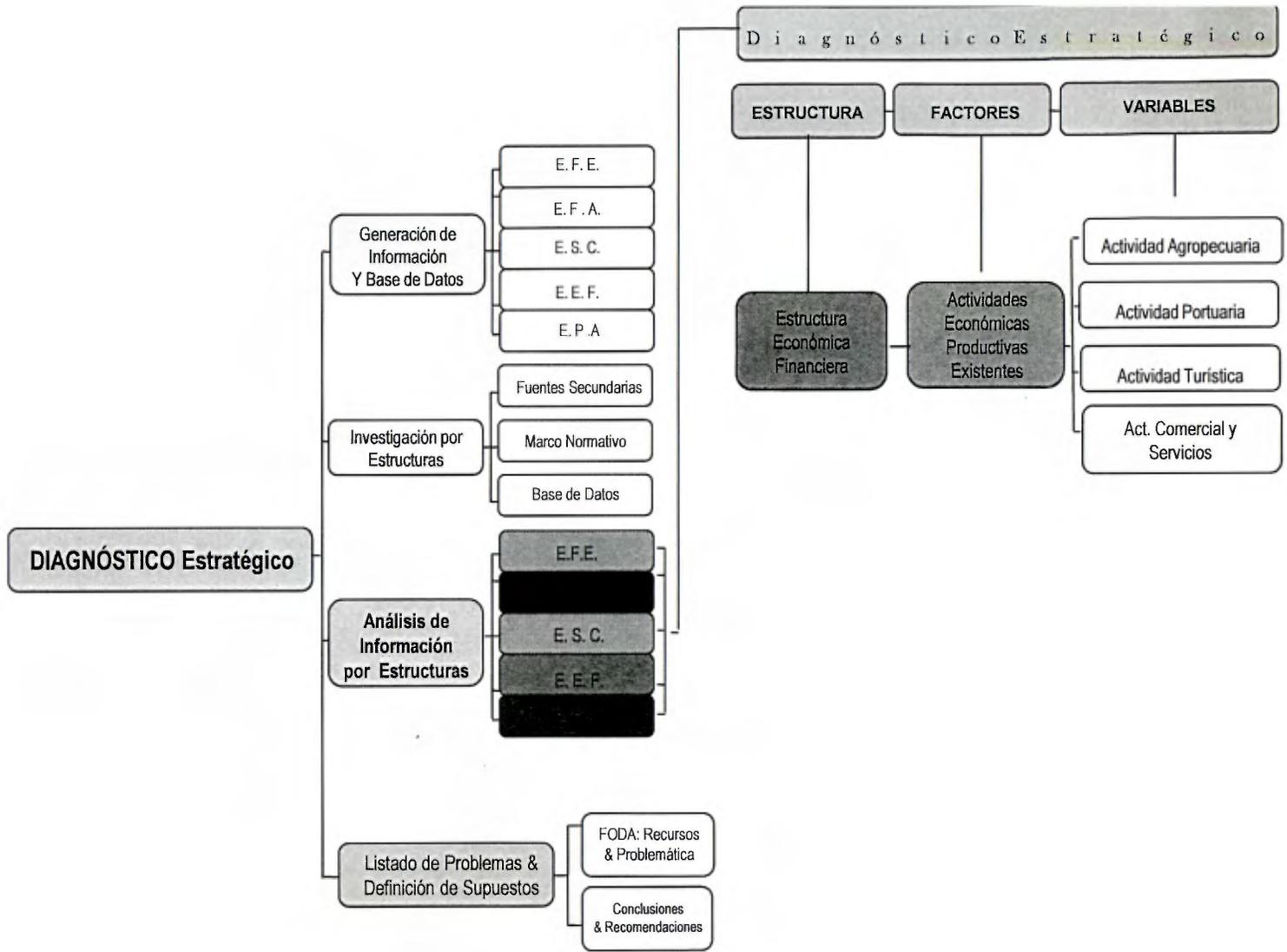
- Arquitectura, Cultura Caribeña y Cruceros en Limón

La ciudad de Limón constituye el centro administrativo, comercial y cultural más importante de toda la región del Caribe.

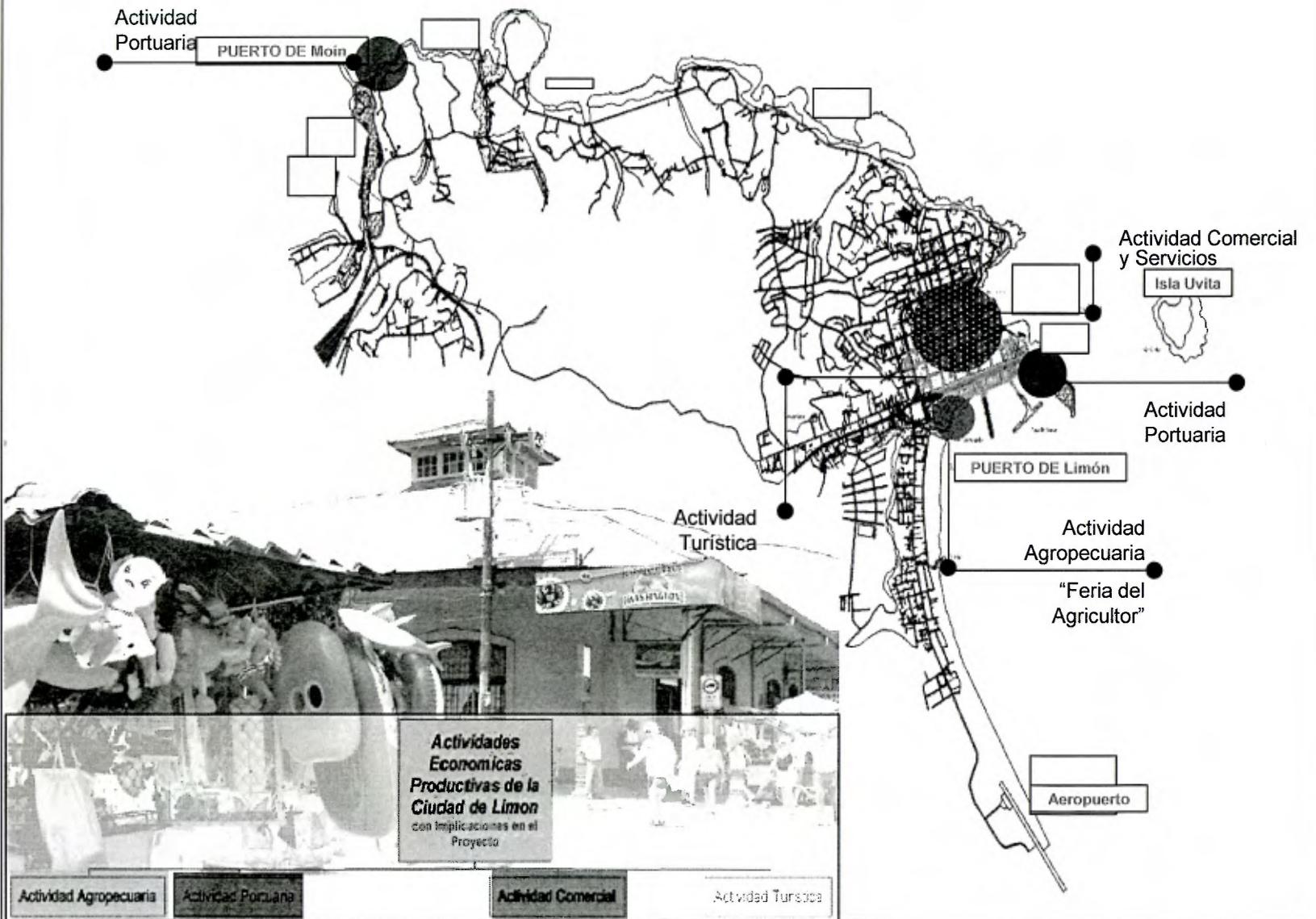
Diversificación y nuevos productos

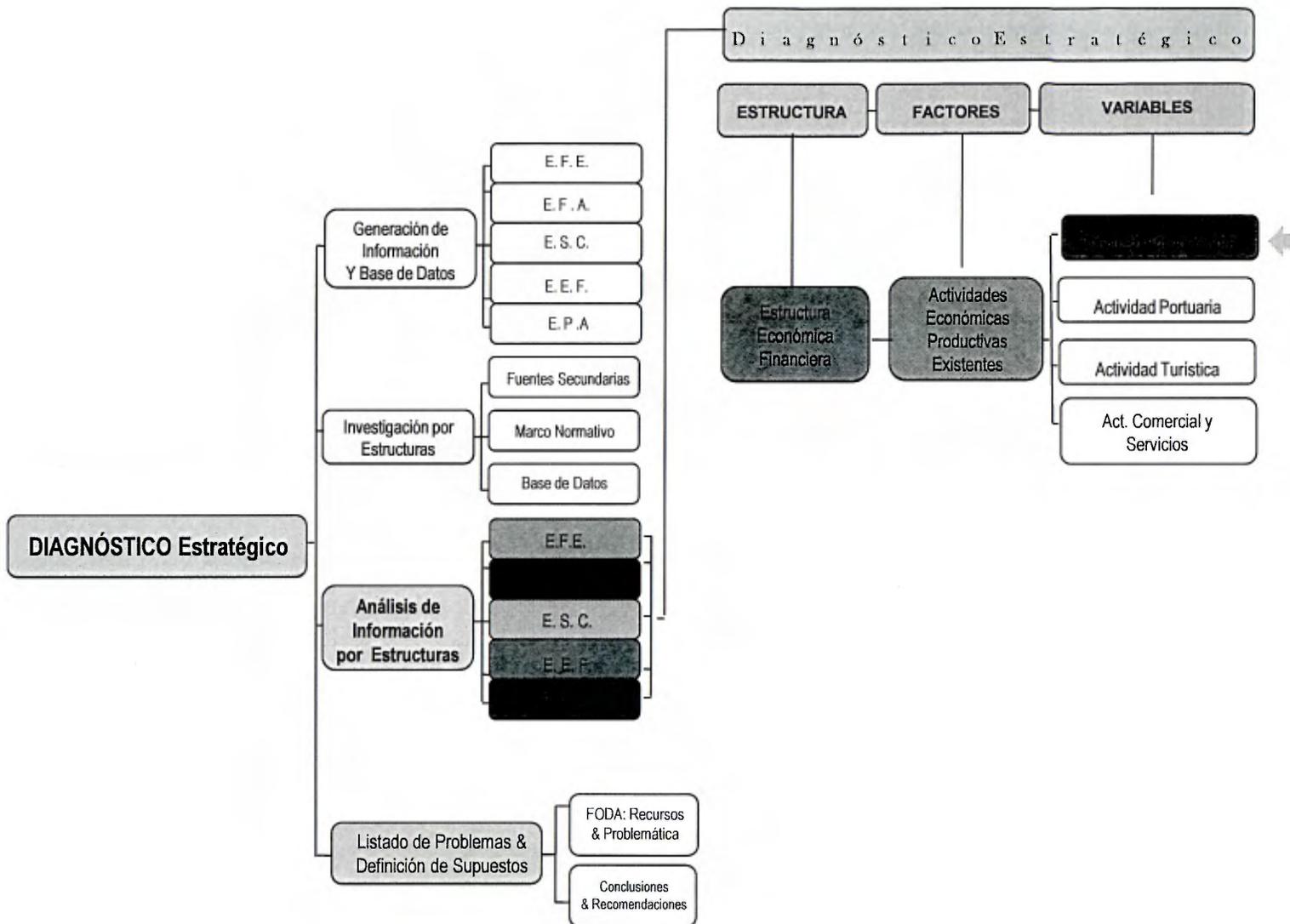
Se debe dar impulso a la creación de nuevos productos ligados al ecoturismo, turismo comunitario, científico, porque existen destinos turísticos no muy conocidos que también requieren de desarrollo con el propósito de diversificar la alternativas turísticas y procurar que actividad genere empleo.

E s t r u c t u r a E c o n ó m i c o F i n a n c i e r a



ACTIVIDADES ECONÓMICAS PRODUCTIVAS





A c t i v i d a d e s A g r o p e c u a r i a s

A n t e c e d e n t e s

Para entender mejor esta actividad se define primeramente el concepto *Feria del Agricultor* según el CNP (Consejo Nacional de Producción).

“Es un mercado para uso exclusivo de los pequeños y medianos productores, en forma individual u organizada, de los sectores de la producción agropecuaria, pesquera, avícola y pequeña industria y artesanía en donde venden directamente sus productos al consumidor.”

El sistema de ferias del agricultor fue creado bajo el gobierno y por la iniciativa del expresidente Rodrigo Carazo Odio en el período 1978-1982.

Fue un sistema que junto con una legislación que lo respaldaba permitió al agricultor y artesano pequeño la venta de sus productos de manera directa en espacios públicos otorgados generalmente por la municipalidad o el centro de desarrollo agrícola de cada localidad.



Fuente Secundaria:feria del agricultor,extraida d ela pag web:"<http://www.cnp.go.cr/index.php?idS=22>



Fuente Secundaria:Extraida de la direccion <http://www.fao.org/gl/fotos/1161727383.jpg>

“La provincia de Limón ha basado su desarrollo desde su creación en 1882, en actividades agropecuarias “

www.asamblea.go.cr, expediente 15.017

“Diferentes instituciones impulsan la modernización de las Ferias del Agricultor con el objetivo de promover mejores condiciones operativas y de intercambio, tanto para los productores como para los consumidores que las visitan.”

http://www.ministeriodesalud.go.cr/Web%20Direccion%20Investigacion/feri_tex.htm

Ya existe una preocupación por iniciar una mejora en esta actividad que se ha vuelto tan importante para las ciudades. Instituciones como la Comisión Interinstitucional de Ferias del Agricultor (CIFA), conformada por la Junta Nacional de Ferias, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, el Ministerio de Agricultura y Ganadería, la Confederación de Centros Agrícolas y el Consejo Nacional de Producción, han unido sus fuerzas e intereses para poder responder a todas las demandas y exigencias de los usuarios.

Según el ministerio de Salud, “Todas las Ferias del Agricultor deben contar con algunos servicios básicos como agua potable, electricidad, servicios sanitarios y las tarimas donde se exhiben los productos. Sin embargo, algunas también cuentan con parqueo, cobertizos o toldos.”



Fuente Secundaria:feria del agricultor,extraida d ela pag web:"<http://www.cnp.go.cr/index.php?idS=22>

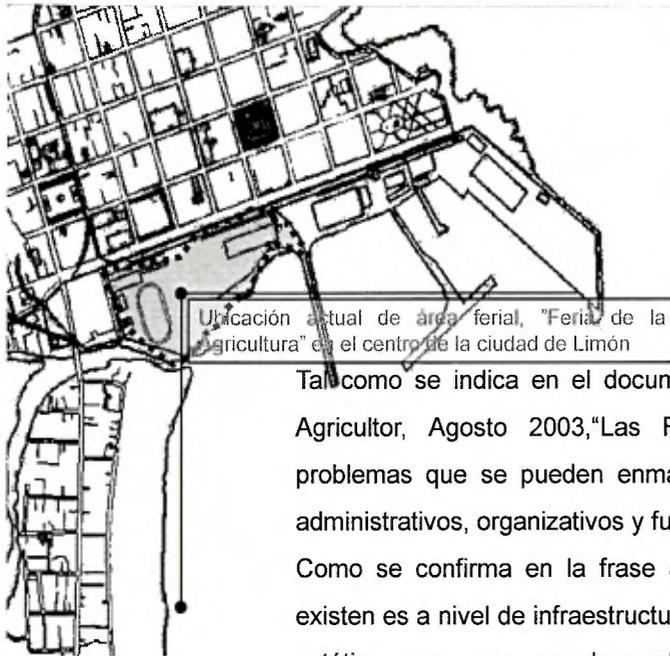
Aunque dicha provincia siempre se ha caracterizado por sus actividades agropecuarias, donde se inicia con la primera feria del agricultor en la ciudad de Limón, reuniendo así productores y artesanos de la localidad para beneficio de los mismos.



F E R I A D E L A G R I C U L T O R
C I U D A D D E L I M O N
A R T E S A N O

Actividades Agropecuarias

Descripción de la Situación Actual



Actualmente dicha actividad cuenta con un espacio para desarrollar el mercadeo de los productos, sin embargo existe una gran deficiencia en cuanto a la planificación de la feria del agricultor en la ciudad de Limón.

Tal como se indica en el documento del Programa Nacional de Ferias del Agricultor, Agosto 2003, "Las Ferias del Agricultor enfrentan diferentes problemas que se pueden enmarcar en: grupos: ubicación, infraestructura, administrativos, organizativos y funcionales."

Como se confirma en la frase anterior una de las grandes carencias que existen es a nivel de infraestructura, ya que no existe un inmueble adecuado y estético para que se desarrolle dicha actividad, por el momento los vendedores o productores con lo único que cuentan es con stands improvisados o toldos que afectan gravemente la armonía y la imagen de la ciudad.

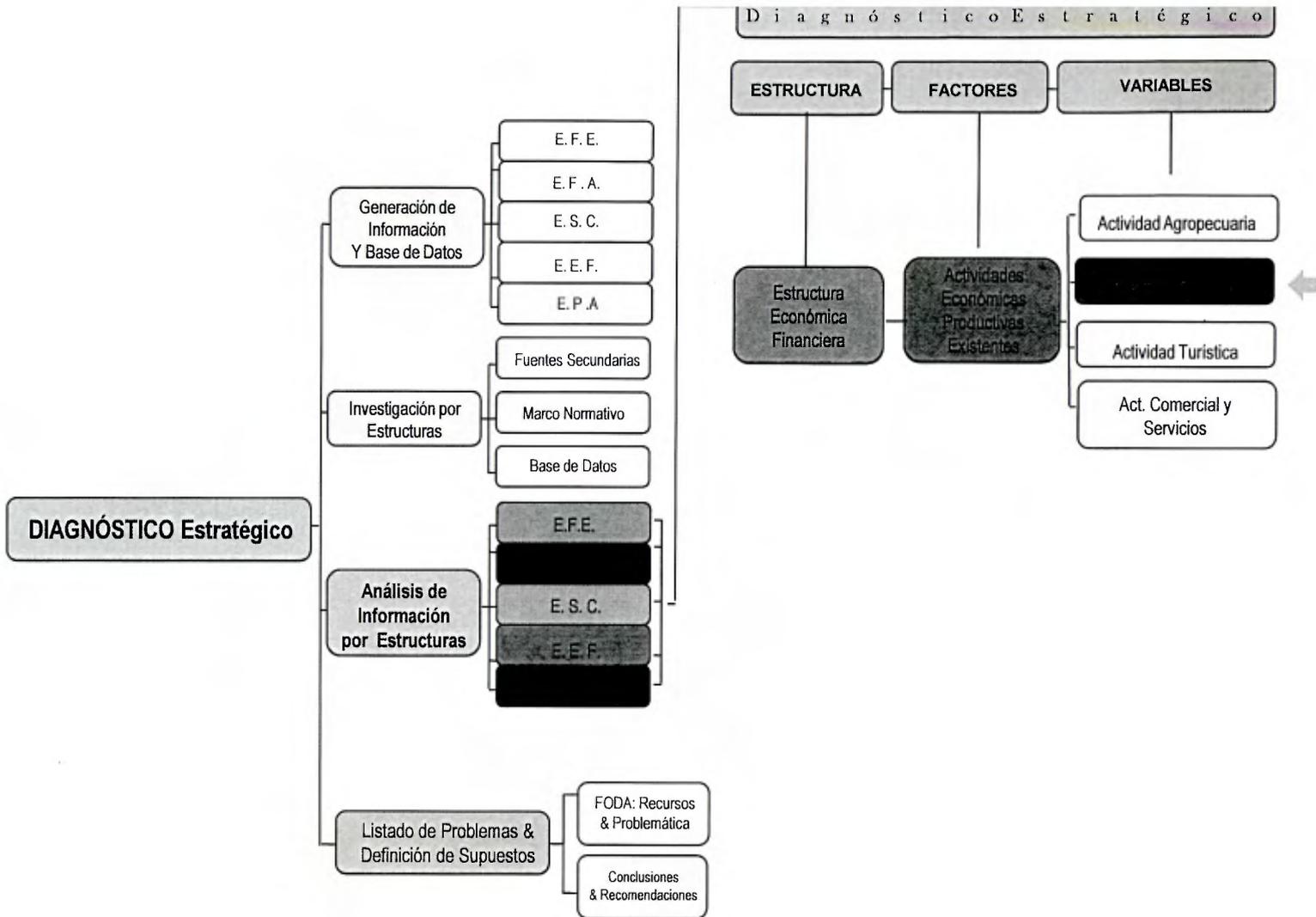
COMITÉ HUETAR ATLANTICO												
NOMBRE	ENTE ADMINISTRADOR	TEL	FAX	NOMBRE DEL ADMINISTRADOR	HORARIO	# DE PUESTOS	# DE PARTICIPANTES	AREA OCUPADA	INFRAESTRUCTURA	PARQUEO	DIRECCION	DISTRITO
Feria del Agricultor Guabales	CAC Pococi	710-6086	710-6086	Oliman Castrillo	Sábado	110	110	100m. Vía pública	No hay	Vía pública	Costado del Correo	Guápiles
Feria del Agricultor Guácimo	CAC Guácimo	716-5144	716-5144	Fernando Vargas Ulloa	Viernes	7	7	150m. Vía pública	No hay	Vía pública	100m.sur Centro Agrícola	Guácimo
Feria del Agricultor Siquirres	CAC Siquirres	768-6171	768-6171	Elécer Zuriga Cerdas	Viernes	142	60	100m. Vía pública	No hay	Vía pública	Frente a la parada de buses	Siquirres
Feria del Agricultor Limón	CAC Limón	758-0647	758-3996	Guido Cisneros Pérez	Viernes y Sábado			9000m2	Soda, servicios sanitarios, oficina, salón	500m2	Barrio San Juan, frente al Limón cementerio	Limón
Feria del Agricultor Carti	CAC Pococi	710-6086	710-6086	Oliman Castrillo	Sábado			100m. Vía pública	No hay	Vía pública	Diagonal sucursal de la C.C.S.S	Carti

Fuente Secundaria: LISTA DE FERIAS DEL AGRICULTOR extraida de la pagina web: <http://www.mercanet.cnp.go.cr/Comercializacion/documentospdf/LISTA%20DE%20FERIAS%20DEL%20AGRICULTOR.pdf>

Como la mayoría de provincias del país, esta actividad también ha buscado su espacio en la ciudad, en este caso en el centro de la ciudad de Limón, con el objetivo de mercadear los productos agrícolas, sin embargo a través de la historia a dicha actividad no se le ha dado nunca el espacio adecuado, por consiguiente en la mayoría de los casos toman espacios improvisados en la ciudad, como calles que cierran temporalmente, entre otros lugares.

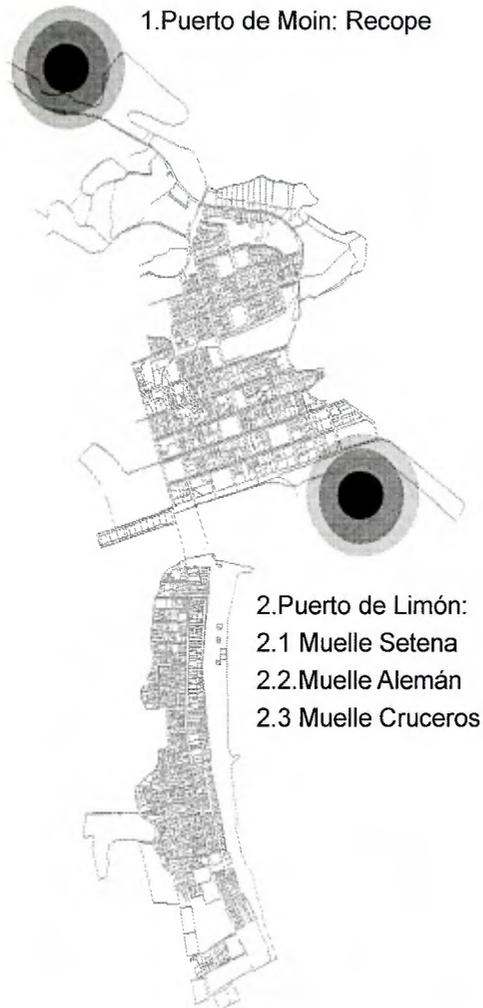
En el caso de la ciudad de Limón sí existe un espacio físico destinado exclusivamente al desarrollo de esta actividad en *barrio quinto*, sin embargo con lo único que cuenta es con una infraestructura básica que se vuelve ineficiente para la demanda real de la actividad.

Recientemente nace la preocupación de algunas municipalidades por encontrar un espacio e infraestructura digna y apropiada para el desarrollo de la misma.



A c t i v i d a d P o r t u a r i a

A n t e c e d e n t e s



El sistema portuario está dividido en dos instalaciones: Centros de Actividad: Centro Portuario de la Ciudad de Limón

“La infraestructura portuaria es inseparable de la historia y de la naturaleza de Limón y lo seguirá siendo. Nació para ser puerto, se desarrolló gracias al puerto y su futuro depende en gran medida de su destino portuario. El puerto y la ciudad están unidos en una simbiosis inseparable.”

Fuente Secundaria: Estudio Flasco 2007

El puerto de Limón y el Puerto de Moín juegan un papel primordial en la ciudad de Limón ya que son el corazón y el motor del desarrollo de la misma.

La misma ciudad de Limón ha tomado importancia y prioridad en la economía nacional gracias a sus puertos, que son espacios prioritarios para el país al ser la entrada y salida de la mayor parte de las importaciones y exportaciones que se realizan en Costa Rica. Es por esta razón que Limón se convirtió en una ciudad de vital importancia para el país además de ser un punto comercial clave bajo la óptica internacional.

“Es un sector de vital importancia para la ciudad, desde dos puntos de vista. Uno, por su potencial como sector de desarrollo, puesto que hay grandes extensiones de terrenos que, siendo propiedad de las autoridades no se usan en la actividad portuaria, y otro, por la importancia de la actividad que allí se realiza”.

Fuente secundaria: estudio FLASCO 2007

Por otro lado esta actividad fue la que poco a poco reemplazó los cultivos bananeros como actividad principal de la zona. Así dichos puertos empezaron a ser parte esencial del motor de desarrollo de la ciudad. Hoy en día la actividad portuaria es mucho más estratégica y necesaria en los mercados

mundiales, sin embargo nuestros puertos limonenses ya están colapsados debido a la falta de interés de gobiernos anteriores por darle mejoras e inversión a dicha actividad. Así lo confirma también una carta de entendimiento realizada por JAPDEVA, que comentaba: “El debilitamiento del liderazgo experimentado por los puertos costarricenses del Caribe, como consecuencia de la falta de inversión, las complicaciones crecientes en la gestión pública debido a la maraña de leyes y reglamentos que los gobiernan, el impacto y los altos costos de la convención colectiva de trabajo; nos obligan a actuar con prontitud y redefinir, con absoluta claridad, el papel estratégico del Estado costarricense, sin renunciar a las funciones de rectoría, pero sí profundizando en nuevas tareas especializadas en el área de regulación y fiscalización de servicios públicos.

El desafío en este proceso es lograr que la modernización portuaria que exige esa profundización de la actividad mercantil en el mundo, se traduzca claramente en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la provincia de Limón y su aporte a la economía del país.”

Fuente Primaria: Atracadero del Puerto de Limón, Marzo 2008



Fuente Secundaria: Vista del centro de la ciudad de Limón desde el complejo portuario, imagen extraída de la Web:
<http://www.skyscraperlife.com/costa-rica/3397-puerto-limón-la-perla-del-caribe-costarricense.html>

A c t i v i d a d P o r t u a r i a

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

A pesar de que, como se menciona anteriormente, esta actividad es una de las más importantes y la que mayores beneficios y desarrollo ha traído a la ciudad, los puertos como tales se han desarrollado de una forma totalmente impermeable a la ciudad de Limón que la bordea, ni físicamente, ni económicamente la misma muestra un eco de desarrollo en su área periférica, impidiendo que la ciudad se vea favorecida ante tan importante punto portuario que representa para todo el país y las importaciones y exportaciones nacionales.

Es una actividad aislada del resto de actividades de la ciudad limonense, a excepción de la actividad de transporte que nace y es generada por la misma necesidad de la portuaria.

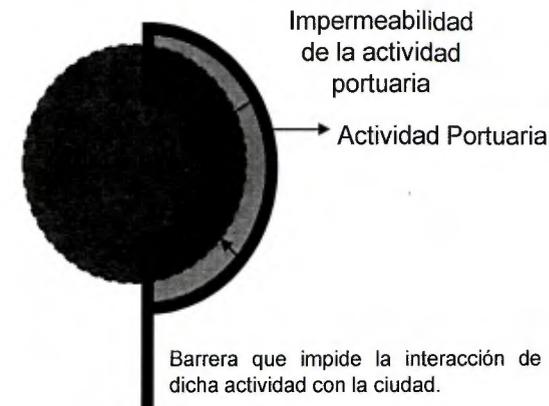
El uso portuario que, por razones obvias, no permite el acceso libre del público, niega al uso turístico y recreativo del mar y el escenario de la bahía de Limón. Toda la zona que va desde la esquina de la carretera 32 con la carretera a Sixaola hasta las inmediaciones del Muelle Setenta, son unas 8 hectáreas que tienen un potencial alto para ser desarrolladas en turismo (marinas, playas, construcción de hoteles, y otros servicios turísticos), vivienda y equipamiento social. En igual situación está el terreno en que está localizada la base de guardacostas, que tiene una ubicación de alto valor estético y que está subutilizada. El muelle Setenta ya casi no está en uso y por lo tanto podría ser usado como parte de la infraestructura turística, como para una marina – que no existe en el Caribe- y sus servicios anexos.

ESTUDIO FLASCO 2007

Fuente Primaria: Vista a la Ciudad y Puerto de Limón, Marzo 2008



Fuente Primaria: Atracadero del Puerto de Limón, Marzo 2008



Fuente Primaria: Diagrama Explicativo

El espacio físico que tiene destinado la ciudad para esta actividad, se limita únicamente a la actividad como tal.

Es una actividad que no interactúa con el resto de las que se realizan en la ciudad de Limón, por ejemplo con la actividad turística que actualmente ha tomado tanto auge en la misma.



A c t i v i d a d P o r t u a r i a

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

Es por los puertos de la ciudad de Limón, donde salen las mayores exportaciones de productos nacionales e ingresan productos internacionales al país; actualmente solo alrededor del 11% de los puertos está en manos del estado, el 90% restante ya se encuentra en manos de empresas privadas.

La actividad portuaria no le dio a Limón los niveles de desarrollo que se supone debieran generar las ventajas locacionales que la actividad portuaria normalmente genera como punto de trasbordo."

Fuente secundaria: estudio FLASCO 2007

A raíz de lo anterior, recientemente se ha despertado la preocupación por decidir cuál va ser el rumbo de estos puertos limonenses, muchos grupos sociales han propuesto como salida la modernización de los mismos, sin embargo hay divergencias de opinión acerca de cómo intervenir dicha actividad.

En una entrevista realizada el 22 de julio 2008, por el Diario Extra al Ministro Interinstitucional del Gobierno, Marco Vargas, éste afirmó: "Hay dos importantes proyectos que le darían un cambio a Limón, uno es la modernización, la ampliación y el cambio de modelo de gestión de los puertos, es decir, ir a la concesión y el otro proyecto complementario es "Limón Ciudad Puerto", que le da un remozamiento a la ciudad de Limón y la prepara para aprovecharse de las oportunidades del puerto para lograr su desarrollo." Sin embargo él cree que la modernización se debe dar a través de una

concesión a alguna empresa de prestigio internacional y no por medio de JAPDEVA ya que alegó el tiempo que se toma hacer las cosas a través del estado.

Por otro lado hay quienes piensan que la modernización está en manos del estado costarricense, por ejemplo Ottón Solís del partido Acción Ciudadana planteo en un artículo encontrado en la dirección web:

<http://www.elpregon.org/costarica/economia/339-propuesta-del-pac-para-modernizar-la-actividad-portuaria-en-limon>

"La propuesta consiste en mantener el actual complejo portuario bajo la administración de JAPDEVA, reformando su ley para garantizar mayor agilidad y flexibilidad en sus operaciones, y la eliminación de los nombramientos políticos en todos los niveles. También plantea permitir y crear facilidades para que JAPDEVA invierta alrededor de \$80 millones en obras y equipos urgentes para cubrir la demanda. El PAC considera especialmente importante dar un impulso a los puertos del Caribe, dado que por ellos transita el 80% del comercio internacional de Costa Rica."

Independientemente de la posición que se tenga, todos concuerdan en una misma preocupación, los puertos limonenses ocupan una intervención, ya no pueden seguir operando como lo hacen actualmente, necesitan nueva maquinaria y nueva infraestructura que soporte la funcionalidad de los mismos.

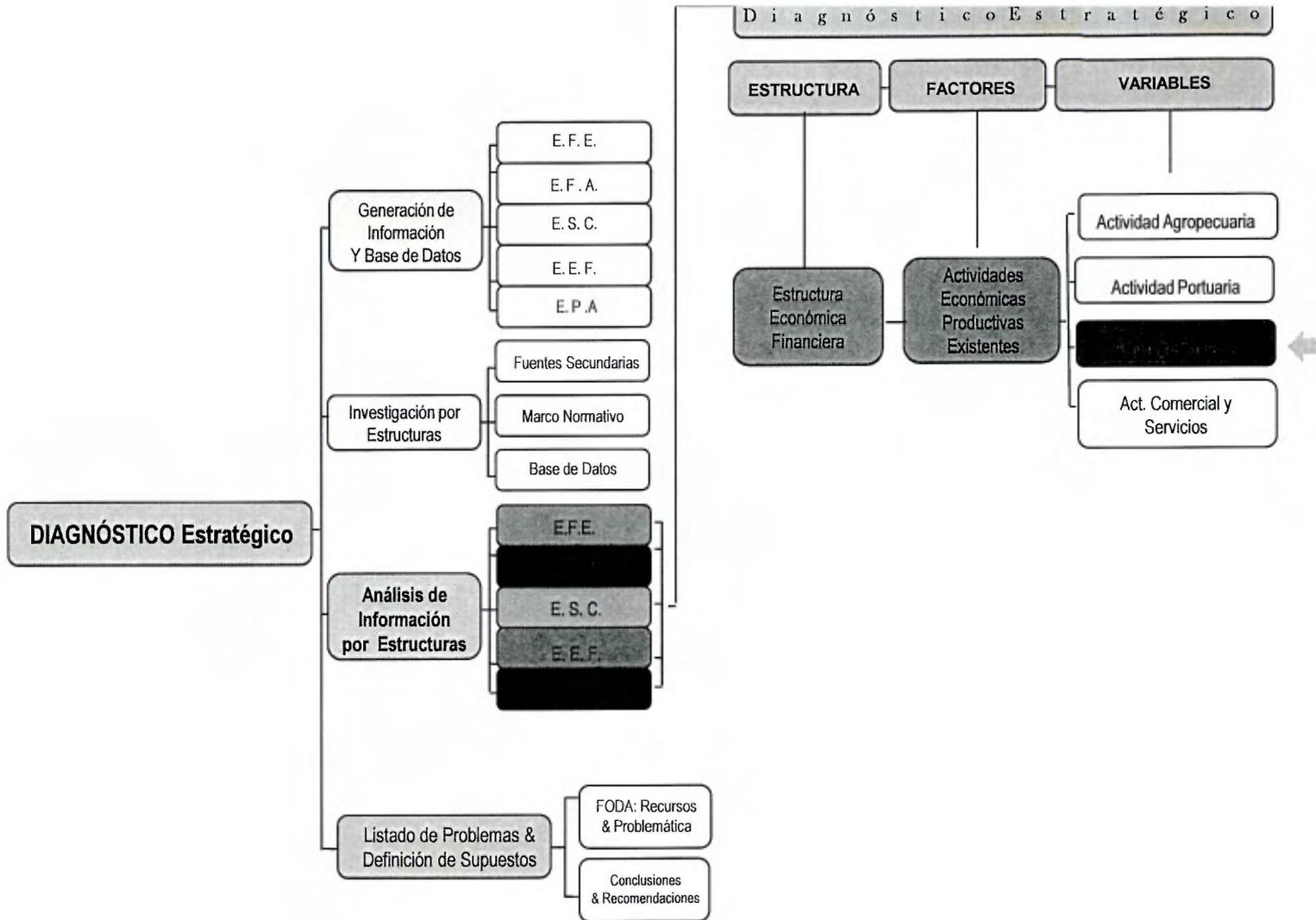


Fuente Primaria: Vista a Puerto de Limón en la Ciudad de Limón, Marzo 2007

Fuente Secundaria: Puerto actual de Moin, imagen extraída de la Web <http://ticoartistico.com/fotos/puertomoin/puertomoin02.jpg>, Agosto 2008



Fuente Secundaria: Manzanillo International Terminal – Panamá, El Puerto de trasbordo más grande y moderno de América Latina. Imagen extraída de la pag <http://www.skyscraperlife.com/panama/3953-el-mejor-puerto-mas-grande-y-moderno-de-america-latina-mil-panama-fotos.html>, Agosto 2008



A c t i v i d a d T u r í s t i c a

A n t e c e d e n t e s

La actividad turística en la ciudad de Limón, es una disciplina bastante flamante todavía en el desarrollo de la ciudad, hasta hace pocos años ésta inició un avance más visible a nivel de infraestructura y servicios para ofrecer al visitante.

Debido a situaciones históricas que aislaron a la provincia de Limón del resto del país, se dio cabida a que años después su cultura, su gente y sus riquezas arquitectónicas sean invalorable y únicas en la región.

“En 1867 se declaró a Limón como puerto principal en la costa Caribe y se inició la construcción del ferrocarril que uniría el litoral Caribe con la ciudad capital, obra que concluyó en 1890 y la cual fue determinante para la conformación y desarrollo de Limón,”

Fuente Secundaria: <http://www.enjoycostarica.net/costa-rica/limon-costa-rica.php>

Limón es una ciudad muy atractiva para el turista, cuenta con una infinidad de recursos naturales y culturales. que la han llevado a ser llamada por muchos, *la perla del Caribe*.

Por otro lado se suma la industria de cruceros que es bastante joven aun, y todavía no genera ingresos significativos a la ciudad de Limón; un importante número de turistas ya ha sido partícipe de esta actividad sin embargo el papel que juega la ciudad de Limón es ser un punto de distribución a otras partes de la región, así lo confirma el plan nacional de desarrollo 2006-2010, esto impide la permanencia del visitante en la ciudad y por consiguiente la búsqueda de otros destinos turísticos en zonas aledañas.

“La estructura de tarifas establecida en el Puerto de Limón es preferencial para la visita de Barcos pasajeros; va de US \$3,750 a US \$4.800 dólares por doce horas de estadía y la hora adicional es de un doceavo de la tarifa establecida, según el tamaño del vapor, incluye cargos por anclaje, uso de muelle, servicios del Piloto. Adicionalmente se cobra US \$2.50 por pasajero.”

Fuente Secundaria:

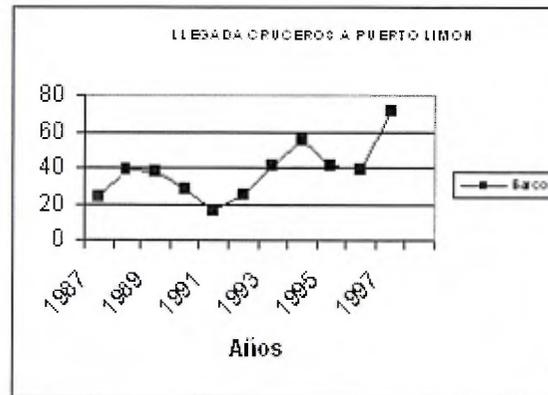


Fuente Primaria: Vista hacia Isla Uvita, Marzo 2007



Fuente Secundaria: Turismo Limón. Pag Web JAPDEVA.

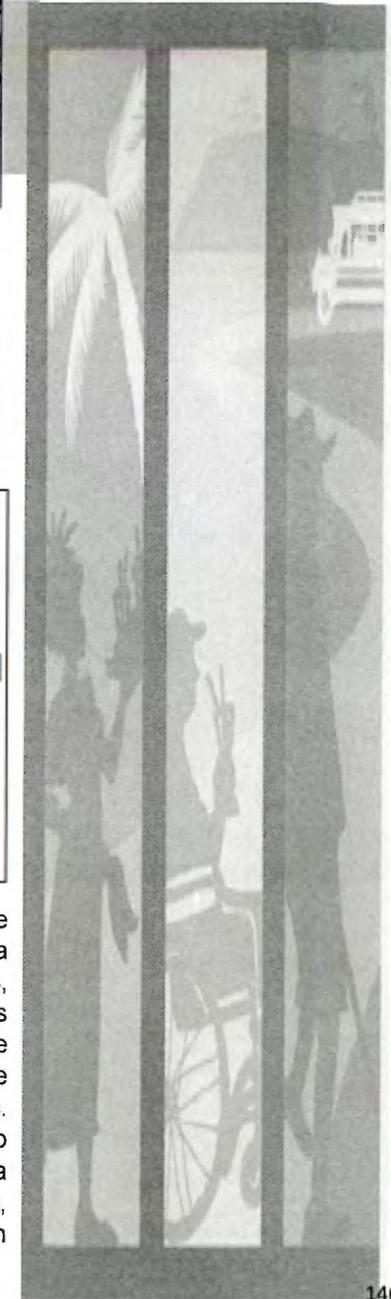
“La ciudad de Limón ha iniciado gracias al ICT una promoción fuerte a través de varios medios de comunicación, para impulsar la actividad turística y promover sus atractivos.”



“El Instituto Costarricense de Turismo estima que los beneficios económicos en general de la actividad de cruceros son de US \$5.7 millones, que debe incluir los ingresos al Puerto y las actividades derivadas del turismo formal que se desarrolla, se refiere al ingreso por servicio de las Agencias de Viajes y otros servicios navieros. En cuanto a las oportunidades de trabajo adicionales incluidas dentro de la economía sumergida, nos referimos a taxis, artesanía, buses, comercio en general, etc., no se tiene un estimado de estos beneficios.”

Fuente Secundaria:

C R U C E R O S



A c t i v i d a d T u r í s t i c a

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

“El Turismo en la ciudad de Limón está representado por dos tipos de actividades. Una está ligada a la actividad portuaria, aunque tiene su propia dinámica, como es el atraque de cruceros turísticos y la atención que estos requieren a sus pasajeros y para abastecer las naves. El otro es un turismo más bien de paso, que está representado por los turistas que se dirigen al Caribe Sur (Cahuita y Puerto Viejo) y al Parque de Tortuguero en el norte.”

Fuente Secundaria: ESTUDIO FLASCO 2007

Dicha ciudad no cuenta con los espacios físicos adecuados para atender las nuevas demandas que esta actividad requiere, por ejemplo la ciudad no invita a el turista a permanecer en ella, ya que la ciudad refleja mucho deterioro y abandono.

“El turismo, es el que ofrece las mejores posibilidades de dinamismo en el futuro, pero que requiere de una política clara que genere oportunidades de crecimiento.

El puerto ha visto crecer el atraque de cruceros turísticos y ha estado creando las facilidades para atenderlos. Pero la ciudad actualmente ofrece poco a los turistas que desembarcan. La ciudad no ha sido capaz de ofrecerse como atractivo turístico, a pesar de que algunos atractivos arquitectónicos y paisajísticos pueden ser rescatados. Las instalaciones para vender artesanías – las

que no se producen localmente- que se construyeron no son utilizadas con ese fin y los puestos que existen en la terminal son muy poco atractivos.” ESTUDIO FLASCO 2007

La ciudad carece de atractivos para que los turistas permanezcan en el centro de la ciudad y por el contrario no se dispere a las zonas y playas aledañas.

Hay un alto desinterés y desconocimiento de la población por dar servicios al turismo.

“La mayor parte de los pasajeros de los cruceros son transportados hacia los parques nacionales de Cahuita y Tortuguero, y otros van al Valle Central. La posibilidad de que una proporción de éstos permanezcan en Limón es baja, porque las facilidades para acogerlos no son muchas. Por lo tanto, este tipo de turismo – tipo todo incluido- no genera actividad en el puerto. El otro flujo que no está relacionado a los cruceros, es el turismo convencional que llega a Costa Rica. Según el Instituto Costarricense de Turismo (ITC), todo el litoral del Caribe atrae sólo a 5% del total. No hay cifras para la ciudad de Limón, pero la falta de infraestructura hace pensar que muy poco de este flujo produce impactos en Limón.”

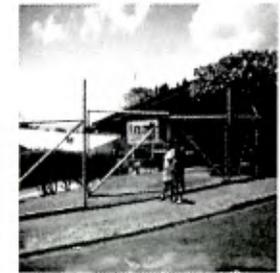
ESTUDIO FLASCO 2007



Fuente Primaria: Vista hacia Isla Uvita, Marzo 2007



Fuente Secundaria: Centro Turístico Limón, imagen brindada por el arquitecto Andrés Fernández, Agosto 2008



Fuente Primaria: Instalaciones del INA, Ciudad de Limón Marzo 2008



Fuente: Clases de Aires Acondicionados y Refrigeración, Prof. Ulises Vargas, Colegio Vocacional Publico, Marzo 2008

En el INA actualmente se están impartiendo cursos que colaboran con el desarrollo de la ciudad de Limón, Son cursos que dan una capacitación a los jóvenes en carreras técnicas para colaborar con la actividad turística.

Se trata de motivar a la población y de darle opciones para que los locales colaboren con el turismo, y así la ciudad tenga una mano de obra especializada para atender todas las demandas que esta nueva población requiere.

A c t i v i d a d T u r í s t i c a

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

Estos son algunos proyectos privados turísticos que, aunque se salen de la zona de estudio (la Ciudad de Limón), son un claro ejemplo del buen uso de los recursos, son ejemplo de cómo se puede innovar de manera sostenible, son intervenciones que rompen con los esquemas ordinarios y por el contrario ofrecen nuevas líneas de proyección para la zona. Lo más interesante de ambos proyectos es el eco de reacción que han generado en la comunidad, ya que además de proyectar una visión sostenible y ecológica, son proyectos pilotos que están provocando un cambio de mentalidad en los poblanos ante el desconocimiento de todos los recursos potenciales que la zona ofrece y que hasta el día de hoy no se ven como fuentes alternativas de desarrollo para la sociedad limonense.

“Proyectos Modelos de Intervención”



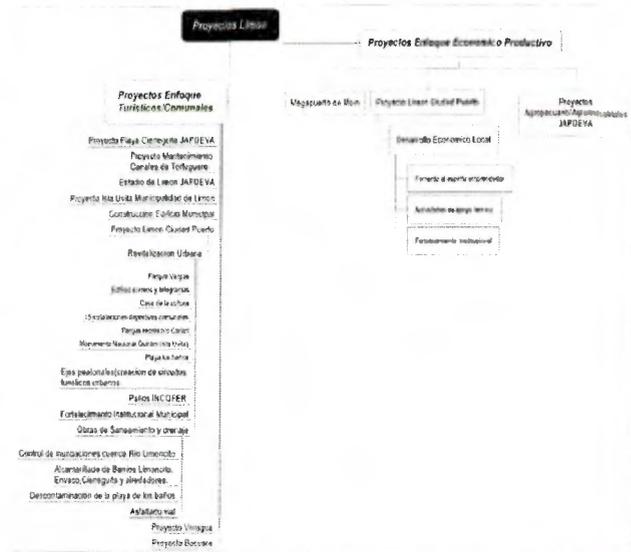
Fuente Primaria: Senderos aéreos, Proyecto Veragua, Julio 2008



Fuente Primaria: Trayecto hacia proyecto, Puente Natural de Bambú, Julio 2008



Fuente Secundaria: Puentes Colgantes del proyecto Bocuare, imagen extraída de la Pág. Web: bocuarejungle.com



Fuente Primaria: Proyectos Turísticos actuales en la ciudad y provincia de Limón.

Veragua Rainforest

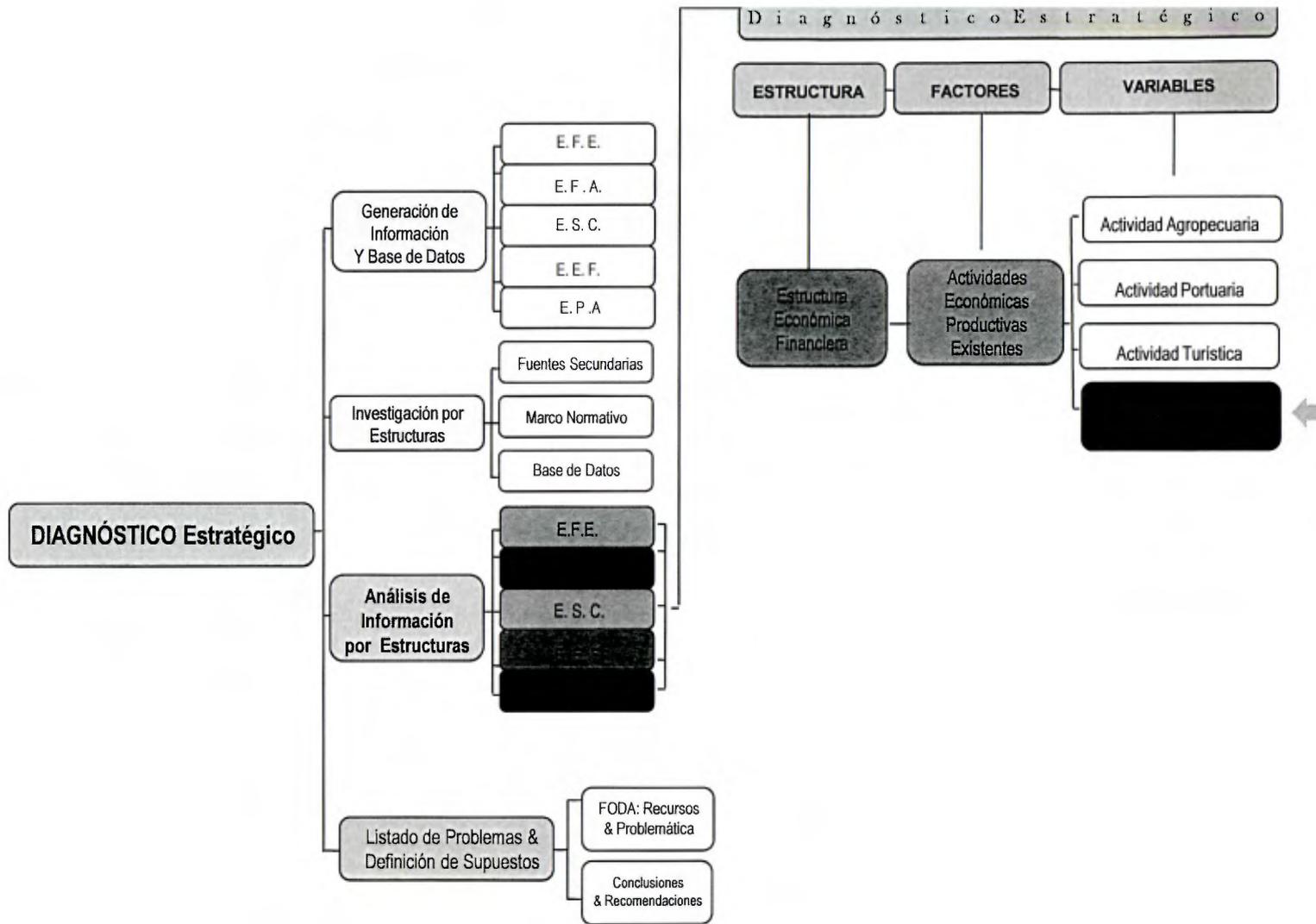
Dicho proyecto fue inaugurado recientemente en el mes de julio del 2008; en él se encuentra un positivo enlace entre naturaleza e infraestructura, cuenta con instalaciones que ofrecen desde senderos con puentes que atraviesan el bosque lluvioso, hasta serpentario y mariposario, debidamente rotulado con la fauna del lugar, además de un uso de los recursos natos de la zona de manera ejemplar e innovadora.

Bocuare Jungle Adventure

Este proyecto eco turístico nace de la iniciativa de una familia limonense, el mismo se ubica en los altos del Valle la Estrella en Limón; es un proyecto que además de ser innovador, rompe con los esquemas productivos de la zona y propone nuevas soluciones como fuente de ingresos para la comunidad.

Se desarrolla en una finca de más de 80 hectáreas antes utilizadas para la ganadería, pero el ingenio de sus propietarios hizo transformar dichas actividades por nuevas alternativas para el turismo nacional e internacional, sobre todo viéndose favorecido aquel que nos visita por medio de los cruceros.

Explora los recursos del sitio de una manera nueva y ecológica, bajo una extensa lista de actividades ingeniosas que se pueden disfrutar dentro del proyecto, desde las mismas especies de árboles hasta la reserva indígena aledaña, y muy recientemente la aparición de aguas termales del lugar.



Actividad Comercial y de Servicios

Antecedentes

La ciudad de Limón es una ciudad que tiene una economía obsoleta, porque a pesar de ser una ciudad que contiene uno de los puertos más importantes del país y del mundo vive un desarrollo fantasma, pues todos hablan del mismo pero no se ve prosperidad en la ciudad.

Limón es una ciudad que no ha logrado entremezclar su situación socio económica con la trama urbana, las actividades productivas de Limón no aportan ningún desarrollo a la ciudad, por el contrario son actividades ensimismadas donde los beneficios solo se ven reflejadas en ellas mismas.

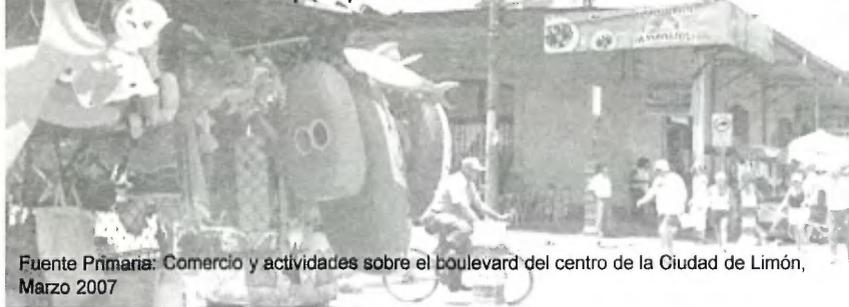
La economía de Limón preocupa a más de uno, los índices de desempleo, infraestructura y pobreza la sumergen bajo una impotencia que le impide salir adelante. El panorama se vuelve aun más crítico cuando se sabe que la zona no incentiva al inversionista ni nacional ni extranjero, ya que a pesar de los recursos naturales y culturales que tiene, es una ciudad que desmotiva.

Todos los gobiernos prometen, pero al final son solo mañas de intereses lo que mueven la ciudad, perjudicando a el que menos tiene.

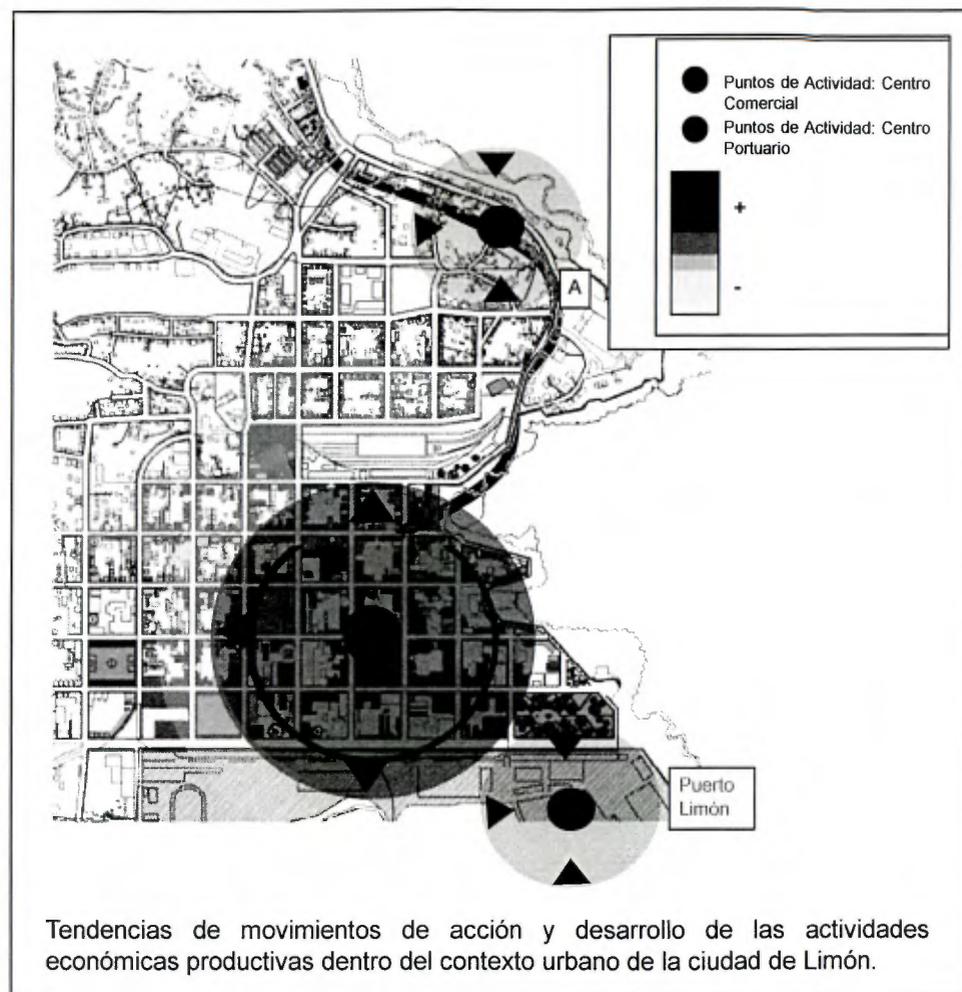
Esa inoperatividad de la zona, también pasa su factura a la infraestructura de la ciudad, el estado de la misma, es vergonzoso, reina el deterioro y la suciedad, aun las grandes empresas sufren del mismo mal como es el caso de JAPDEVA y la Municipalidad de Limón.

Por otro lado, hay ausencia de planes de desarrollo que den pie a una planificación urbana, que colabore con el lenguaje y la interacción de las actividades productivas con la trama urbana de la ciudad.

Existe un estancamiento a nivel de actividades económicas, no hay interés por buscar nuevos sectores de actividad que reactiven la ciudad y que sean nuevos focos de empleo para la misma.



Fuente Primaria: Comercio y actividades sobre el boulevard del centro de la Ciudad de Limón, Marzo 2007



Tendencias de movimientos de acción y desarrollo de las actividades económicas productivas dentro del contexto urbano de la ciudad de Limón.

A c t i v i d a d T u r í s t i c a

D e s c r i p c i ó n d e l a S i t u a c i ó n A c t u a l

“Se denomina comercio a la actividad socioeconómica consistente en el intercambio de algunos materiales que sean libres en el mercado compra y venta y servicios, sea para su uso, para su venta o para su transformación. Es el cambio o transacción de algo a cambio de otra cosa de igual valor. Por actividades comerciales o industriales entendemos tanto intercambio de bienes o de servicios que se afectan a través de un mercader o comerciante.”

Conceptos extraídos de wikipedia.org

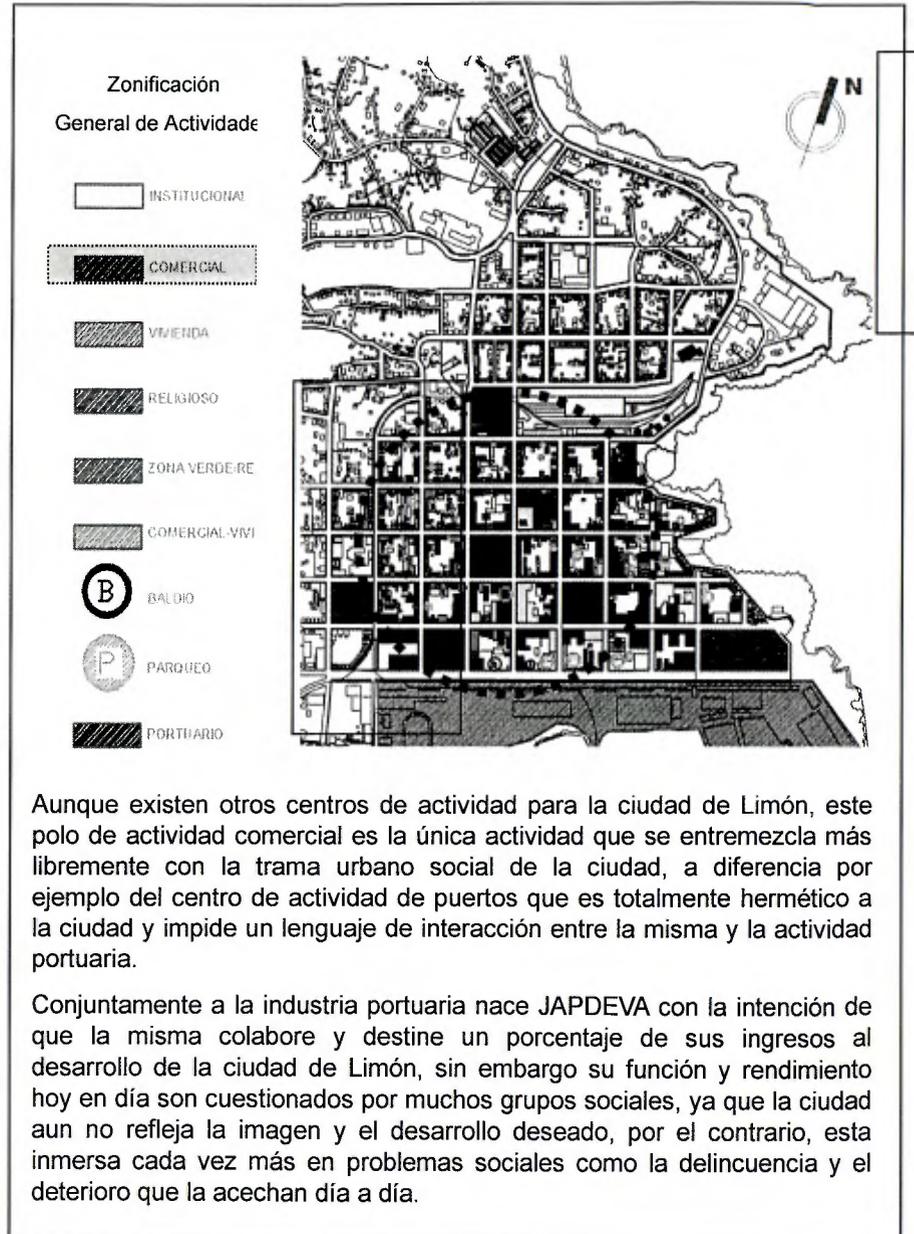
“Históricamente la provincia de Limón tiene una importancia crucial dentro del desarrollo económico y político del país, pues fue aquí donde se construyó el ferrocarril y a partir de esto migraron gran número de personas de diferentes etnias, procedentes de múltiples países. También se dio el mismo efecto por los trabajos que ofrecían las plantaciones de banano, de este modo por todas partes llegaron influencias extranjeras que vinieron para quedarse y así enriquecer la cultura de los lugareños.

Fuente Secundaria: www.ticoparty.com/Provincias/Limon/

Ahora bien la ciudad de limón fue conformada como ciudad a raíz de dos hechos históricos principales, uno de ellos fue la construcción del ferrocarril y el segundo la llegada de la empresa transnacional Chiquita, estos acontecimientos provocaron la inmigración de personas de muchas partes del mundo y la formación de la ciudad como respuesta a las necesidades de los nuevos ciudadanos.

Así la ciudad empieza a desarrollarse alrededor de actividades agropecuarias como la siembra de banano, pejobaye y cacao entre otros, posteriormente y al ser un punto tan estratégico en el mundo, nacen los puertos y con esto nuevas oportunidades para la ciudad.

Se lee a través de la trama urbana un claro centro o polo de comercio, que es entremezclado con institucional y vivienda a medida que se distancia del centro de acción del mismo.



Diagnóstico Estratégico
Relaciones Espaciales



-  Ex – Campos de Golf
-  Antigua Zona Americana – Hospital Tony Facio
-  Jamaica Town
-  Centro Histórico

 Accesos a la Ciudad de Limón

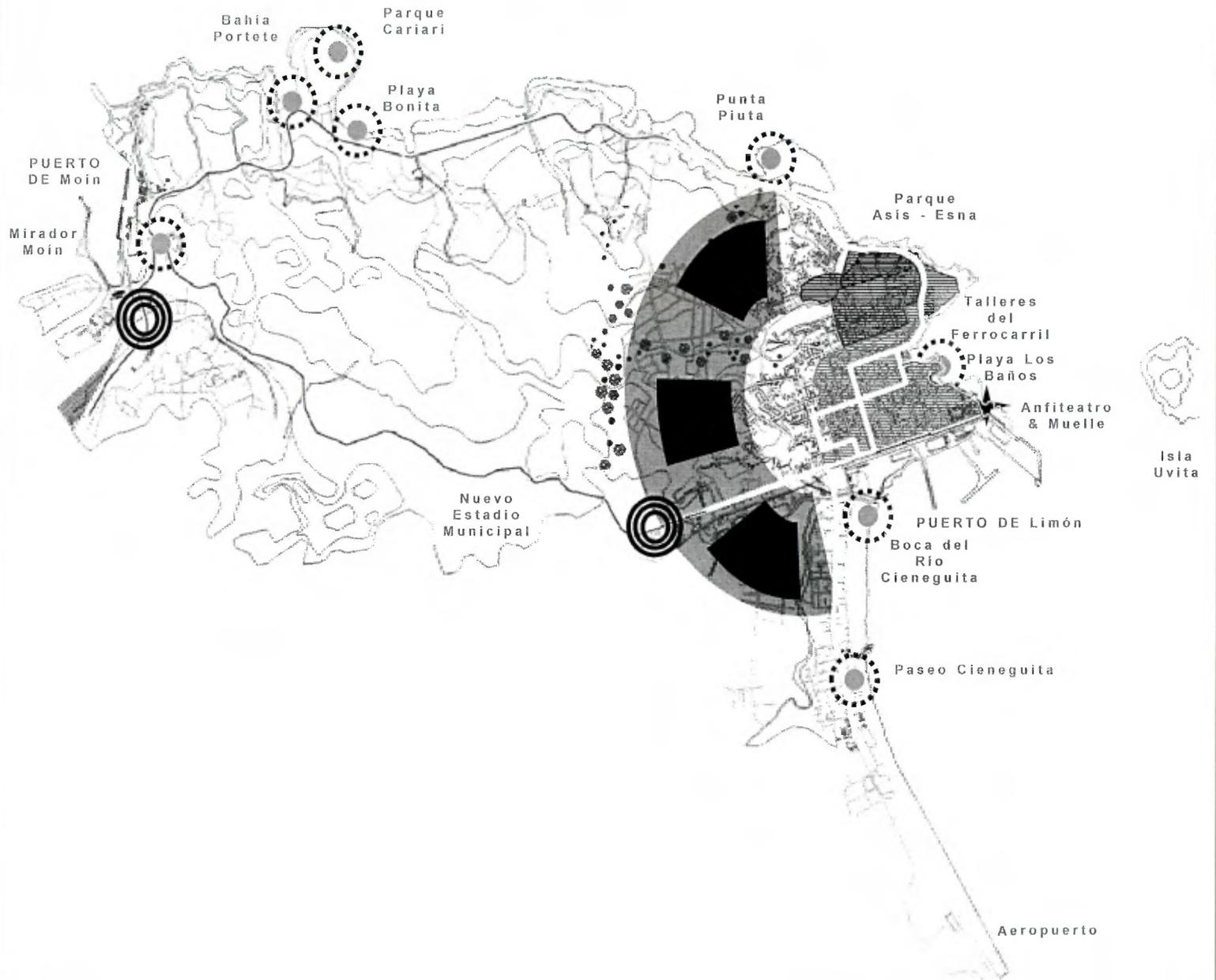
 Principal Ruta de acceso y salida de la Ciudad Ruta 32

 Ruta del Transporte Público en la Ciudad

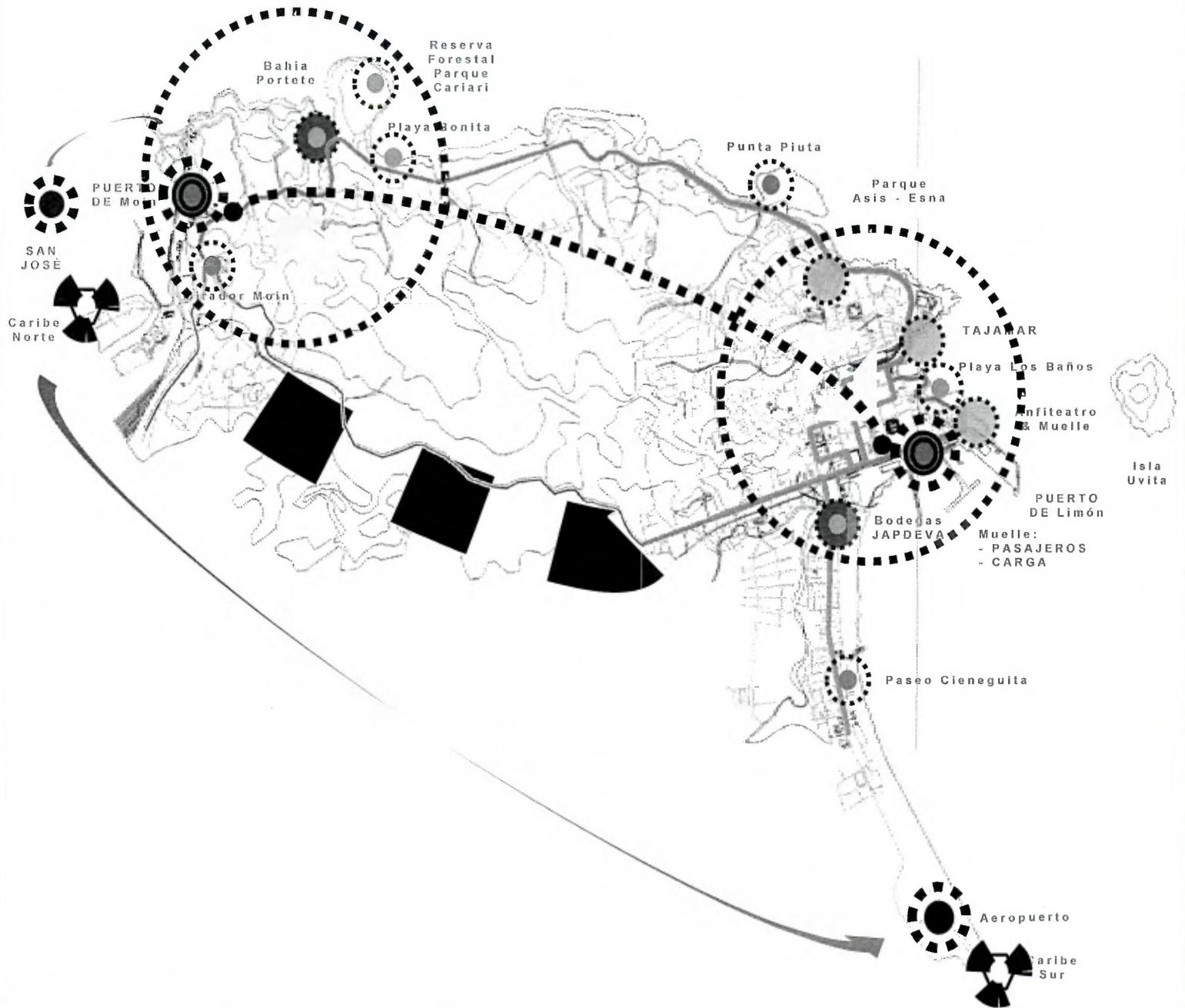
 Recursos Naturales de interés Turístico, Comercial y Cultural

 Espacios Urbanos de Alto Valor Simbólico

 Barrios Dormitorio de la Ciudad han absorbido el crecimiento habitacional



-  Principal Ruta de acceso y salida de la Ciudad Ruta 32
-  Núcleo de Servicios
-  Vínculos para la llegada de turistas nacionales y extranjeros
-  Espacios urbanos de uso recreacional & cultural
-  Atracciones naturales que brindan servicios de recreación y turístico
-  Atracciones naturales que no brindan servicios de recreación y turístico
-  Áreas en que se desarrollan actividades tales como: pesca y comercialización de mercancías
-  Áreas en que se desarrolla la actividad portuaria de mercancías y Pasajeros, Importaciones / Exportaciones
-  Servicios Aduaneros y de Transporte
-  Áreas en que se desarrolla la actividad comercial hotelera y turística prioritariamente
-  Áreas en que se desarrolla la actividad comercial bienes & servicios / servicios institucionales, médicos, religiosos, educativos prioritariamente.



relaciones espaciales
Núcleos de Servicios

Conformación de Paseos Marinos Franja continua de espacios que poseen acceso al mar, dicha franja es paralela a una cadena de construcción que se niega al mar.

Cuerpos vegetales de gran escala como transición natural a una zona de desarrollo urbano, habitacional y comercial.

Puertos

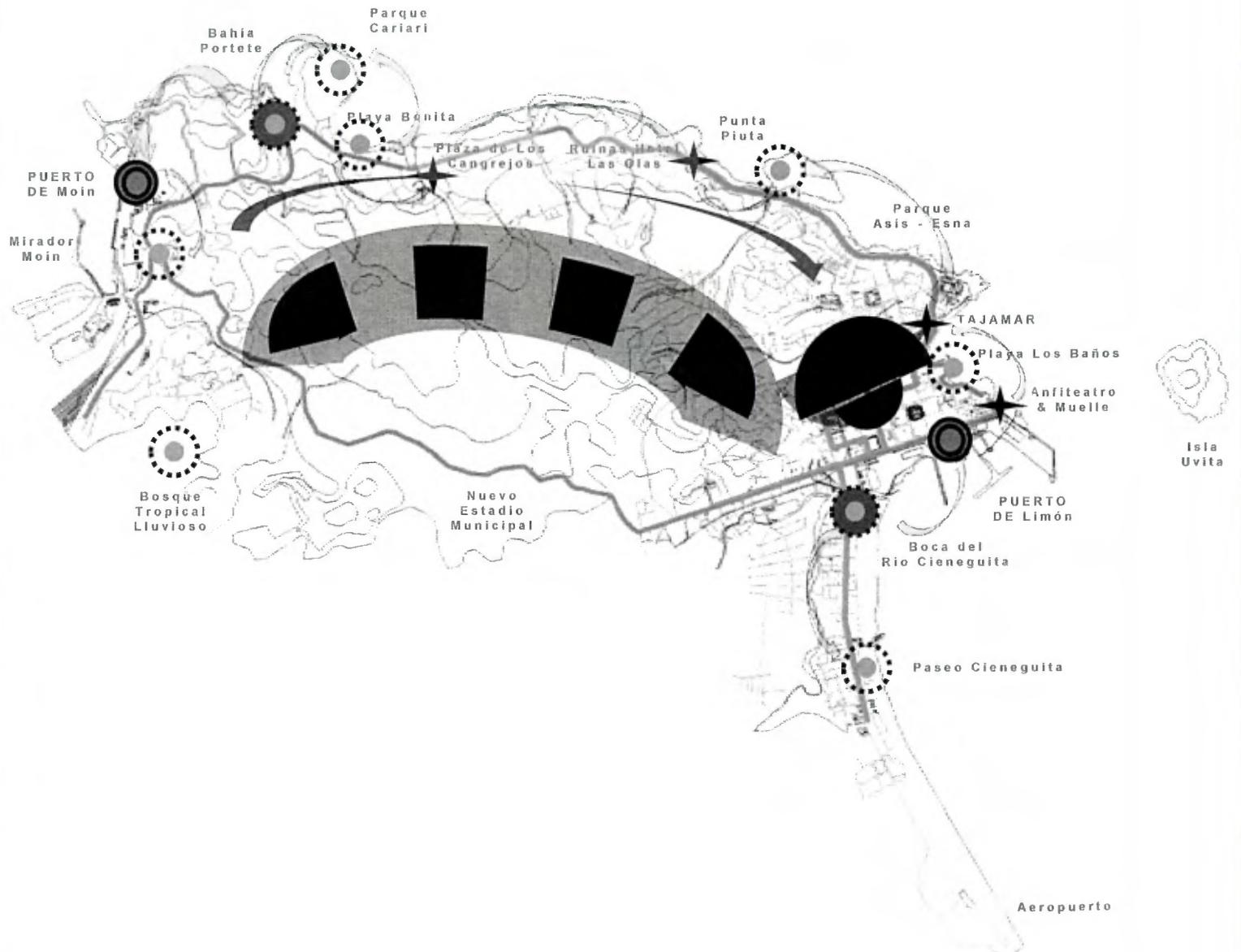
Espacios Urbanos con acceso directo al mar, valor simbólico y en desuso.

Principal Ruta de acceso y salida de la Ciudad Ruta 32

Recursos Naturales de interés Turístico, Comercial y Cultural

Zonas aptas para el desarrollo de actividad pesquera comercial y deportiva.

Centro Histórico, actual uso comercial.



relaciones espaciales

Recursos existentes

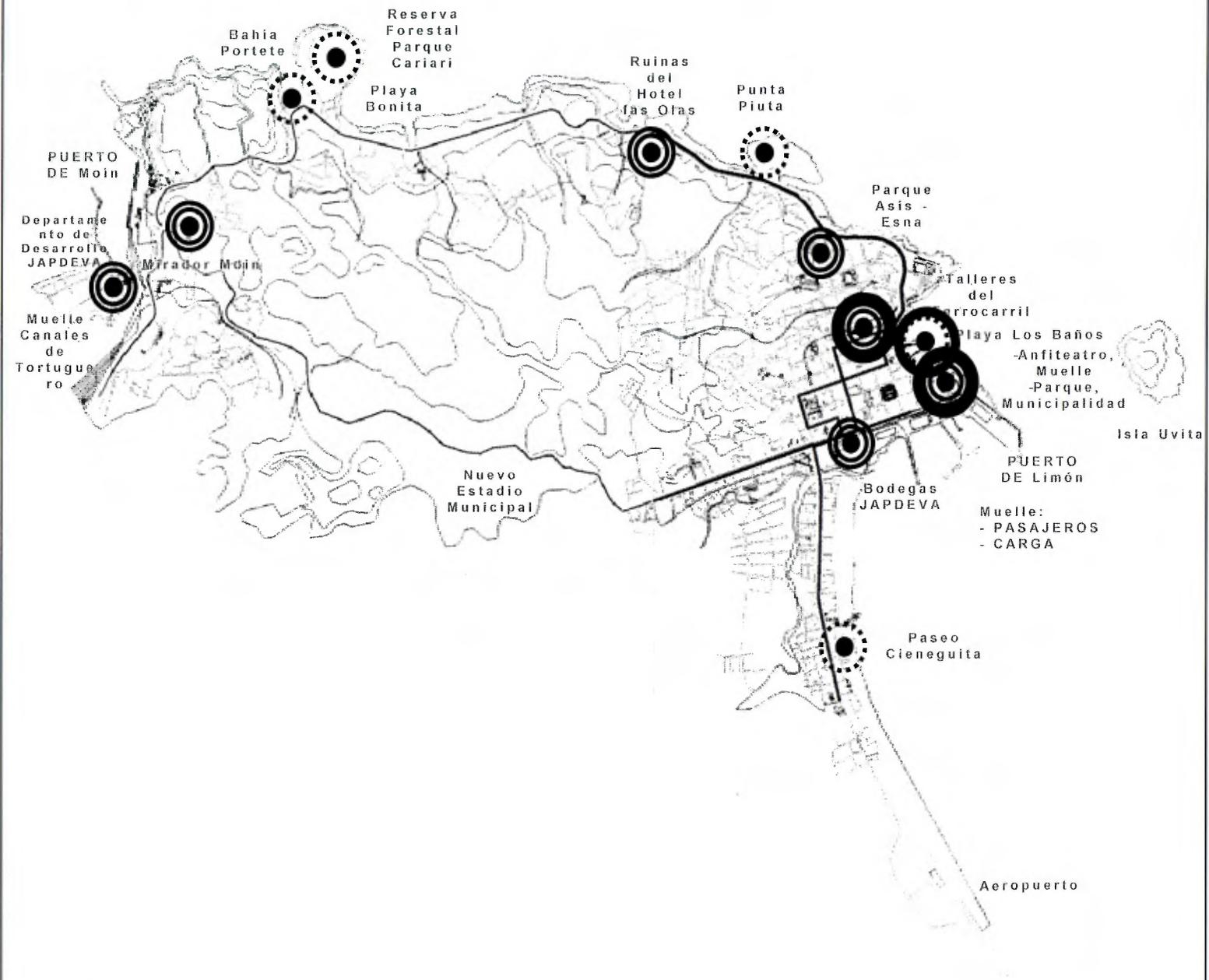
— Principal Ruta de acceso y salida de la Ciudad Ruta 32

— Ruta del Transporte Público en la Ciudad

⊙ Recursos Naturales en condición de abandono de interés Turístico, Comercial y Cultural

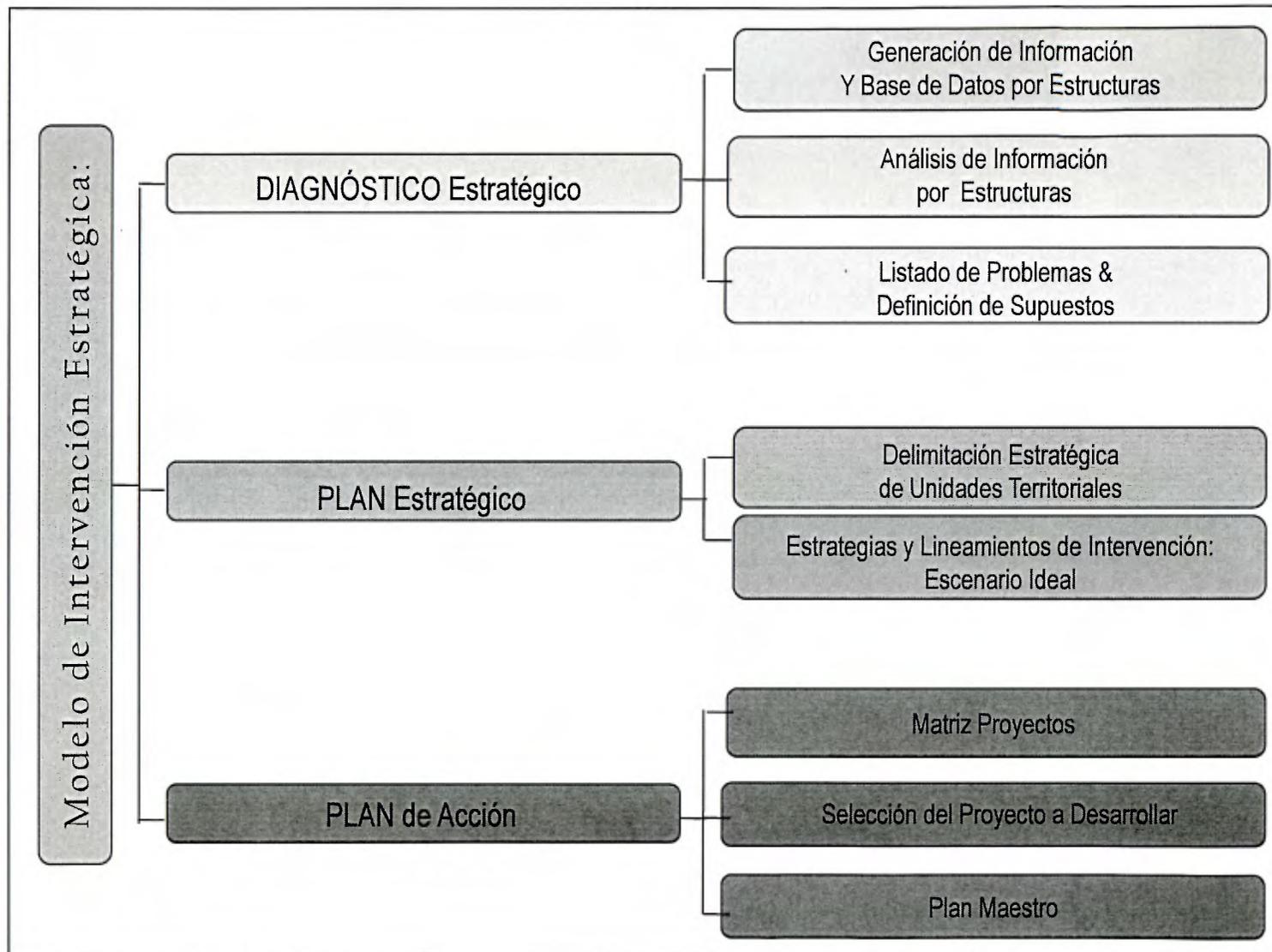
⊙ Espacios en condición de abandono / ruinas de interés Turístico, Comercial y Cultural

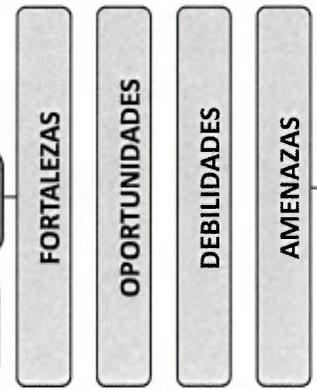
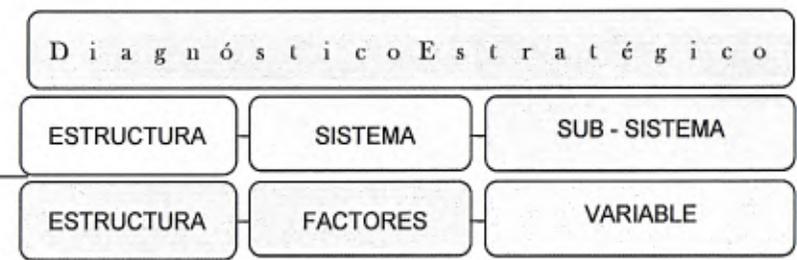
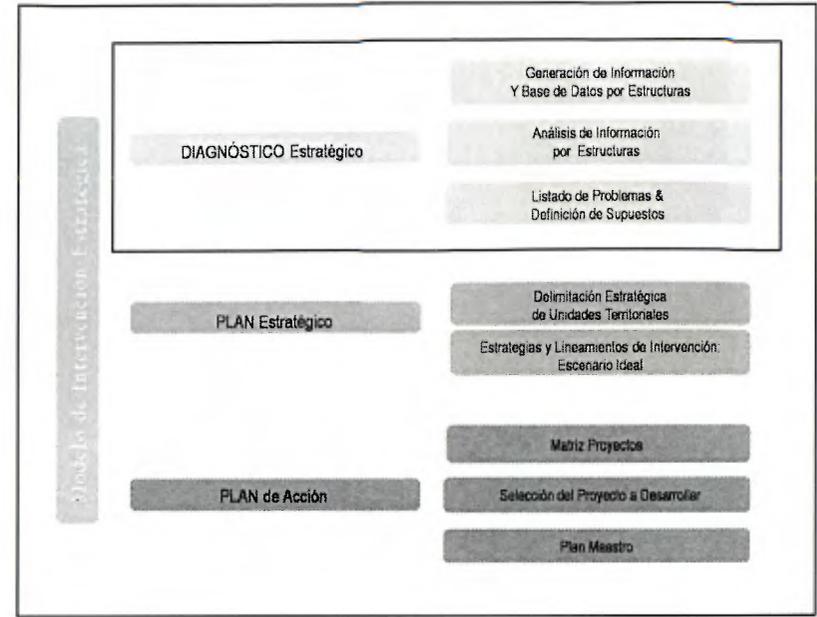
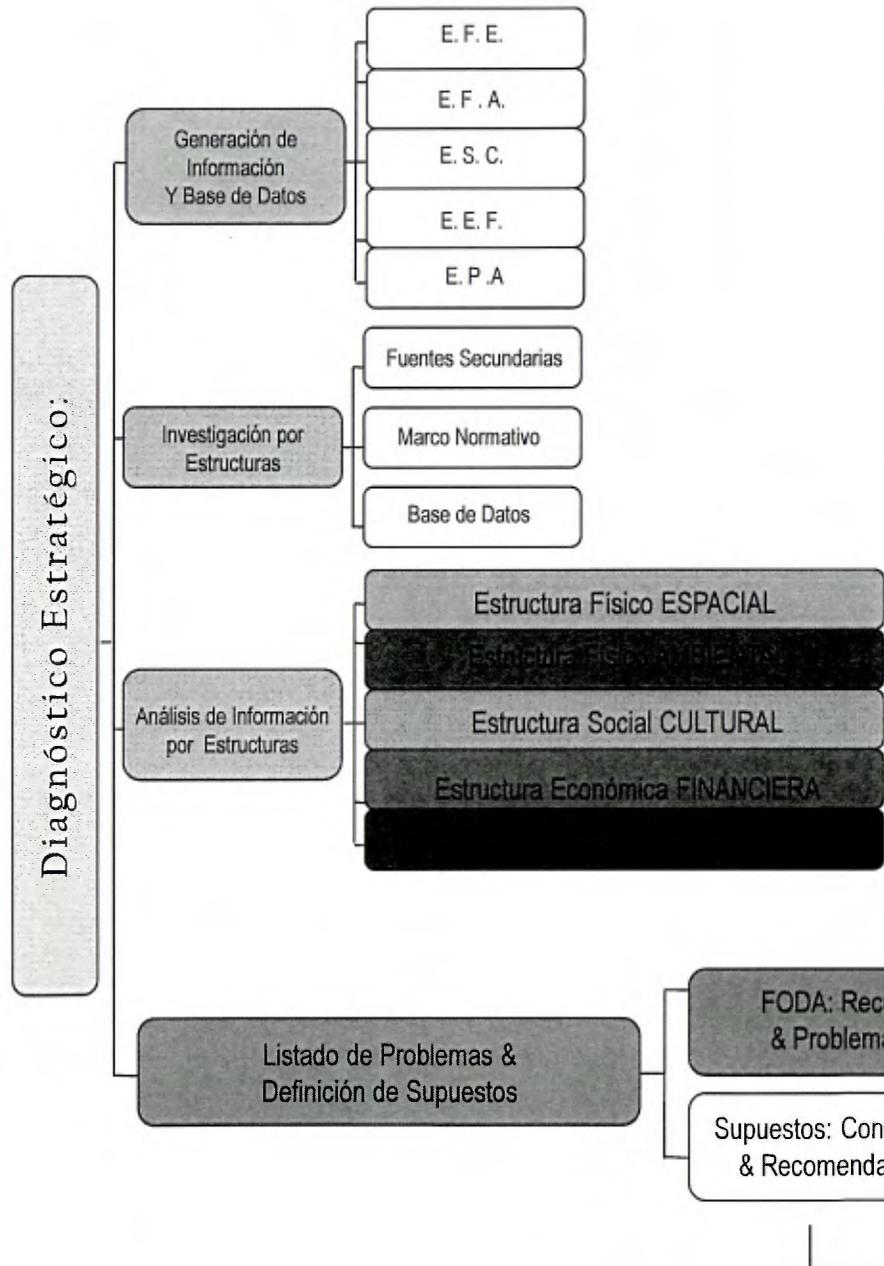
○ Sitios con mayor valor simbólico dentro de la Ciudad, actualmente en estado de deterioro sin embargo se encuentran en un proceso de reactivación y acondicionamiento.



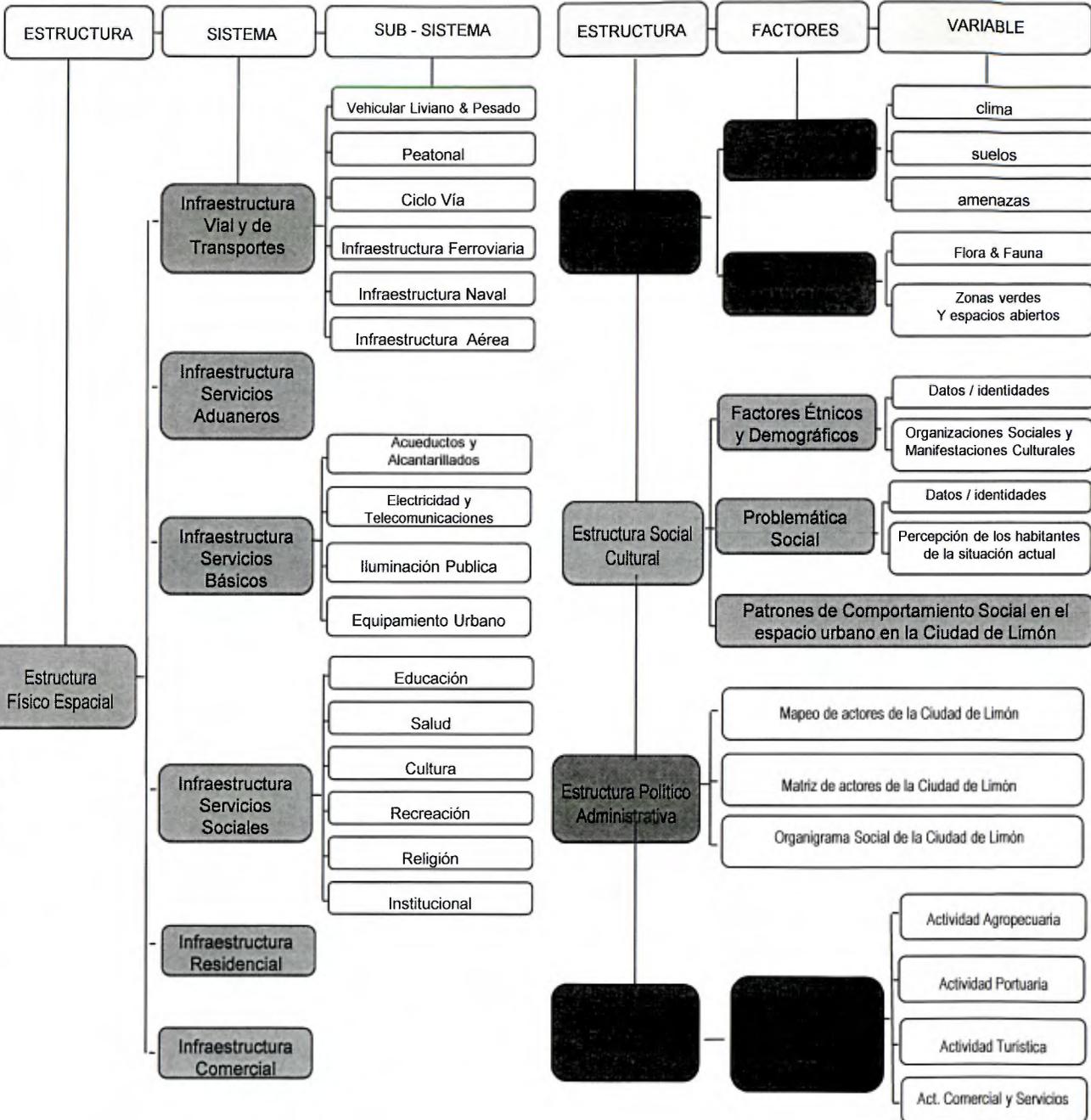
relaciones espaciales
Recursos Existentes

A n á l i s i s F O D A





Diagnóstico Estratégico:



La divergencia ciudad/puerto tiene múltiples consecuencias (a nivel espacial, cultural, social o económico) que pone en tela de juicio toda una parte de la organización y de la naturaleza de las ciudades portuarias. Progresivamente, los actores van a tener que reaccionar para transformar las estructuras obsoletas e introducir nuevos esquemas de ordenación y organización que correspondan a las exigencias actuales.

Este ejercicio de recomposición constituye generalmente una oportunidad interesante, que puede permitir que la ciudad portuaria se vuelva a definir, al tiempo que responde a los múltiples retos (económicos, urbanísticos, medioambientales), a los cuales está enfrentada. Pero esta reordenación es larga y difícil de aplicar y requiere muchos medios, voluntad y prudencia. Sus repercusiones serán importantes y decisivas para el porvenir de la ciudad portuaria.

En primer lugar, el porvenir de los espacios portuarios abandonados. La Ciudad y el Puerto deben aprender a reflexionar juntos sobre su reconversión sin perder de vista el respeto de los intereses conjuntos urbanos y portuarios.

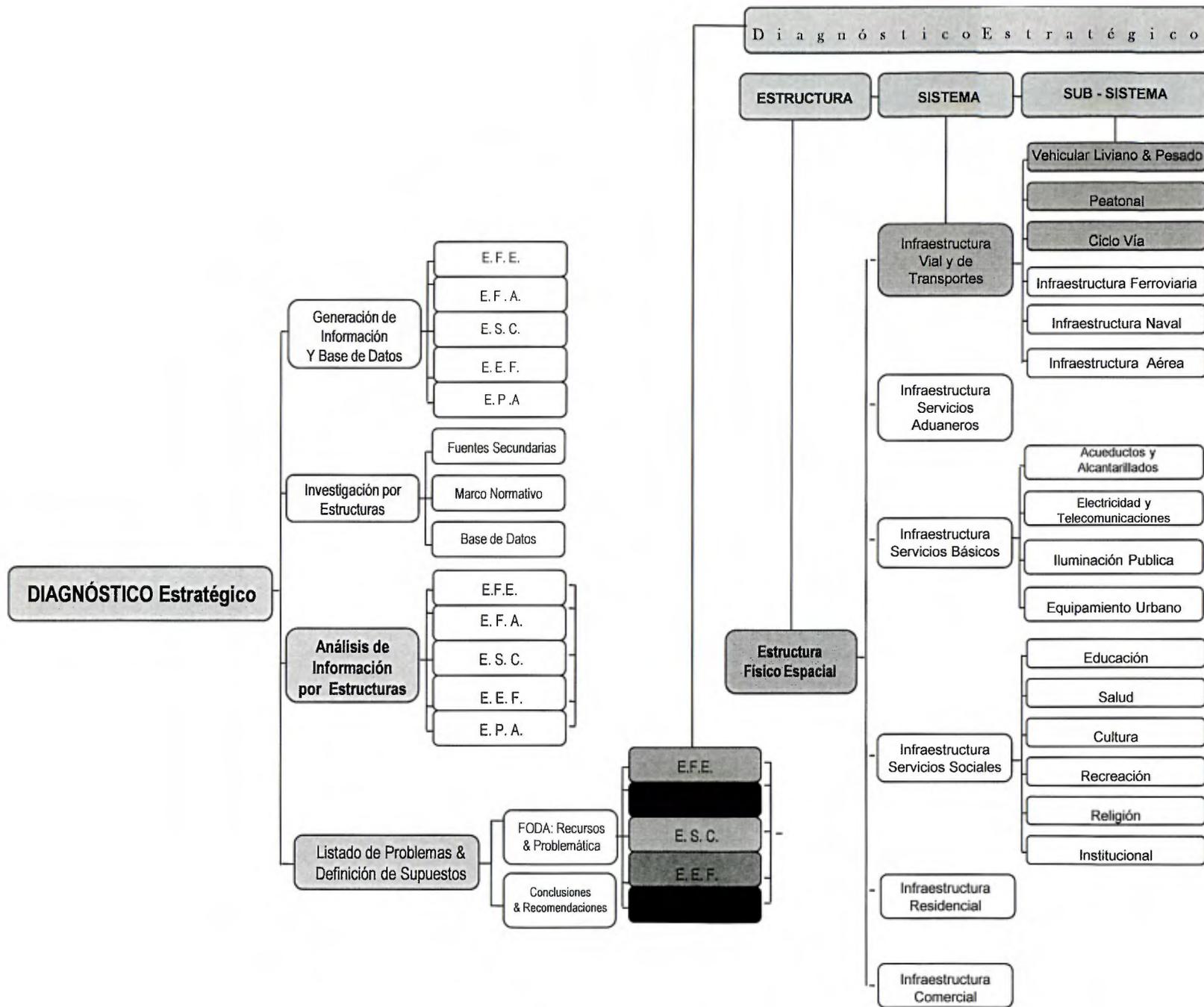
En particular, deben buscarse soluciones que ofrezcan una alternativa a la transformación de los espacios portuarios en zonas de esparcimiento o comerciales, en el sentido de una mayor rentabilidad de la herramienta portuaria existente.

Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, *Ciudad y Puerto: mutación y recomposición*, Antoine RUFENACHT Presidente de la Asociación Internacional Ciudades y Puertos. Pagina 7 y 21. <http://www.aip.org/index.html>

RECOMPOSICIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS



E s t r u c t u r a F í s i c o E s p a c i a l

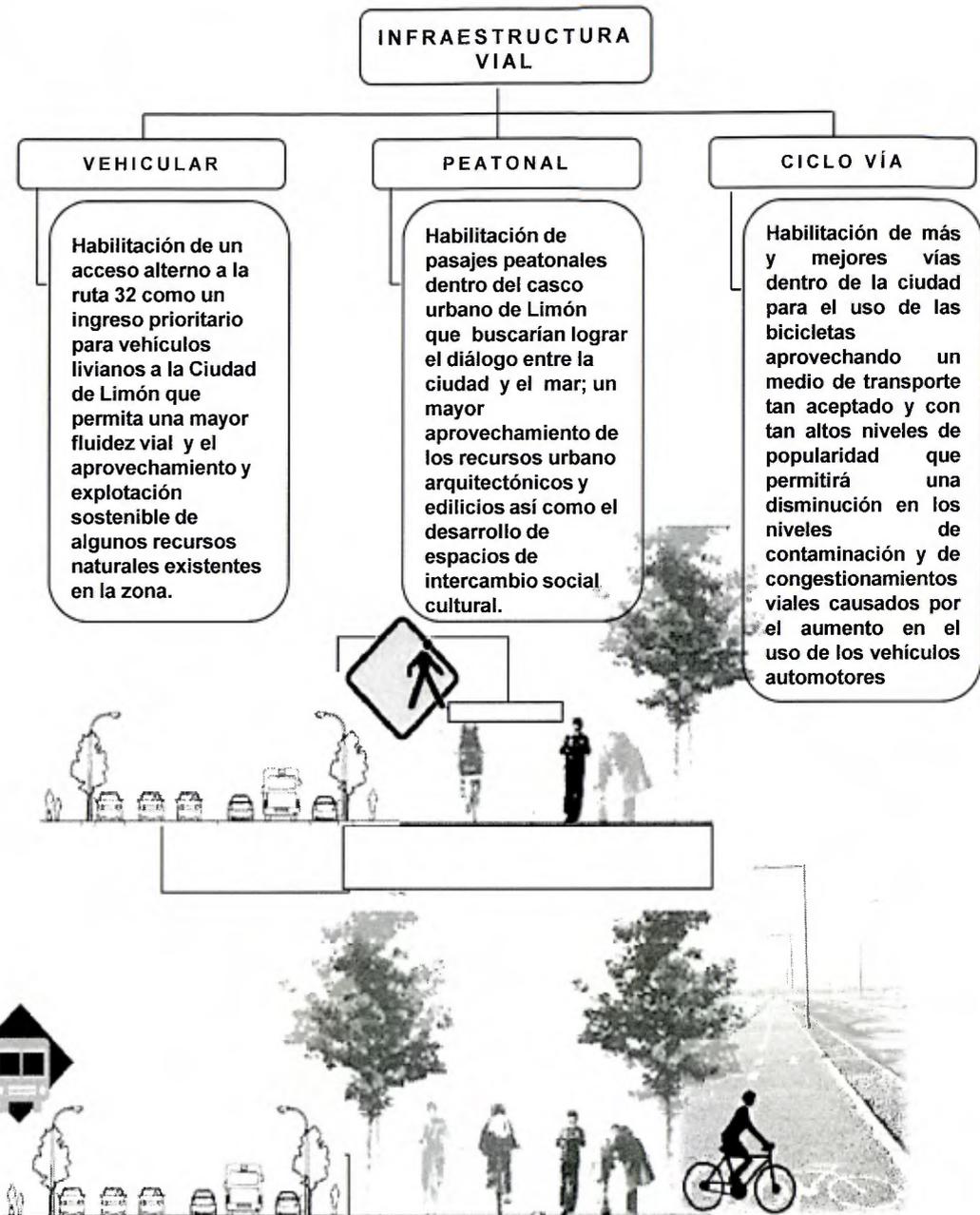


Fortalezas Oportunidades Debilidades

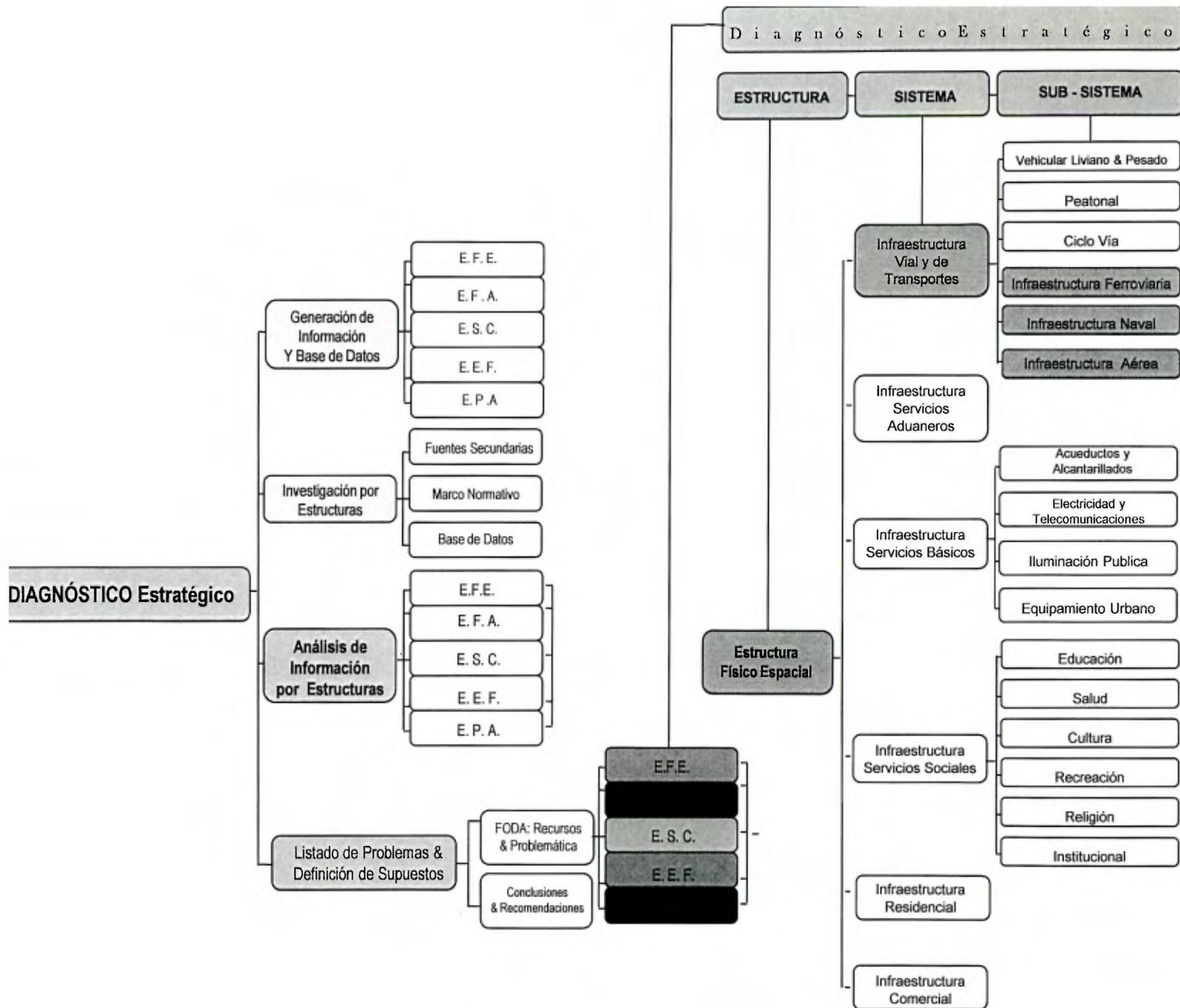
Amenazas

- | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. El sistema vial de la ciudad de Limón ha sido tradicionalmente uno de los sistemas más importantes del país y ha permitido el desarrollo del sector económico productivo; éste cuenta con una serie de valores agregados que lo hacen único en la nación, ya que a su vez permite el desarrollo de un sector terciario que incluye la actividad urbano comercial y habitacional, no solo en la ciudad de Limón sino en las ciudades cercanas, éste es un recurso cuyo potencial real no ha sido aprovechado y, de ser intervenido de manera adecuada, retornará a la ciudad un desarrollo mayor y nuevas maneras de concebir la misma.</p> | <p>1. Propuestas de Mejoramiento del sistema vial en la ciudad en espera de ser aprobados. Para los tres casos se cuenta con espacios apropiados para ser utilizados en nuevas y mejores rutas que aprovechan no solo la funcionalidad y conectividad de una excelente manera sino que lograrían explotar otros recursos como la escenografía natural del bosque y la costa:
Ruta alterna de acceso a Limón.
Ejes peatonales.
Ciclovía en diferentes rutas de la ciudad de Limón.</p> | <p>1. Caos vial, especialmente en las horas pico y en los accesos principales a la ciudad. Los habitantes, sin embargo, se han mostrado renuentes a los cambios ya que los perciben como imposiciones de técnicos ajenos a la ciudad. Uno de los problemas más importantes está en el acceso principal a la ciudad desde la ruta actual y aún, desde la entrada por Moin, donde el tránsito de furgones de carga constituye un peligro.</p> |
| <p>2. Culturalmente la ciudad caribeña ha sido concebida desde la visión de los peatones que la transitan. La ciudad se vive y se desarrolla a través de éstos quienes la enriquecen mediante la interacción de los espacios con las diferentes formas de intercambio social, si bien la ciudad es la de un pueblo muy humano que disfruta de las relaciones interpersonales, el mayor recurso es el de los elementos edilicios que la configuran; los recursos urbanos, la costa y el bosque hacen de este sitio un escenario de imágenes, sorpresas y elementos visuales que resaltan haciéndola interesante, interactiva y estimulante.</p> | <p>2. Idem # 1</p> | <p>2. Las sendas peatonales no cuentan con las óptimas condiciones para su uso confortable y, como espacios de intercambio, representan por lo tanto sitios sucios que afean la ciudad, su valor simbólico se ve opacado por la falta de mobiliario y equipamiento urbano que fortalezca su uso y permita que se saque provecho de espacios tan ricos escenográficamente.</p> |
| <p>3. La tradición del desplazamiento a través de la ciudad por medio de la bicicleta es un recurso de alto valor para enfrentar los nuevos retos que plantea la ciudad a fin de ser vivida de una manera más humana, tradicionalmente la bicicleta ha sido un medio de transporte de gran popularidad y es bien visto por los habitantes, su uso es desde siempre favorito entre grandes y pequeños.</p> | <p>3. Idem # 1</p> | <p>3. La falta de una adecuación al sistema vial que incluya la vía oficial para bicicletas, una señalización que se respete, una iluminación apropiada y una red funcional que optimice y promueva el uso de este medio de transporte urge desarrollarse en la ciudad de Limón, ninguno de estos requerimientos existen.</p> |
| <p></p> | <p></p> | <p>1. No existen hasta el momento políticas que pretendan el mejoramiento inmediato o futuro de las vías de acceso, de las vías provinciales bajo el dominio de CONAVI y de las municipales que busquen prontamente el desarrollo de nueva infraestructura que desahogue las ya colapsadas vías en la ciudad de Limón lo que prevé continúe la crisis vial por tiempo indefinido.</p> <p>2. El deterioro generalizado día a día espanta a turistas extranjeros y nacionales alejándolos de las calles de Limón, la imagen pública se encarga de transmitir el mensaje de violencia e inseguridad que se vive en la ciudad y es por esto que ésta no logra vivirse, sentirse y disfrutarse desde la panorámica de los peatones que la recorren, es por el contrario que la imagen inapropiada le gana la partida a los recursos urbanos existentes en los recorridos peatonales, un mensaje erróneo se lleva a pique la imagen de la ciudad ante el país y el mundo.</p> <p>3. La falta de una adecuación al sistema vial que incluya la vía oficial para bicicletas con una señalización que se respete, una iluminación apropiada y una red funcional que optimice y promueva el uso de este medio de transporte debería desarrollarse en la ciudad de Limón, ya que ninguno de estos requerimientos existen al día de hoy, por el contrario los usuarios de bicicletas ven amenazadas sus vías por falta de infraestructura vial adecuada, el uso de este medio de transporte podrá dejar de existir en caso de que no se tomen las medidas antes descritas.</p> |

1. La prioridad en cuanto a vías vehiculares sin duda alguna se enfoca en la **propuesta de una ruta alterna que comience su desvío desde la ruta 32 como un ingreso alternativo a la Ciudad de Limón por el, aprovechando incluso el recurso natural de la zona ya que la nueva ruta además podría ofrecer una variedad escénica, desde el bordeo de la costa caribeña, hasta adentrarse en pequeños cerros de alto valor paisajístico en la ruta hacia el Puerto**. Erradicando los consecuentes problemas de una vía que no es suficiente para el volumen de tránsito continuo y diverso que ingresa a la ciudad.
2. La creación de **pasajes peatonales dentro del casco urbano de Limón buscaría lograr el diálogo entre la ciudad y el mar; éstos eliminarían barreras existentes y propondrían espacios de intercambio, donde interactúen el mar, la ciudad y los individuos**. Con la propuesta de los Ejes Pevtonales, y según el informe de FLACSO se considera necesario que el MOPT lleve a cabo otro estudio y se convenza a la comunidad de la importancia de su puesta en operación y de los beneficios que de su implementación obtendrían. Así mismo es importante considerar que mediante una adecuada iluminación que realce las cualidades arquitectónicas existentes y refuerce el carácter como centro turístico se podría revitalizar la ciudad y tornarla mucho más segura.
3. **Las alternativas para modos de transporte más amables con el ambiente, más confortables y mucho más eficientes dentro de un sistema vial obsoleto deben ser los sistemas predominantes y a los cuales se les debe de brindar la infraestructura y las facilidades para que su uso se promueva**. De este modo en una ciudad que hace uso por tradición de las bicicletas debe ser habilitada con más y mejores vías para el uso de este medio de transporte que no debe de ser dejado de lado sino por el contrario debe de sacársele el provecho a un medio tan aceptado y con tan altos niveles de popularidad.



Fuente: img174.imageshack.us/.../8577/planbici08ir9.jpg
 Fuente: img297.imageshack.us/.../9411/planbici14xv3.jpg



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

1. Considerando la diversidad de los productos, la cantidad de las compañías navieras y la diversidad de los servicios ofrecidos, Puerto Limón es el mayor puerto de usuarios comunes para Costa Rica. Limón ofrece como ciudad portuaria tradicional buena infraestructura comercial con una multitud de empresas que acompañan las operaciones portuarias

1. Existe un Plan Maestro de desarrollo portuario, diseñado por JAPDEVA, que implica una expansión significativa de las instalaciones portuarias, este es un sector con las mejores condiciones para la localización industrial, de actividades logísticas y otras que no conviven bien con los usos de carácter netamente residencial, sea por el volumen de tránsito que generan o por las condiciones de habitabilidad que la industria normalmente genera. Existen terrenos que son desarrollables, tanto al sur del puerto de Moín como hacia el oeste.

1. En los inicios la actividad del puerto tenía mayor apertura hacia la ciudad, pues ésta estaba constituida en su mayoría por los trabajadores de los muelles y de las plantaciones de banano. Con el crecimiento de la ciudad, la actividad del puerto se fue vedando a un grupo administrativo y operativo hasta que llegó a constituir una barrera física y visual prácticamente impenetrable.

1. Según la operadora de los puertos JAPDEVA (JAPDEVA 2000, páginas 137-144), la infraestructura portuaria está cerca de su punto de saturación, pues la tasa de ocupación es de 60% en Limón y 75% en Moín, situación que a juicio de la operadora implica congestión potencial, puesto que “los expertos consideran que para poder cumplir satisfactoriamente con la demanda, la tasa de ocupación debe estar por debajo del 55%”.

2. El ferrocarril fue otro motor de desarrollo de Limón por más de un siglo. Su valor simbólico y la infraestructura existente son un recurso valiosísimo a explotar dentro de los proyectos de revitalización urbana y como una estrategia para el manejo del sistema vial alternativo para la ciudad de Limón.

1. En días recientes el ferrocarril ha sido usado con fines turísticos, transportando pasajeros entre Siquirres y Puerto Moín. Esta es una iniciativa que, bien organizada y publicitada, puede ser un atractivo adicional para la vocación turística del Puerto.

2. Hoy día el ferrocarril está prácticamente en desuso, con infraestructura útil y con todo el potencial que ofrece un medio alternativo, que sin embargo se está perdiendo. La mayoría de los viajes internos y los viajes al Valle Central que realizaba el ferrocarril se han visto bloqueados a raíz de los daños causados por el terremoto de 1991, donde se destruyeron varios puentes y líneas férreas.

2. Los talleres del ferrocarril cuentan con una gran inversión en maquinaria que ha quedado fuera de servicio, y en deterioro, igual que la estructura del edificio mismo, grúas y líneas que se exponen a ser demolidas.

3. Hoy el Aeropuerto Internacional de Limón ha sido reparado, con una nueva carpeta en la pista, a la espera de que sea un destino para vuelos internacionales y nacionales.

3. La posibilidad de utilizar Limón como origen y destino de los cruceros, le daría al aeropuerto un uso intenso para trasladar no sólo pasajeros y tripulaciones, sino todos los abastecimientos que los barcos requieren. Si esta propuesta es posible, dependerá de lo que Limón ofrezca para que lo haga competitivo con los otros puertos de origen y destino

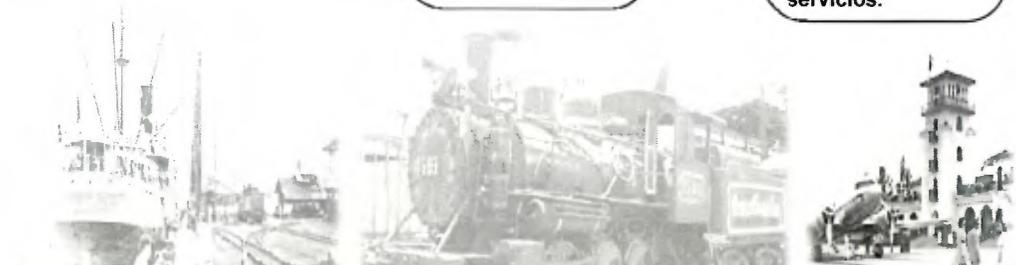
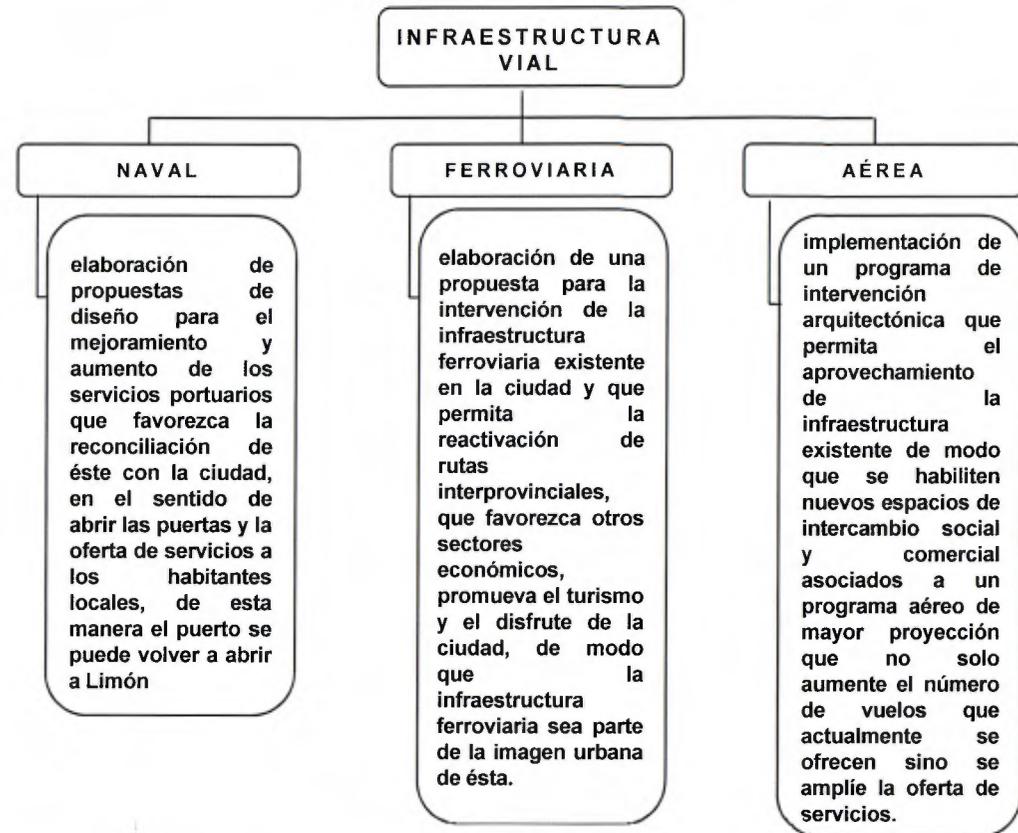
3. El aeropuerto actualmente es sub utilizado si operara de otra manera generaría muchísimo más sin embargo la ciudad no está preparada para tal cosa, y Limón no ofrece suficiente como destino. El empleo generado por este medio hoy es marginal.

3. La falta de políticas de desarrollo para el cantón impiden un adecuado uso de los recursos existentes, la infraestructura es apropiada para el máximo aprovechamiento del mismo, sin embargo no se han dictado las pautas para poner en acción el aeropuerto de Limón.

1. Con un crecimiento anual del 8.4% de la actividad portuaria, se puede notar cómo una intervención con nuevas obras de infraestructura para el acceso y recepción de los pasajeros, diseño de programas para el mejoramiento y aumento de los servicios portuarios deben estar listos para su aprobación y ejecución inmediata, de este modo hay que implementar un programa y una **propuesta de diseño que favorezca la reconciliación con la ciudad**, en el sentido de abrir las puertas y la oferta de servicios a los habitantes locales, de esta manera el puerto se puede volver a abrir a Limón.

2. Existe una propuesta muy bien elaborada para el manejo de la infraestructura ferroviaria en la ciudad: el MetroTren, la **propuesta es mantener las líneas férreas tal como están y aprovechar este recurso** para acortar distancias entre el Dock Side y los Patios del INCOFER. La habilitación del tren no sólo serviría para el transporte turístico que arribaría al muelle de cruceros sino para los mismos habitantes de la zona, integrando aún más la dinámica urbana.

3. Las instalaciones del aeropuerto conforman un eje articulador dentro de la ciudad y se extiende hacia las periferias junto a los puertos de Limón y Moín, es importante retomar las muy diversas actividades que podrían beneficiarse en el momento en que el aeropuerto muestre una **mayor proyección** y aumente su número de vuelos, la infraestructura está lista pero las políticas de implementación están ausentes.

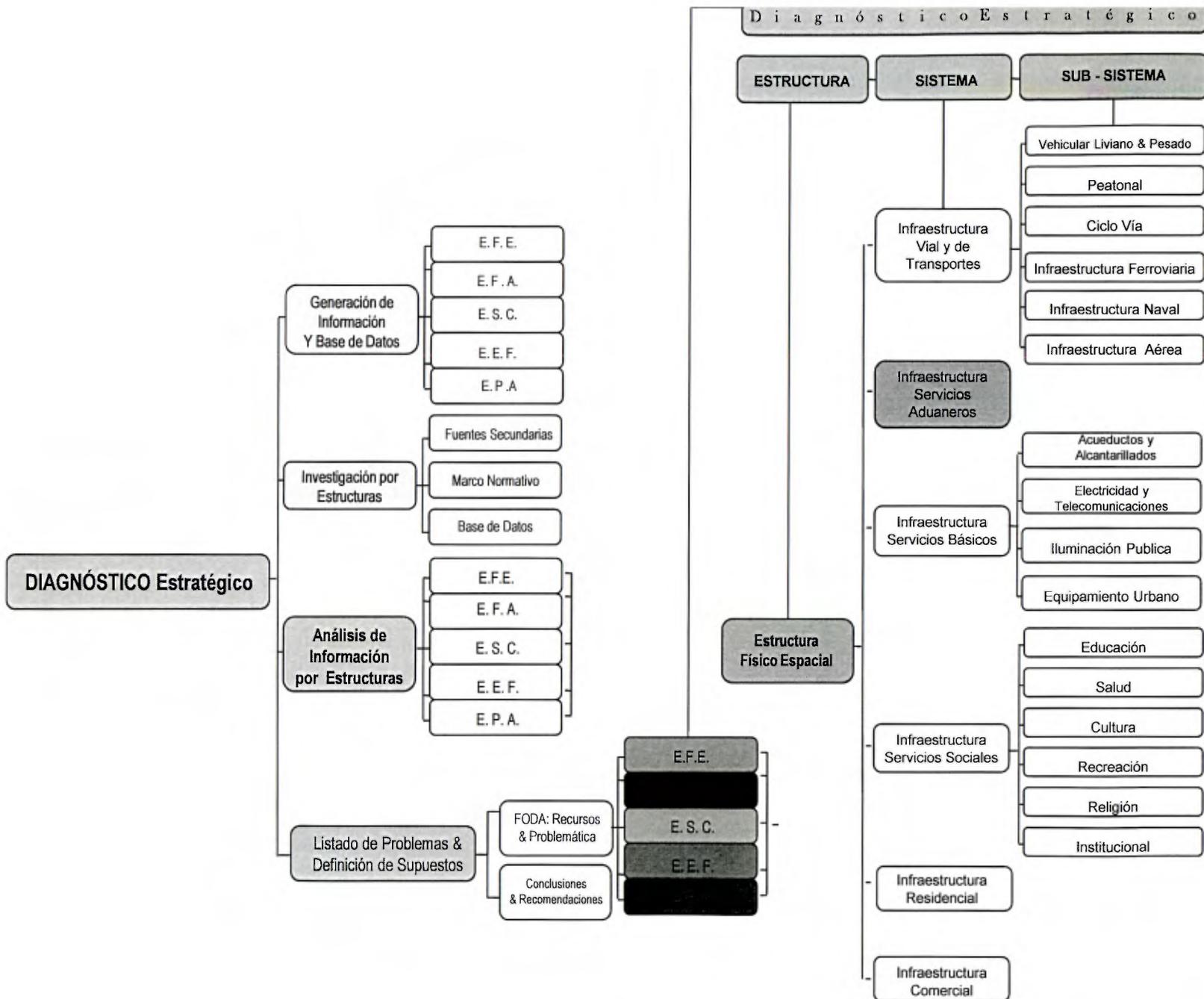


Fuente: <http://www.guiascostarica.com/antiguas/ant026.jpg> Fuente: <http://www.temastico.blogspot.com> Fuente: www.musarco.go.cr/mages/edificio_03.jpg



Fuente: <http://www.virtualcompany.es/blog/?cat=215>

aprovechamiento de infraestructura existente • proyección • diseño urbano • planificación •



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

1. La actividad industrial posee una estrecha relación con el desarrollo del sector económico productivo en muchas de las actividades comerciales tradicionales y no tradicionales, algunos de los grupos económicos más importantes que se desarrollan en Costa Rica, se originaron precisamente en el Puerto de Limón.

1. A partir de este sector industrial que se fortalece conforme pasan los años se pueden lograr implicaciones directas en el desarrollo de la ciudad si se implementa un marco legal que procure la mejora de la imagen urbana en pro de un desarrollo integral de los sectores económicos productivos en el puerto.

1. El sector industrial aduanero y de transportes de gran escala ha absorbido un alto porcentaje del área de cobertura de la ciudad y de sectores aledaños, entendiéndose como un crecimiento urbano sin planificación. Así mismo la falta de capacidad en los patios de almacenamiento y bodegas en los puertos de Limón y Moín, produjo un crecimiento vertiginoso en el área inmediata a lo largo de la ruta 32, que se ha transformado en un camino de servicio para la industria de almacenaje y de transporte, sin una adecuada planificación; dejando rezagado el desarrollo de otros sectores económicos.

1. El desarrollo del sector industrial, que el día de hoy aumenta en mucho, corresponde a un sector privado de carácter internacional y que acapara un territorio que no es apto para este fin preferentemente desfavoreciendo el desarrollo de sectores terciarios, ésta es justamente la situación actual y futura sino se interviene por medio de un plan de uso de suelos.

2. La ciudad de Limón fue dotada de obras de infraestructura de nivel nacional, que en su momento fueron decisorias no sólo para su desarrollo sino para el país, esta infraestructura tiene efectos importantes para los aspectos físicos de la ciudad.

2. Existencia de un plan maestro desarrollado por la entidad portuaria que si se vincula y unifica con los estudios para el plan regulador de Limón desarrollado para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y proyectos de planificación como Limón Ciudad Puerto puede lograrse que las necesidades de desarrollo urbano y las del puerto se solucionen en una propuesta que produzca una sinergia en beneficio de la ciudad vinculando al puerto con ella.

2. La infraestructura industrial se ha limitado únicamente a necesidades intrínsecas y no se ha contemplado como un elemento que promueva una sinergia entre la actividad del puerto y la ciudad, la arquitectura vernácula amable con los habitantes y turistas que transitan por la zona sufre de un alto deterioro, el desarrollo de la infraestructura del sector privado ha sido ajeno a consideraciones urbanas, influyendo negativamente en la actividad turística, habitacional, y educativa que se desarrolla en sectores aledaños.

2. El actual uso (inapropiado) y la sub utilización de los espacios públicos y sobre utilización de la infraestructura pública provoca cada vez más el desmejoramiento de la imagen urbana de la ciudad y un desestímulo para el intercambio social cultural y económico productivo en la región, a su vez proyecta una imagen incorrecta a visitantes nacionales e internacionales.

3. En comparación con otras localidades, Limón no tiene grandes diferencias respecto a servicios básicos y sociales tales como: servicios bancarios, educativos, de salud, institucionales del gobierno y del sector privado, seguros, acceso a telecomunicaciones, facilidades de transporte, capacitación de la mano de obra, entre otros.

3. Existen planes para la localización de una zona franca y una vez que ésta sea desarrollada logrará un aporte valioso en la dinámica funcional de la ciudad que aprovechará los recursos que ésta ofrece con relación a los diferentes servicios básicos y sociales.

3. Deficiencias en la calidad de los servicios municipales, la inseguridad, la falta de obras de saneamiento y habitabilidad para la población ligada a nuevas inversiones (carencia de lugares de entretenimiento, centros comerciales, viviendas de buena calidad, etc.), que los inversionistas normalmente consideran al momento de decidir sobre localizaciones ha impedido el progreso industrial a mayor escala, las construcciones se ven limitadas por las condiciones del nivel freático, que en esta zona es muy superficial, así mismo no existe un alcantarillado industrial y una única vía de acceso 100% adecuada, la existente provoca grandes congestionamientos y alto número de accidentes, además de la generación de contaminación del aire, por ruido y estética.

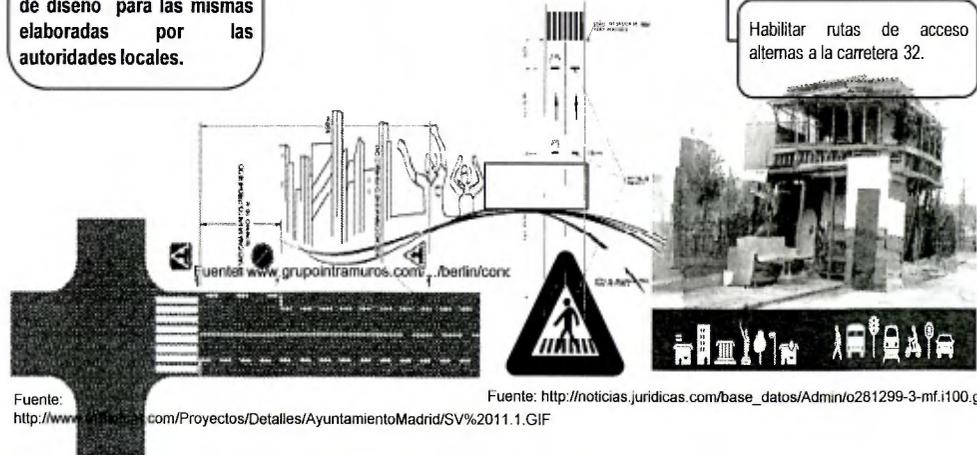
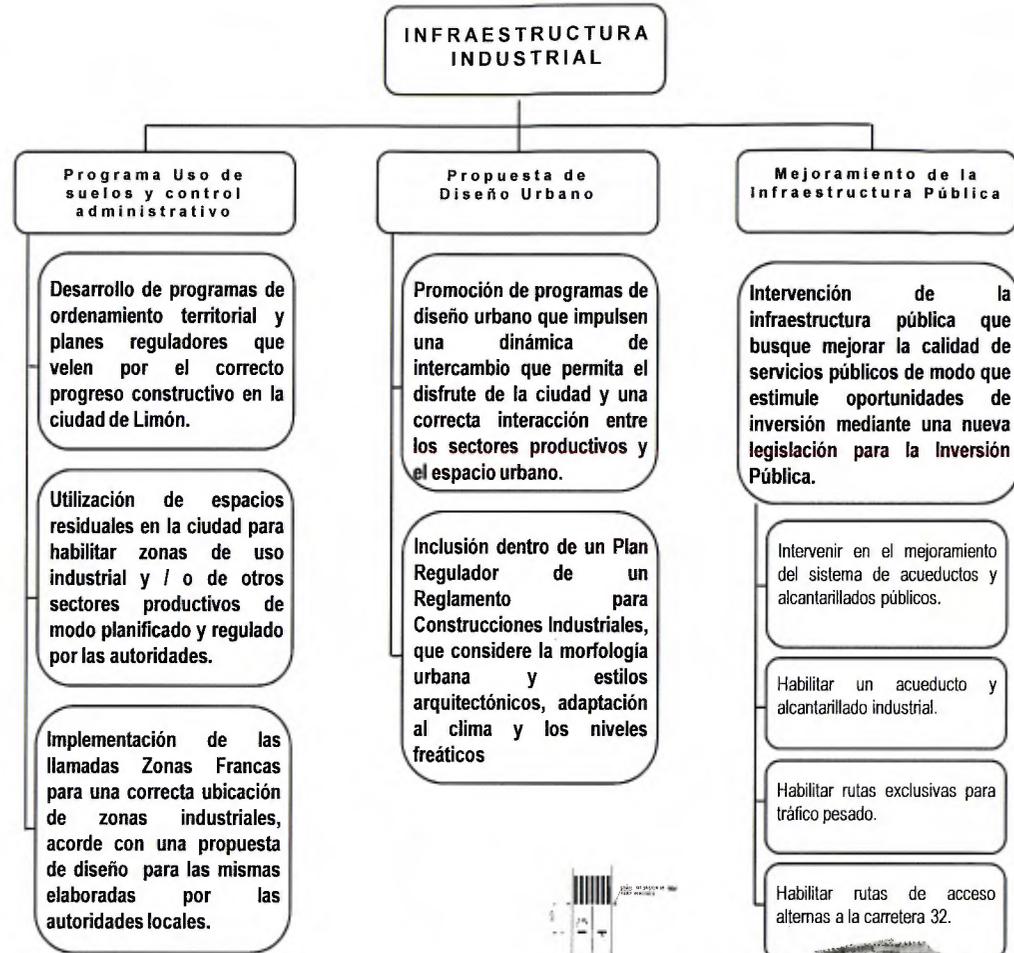
3. Falta de gobernabilidad produce trabas para el planteamiento y puesta en práctica de programas y proyectos de mejoramiento de la infraestructura pública. Al mismo tiempo que aumenta el desarrollo de las construcciones y no vislumbra un equilibrio entre la infraestructura pública existente y la infraestructura privada en desarrollo.

1. Implementar soluciones relacionadas al uso del suelo y al control administrativo. No solo en cuanto a ordenamiento territorial sino en cuanto al **uso de espacios públicos**. Los **espacios industriales y portuarios abandonados son generalmente percibidos de manera negativa por los habitantes de la ciudad, por ser sucios y deteriorados, son desconocidos por la población pero éstos pueden constituir espacios para reintroducir una cierta dinámica**, impulsando a los empresarios privados a invertir en dichos espacios

2. **Habilitar espacios para el desarrollo de funciones terciarias vinculadas a la actividad portuaria e industria que pueden constituir la base de ciertas operaciones de reordenación en las cuales la ciudad y el puerto trabajen juntos en la perspectiva de un desarrollo común.** Plantear una normativa estricta de parte del gobierno municipal dentro de un plan regulador que avale únicamente diseños de gran escala que no repercutan de manera negativa en la morfología urbana y en el paisaje natural de la ciudad y que vele por el cumplimiento de las directrices que buscan el mejoramiento de la imagen urbana, haciéndolos partícipes del desarrollo urbano y ejecutores dentro de los planes de revitalización de la ciudad. Plantear, dentro de planes reguladores, directrices y pautas para el diseño arquitectónico y estructural de las nuevas instalaciones industriales acordes con las características propias de la región tales como tipo de suelos y microclima, que deban ser cumplidos por los sectores privados.

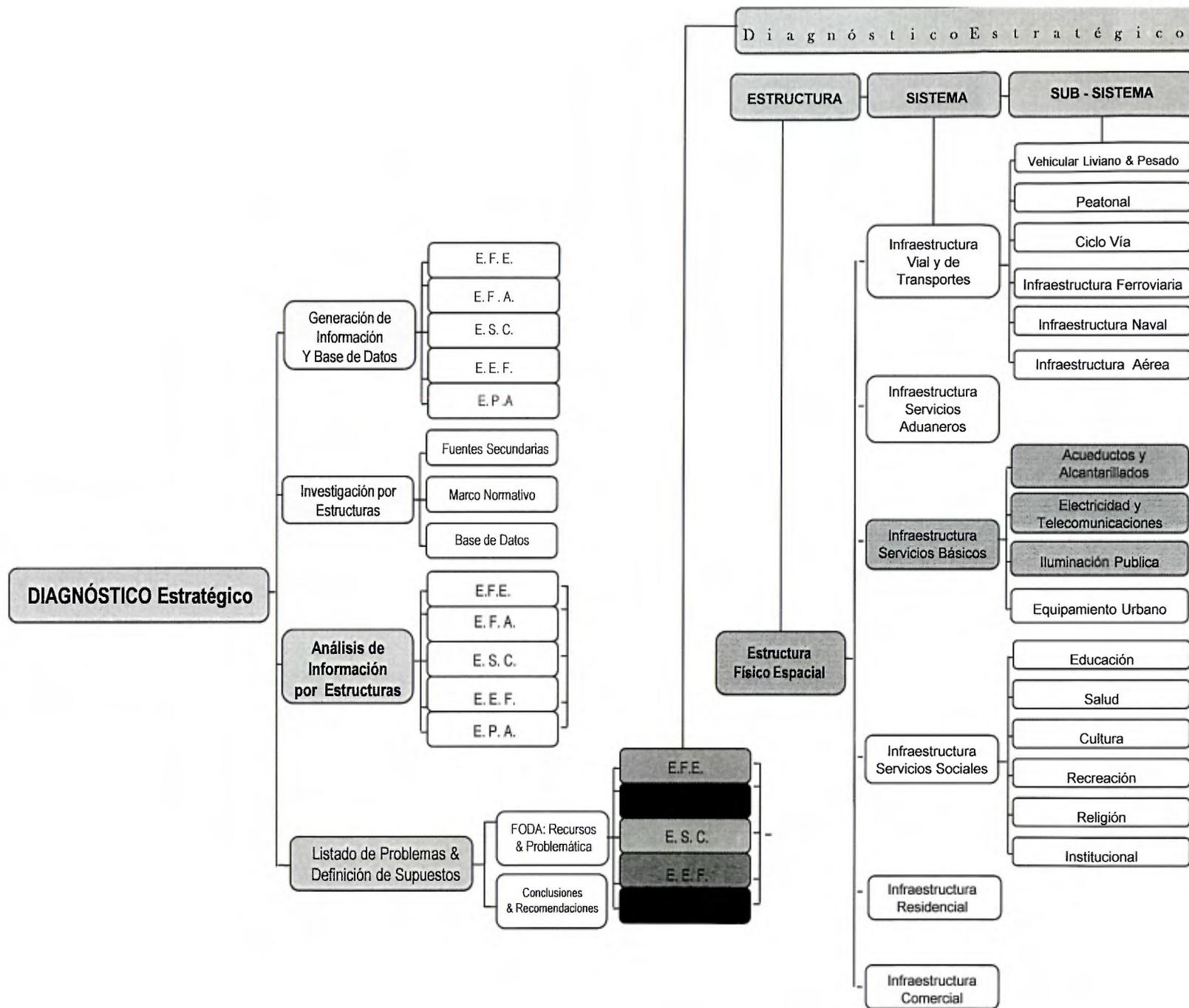
3. **Implementar proyectos para la inserción de zonas francas asociados a nuevas legislaciones de inversión pública que hagan posible que la situación actual se contrarreste y la inversión privada aumente**, permitiendo que los inversionistas decidan localizarse en la zona, al contar con una infraestructura pública de buen nivel. Desarrollar una propuesta vial que permita rutas exclusivas para el traslado de mercancías y rutas exclusivas para ruedo de vehículos livianos, asimismo instalar la señalización requerida para un ordenamiento y correcto cumplimiento de las restricciones de uso de las rutas. Crear vías alternas para el tráfico vehicular pesado en la carretera 32, lo que disminuiría los problemas de flujos vehiculares. Mejorar la calidad de los servicios municipales, la seguridad pública, y mantenimiento en las obras de saneamiento que aumenten las consideraciones de los inversionistas de ubicarse en el sitio. impulso a nuevas inversiones que ofrezcan servicios de entretenimiento, comercio y viviendas de buena calidad, para atraer más y mejores inversiones en pro del desarrollo urbano y comercial en la zona.

infraestructura pública •
embellecimiento ordenamiento
territorial • intercambio •



Fuente: [http://www.berlin.com/Proyectos/](http://www.berlin.com/Proyectos/Detalles/AyuntamientoMadrid/SV%2011.1.GIF)

Fuente: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/o281299-3-mf.i100.gif



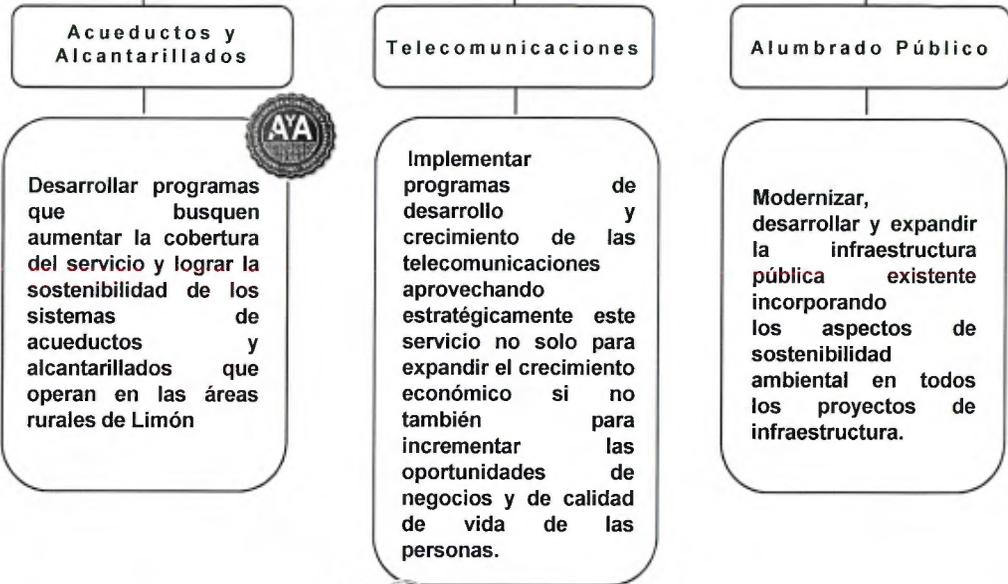
F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

<p>1. Existen programas en etapa de ejecución que buscan aumentar la cobertura del servicio y lograr la sostenibilidad de los sistemas de acueductos y alcantarillados que operan en las áreas rurales de Limón, buscando disminuir las desigualdades con respecto a otras zonas de Costa Rica que sí disponen de los servicios de agua potable.</p>	<p>1. Según el A y A actualmente existen esfuerzos para mejorar las condiciones de vida de la población en los cantones de la provincia de Limón, estableciendo un plan de acción para optimizar la gestión del recurso hídrico, de tal manera se coordinan planes de acción adecuados para el manejo, conservación, y distribución equitativa, de los beneficios que genera hacer un uso racional. Además de que se logren mejorar y aumentar la calidad de agua de la provincia.</p>	<p>1. A la fecha se encuentran cantones con muy malas condiciones de salud, a saber: Talamanca, Siquirres, Guácimo, Matina y Limón. Estas poblaciones lejanas, algunas con comunidades indígenas, se caracterizan por el poco acceso a servicios de agua potable y otros servicios básicos lo que pone en riesgo la salud de sus habitantes, además, viven en condiciones paupérrimas en cuanto a vivienda, alimentación y empleo.</p>	<p>1. Se presentan aún un amplio número de comunidades de esta provincia que requieren de agua potable, por lo que, además de carecer de este servicio básico, se encuentran propensos a un sin número de problemas causados por infecciones y otros. La realidad muestra diferentes sectores de Limón, donde el crecimiento de población y de necesidades aumentan conforme pasan los años.</p>
<p>2. Las telecomunicaciones son un servicio estratégico no sólo para expandir el crecimiento económico si no también para incrementar las oportunidades de negocios y de calidad de vida de las personas.</p>	<p>2. Según el ICE próximamente se pretenden lograr los siguientes objetivos estratégicos en el área de infraestructura para el mejoramiento del servicio de telecomunicaciones en la provincia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizar, desarrollar y expandir la infraestructura pública existente. • Promover la participación privada en los procesos de financiamiento, construcción y gestión de la infraestructura pública en las áreas de puertos, aeropuertos, carreteras y servicios de telecomunicaciones. • Incorporar los aspectos de sostenibilidad ambiental en todos los proyectos de infraestructura. 	<p>2. La problemática a nivel provincial de la infraestructura en telecomunicaciones según el ICE es un tanto igual a la que sufren otras regiones del país y que debe de ser solventada para aumentar los niveles de igualdad de condiciones para todos los ciudadanos, ésta se presenta a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baja disponibilidad y accesibilidad a los recursos financieros por parte de las instituciones y empresas públicas para el desarrollo y la modernización de la infraestructura disponible. • Agotamiento de la vida útil de la infraestructura pública existente y un rezago de las inversiones. • Rezago tecnológico de la infraestructura pública. 	<p>2. El sector energético nacional ha venido satisfaciendo la demanda hasta el momento, sin embargo se ha señalado en distintos sectores que si las invasiones en este campo no se hacen en el momento adecuado se podrían enfrentar problemas de abastecimiento energético tanto en la provincia de Limón como en el resto del territorio nacional.</p>
<p>3. Se considera que el servicio de alumbrado eléctrico es suficiente para abastecer la ciudad de Limón, según la misma población lo indicó, ante el público el servicio es considerado como bueno y por lo tanto se encuentran conformes con éste.</p>	<p>3. Políticas abiertas por parte del ICE para Implementar dentro de los programas de revitalización urbana una correcta distribución e instalación del alumbrado eléctrico a fin de que se conserve el nivel de los servicios ofrecidos hasta el momento.</p>	<p>3. A pesar de que ante la opinión pública el sistema de alumbrado público es aceptable algunos de los poblados afirman sufrir con regularidad de las consecuencias e incomodidades de los apagones.</p>	<p>3. Al igual que en la mayoría de los servicios públicos el problema a futuro radica en que la capacidad de éstos no ha sido considerada adecuadamente para hacer frente al desarrollo y al crecimiento que año con año se presenta en la ciudad, es por lo tanto una amenaza latente el hecho de que dichos sistemas colapsen en un periodo corto.</p>

Para promover el desarrollo en los servicios públicos de la provincia se deberán seguir las siguientes recomendaciones y pautas que dicten dicho desarrollo:

- **Modernizar, desarrollar y expandir la infraestructura pública existente.**
- **Promover la inversión, gestión y operación de la infraestructura con visión homogénea, ordenada y sistémica en todas las regiones de la ciudad de Limón y adyacentes que permitan a locales y extranjeros contar con una buena calidad de los servicios públicos.**
- **Promover la participación privada en los procesos de financiamiento, construcción y gestión de la infraestructura pública, específicamente entidades localizadas en los sectores más cercanos a los centros de ciudad, de manera conjunta se procuran las mejoras de la infraestructura y los servicios.**
- **Incorporar los aspectos de sostenibilidad ambiental en todos los proyectos de infraestructura de servicios en la ciudad de Limón.**

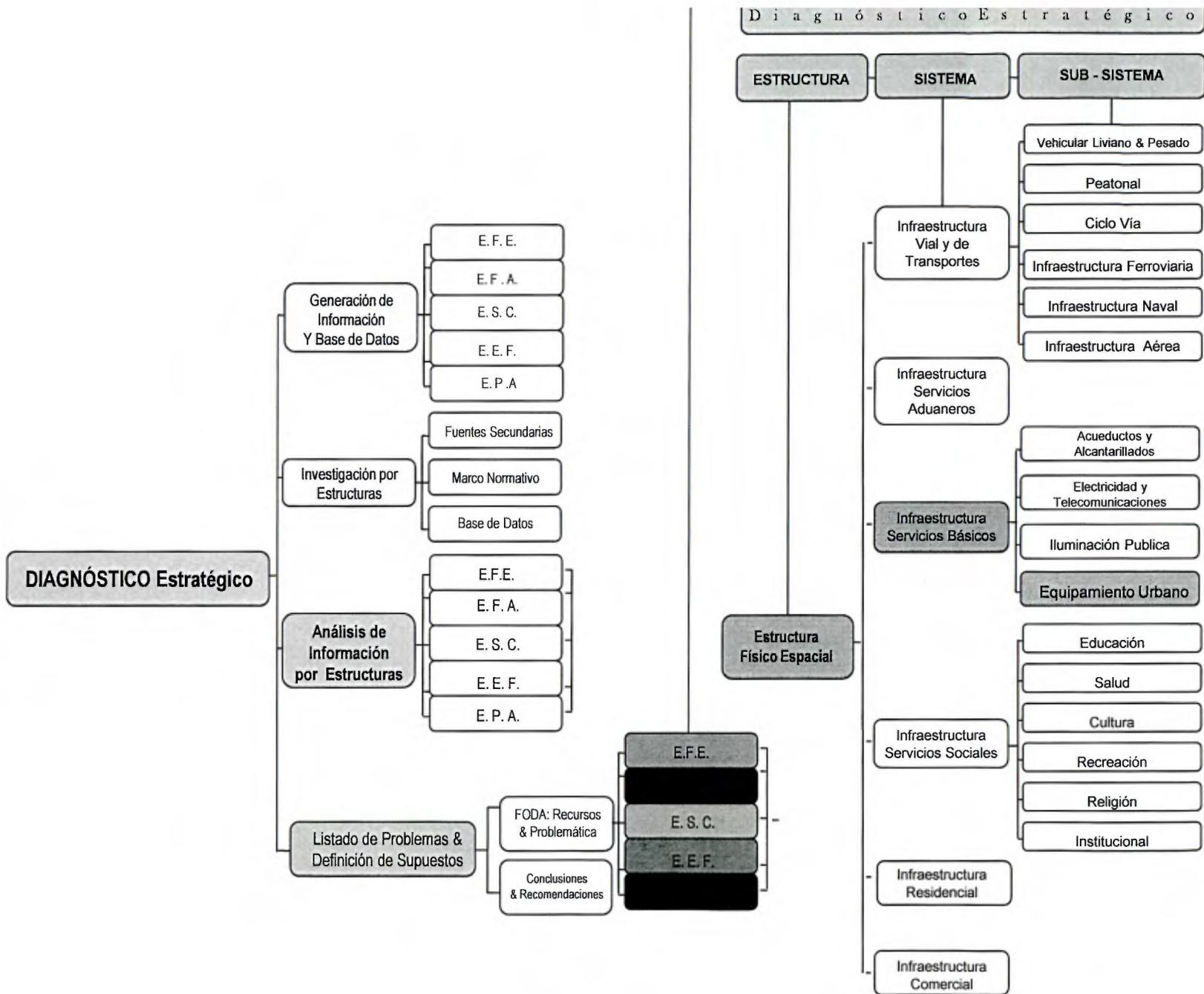
**INFRAESTRUCTURA
Servicios Básicos**



Fuente: www.arqhys.com/.../vidrio-791143.jpg

Fuente: www.elobservatodo.cl/.../noticia_9698_normal.jpg

Fuente: nqnwebs.com/lavoz/IMG/arton15371.jpg



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s

D e b i l i d a d e s

A m e n a z a s

1. La ciudad cuenta con una belleza escénica única en el país, la costa coralina, el bosque tropical y una ciudad que se desarrolla en el intermedio entre uno y otro.

1. Posibilidad de revitalización de las zonas urbanas, en procura de fortalecer su rol como centros de actividad económica y de servicios a la población; aumentar la calidad de vida de sus habitantes, la belleza escénica, la seguridad ciudadana y disminuir la degradación ambiental, por medio de la promoción de proyectos de desarrollo urbano apoyado en la normativa de los Planes Reguladores Urbanos, la supervisión y control en la aplicación de esos planes.

1.No existen planes de ordenamiento territorial, lo que ha provocado un acelerado crecimiento demográfico, aumento en el número de vehículos e industrias sin el consecuente cambio en la infraestructura, produciendo un alto grado de contaminación, un deterioro de los servicios públicos y niveles altos de congestión, todo lo cual ha incidido sobre la calidad de vida de los habitantes.

1. El aumento del deterioro ambiental y edilicio es inevitable si no se actualizan y definen políticas estrictas para el desarrollo sostenible de la ciudad.

2. Ciudad con alto potencial para desarrollar espacios urbanos más humanos, confortables y sostenibles dentro de la concepción de sostenibilidad.

2. Existencia de propuestas de diseño urbano que están en proceso de aprobación para ser ejecutadas que permitirán un mejor manejo de los recursos urbanos y arquitectónicos y una lectura de la ciudad aprovechando a la vez los recursos naturales. Éstas deberán implementar programas de manejo y recolección de desechos sólidos que faciliten la eliminación de éstos, y permitan reducir la contaminación ambiental en la zona.

2.La ciudad posee grandes carencias en lo que a calidad de vida urbana se refiere, debido a la inexistencia de estrategias y acciones establecidas para el tratamiento de los desechos sólidos, reducción de la contaminación del agua y aire, al mismo tiempo, no existe hasta ahora una manera de articular los lugares de atractivo turístico que permita una visita fluida y agradable de modo que puede decirse que no existen hitos, espacios nodales en condiciones adecuadas para dar lectura a una ciudad fácilmente cuando es recorrida por turista.

2. El desarrollo del sector económico productivo y las actividades asociadas al puerto han provocado que la infraestructura de la ciudad colapse y este crecimiento, en detrimento de la calidad de vida, avanza vertiginosamente sin planes reguladores ni políticas para el mejoramiento de la calidad de vida urbana.

3. Recursos urbano arquitectónicos y recorridos de interés turístico y cultural.

3. Posibilidad de Incluir dentro de las regulaciones que se encuentran en proceso de implementación la recuperación del valor de las propiedades urbanas que se han ido perdiendo, y su vez éstas permitirán identificar bienes arquitectónicos de interés patrimonial, y detectar aquellos bienes patrimoniales más representativos de la identidad caribeña costarricense, lo que logrará definir qué sectores tienen más arquitectura representativa y formular propuestas para crear ambientes urbanos coherentes y sostenibles.

3. Desaparición de Edificios Históricos no sólo grandes edificios emblemáticos de la ciudad de Limón sino también pequeñas construcciones de valor contextual que han dado paso a nuevas construcciones comerciales sin ningún valor o simplemente a lotes baldíos, así mismo la iluminación de los edificios de valor histórico en Limón es prácticamente inexistente o carece del diseño adecuado. Es necesario resaltar sus cualidades arquitectónicas si el objetivo es convertir la ciudad en un centro turístico. Una adecuada iluminación revitaliza la ciudad y la vuelve más segura. Tampoco se han revisado los planes de manejo de los edificios patrimoniales y no se le ha dado contenido económico a este importante rubro por lo que existe un peligro para la conservación de los edificios históricos en Limón, como por ejemplo: El Mercado Municipal, El edificio de Correos y el INCOFER, Aún no se han otorgado declaratoria o calificación de interés turístico y recorridos de interés histórico-cultural específicos para ciertos lugares, en este caso, se trata de calificar como tal, recorridos de interés histórico, cultural o de patrimonio intangible.

3. Falta de conciencia, presupuesto y políticas para el adecuado manejo de los recursos patrimoniales pone en peligro la existencia y conservación de los mismos, además la acción de los propietarios de los inmuebles no ha sido en un pasado ni en el presente una actitud de velar por el embellecimiento y mantenimiento de éstos lo que al día de hoy muestra un deterioro alto entreviendo un futuro incierto para los mismos.

1. Elaboración y puesta en marcha de **planes de ordenamiento territorial que incluyan a su vez programas de estudio para revalorar la densidad inmobiliaria y la densidad poblacional**, este ajuste de las densidades es parte de los procesos de ajuste de una zona en particular.

2. **Recuperación del valor que las propiedades urbanas han ido perdiendo, construir nueva infraestructura y optimizar el uso de la infraestructura existente para descongestionar la ciudad y crear espacios recreacionales**, en fin, impulsar acciones que incidan en la disminución de la violencia, incrementen las oportunidades de vida y disfrute de la ciudad, de manera que se evite la degradación de los recursos naturales y se promueva el embellecimiento urbano.

De este modo deberá de promoverse:

a. **La legibilidad Urbana**, realizar un levantamiento de vistas panorámicas con el fin de analizar los elementos visuales que

rematan en dichas direcciones e incluir los remates visuales, los hitos y nodos que proporcionen mayor legibilidad de la ciudad.

b. **Valorar hitos urbanos. identificar y revalorizar los elementos**

arquitectónicos existentes desde diferentes ángulos, diseñando a su vez un mobiliario adecuado para cada sitio.

c. **Implementar una adecuada arborización que colabore con el confort ambiental y disminución de los niveles de contaminación en la ciudad.**

d. **Habilitar nuevos espacios urbanos**, tales como los que actualmente se encuentran dentro de proyectos de futura ejecución: Plan para el campo ferial, Propuesta de intervención del Edificio de Correos, Museos del Caribe, Patios del INCOFER.

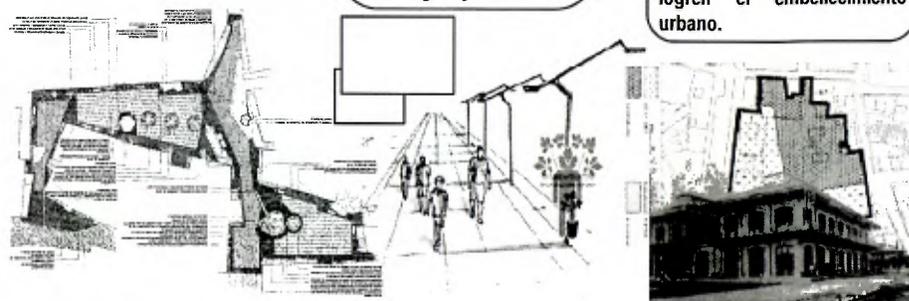
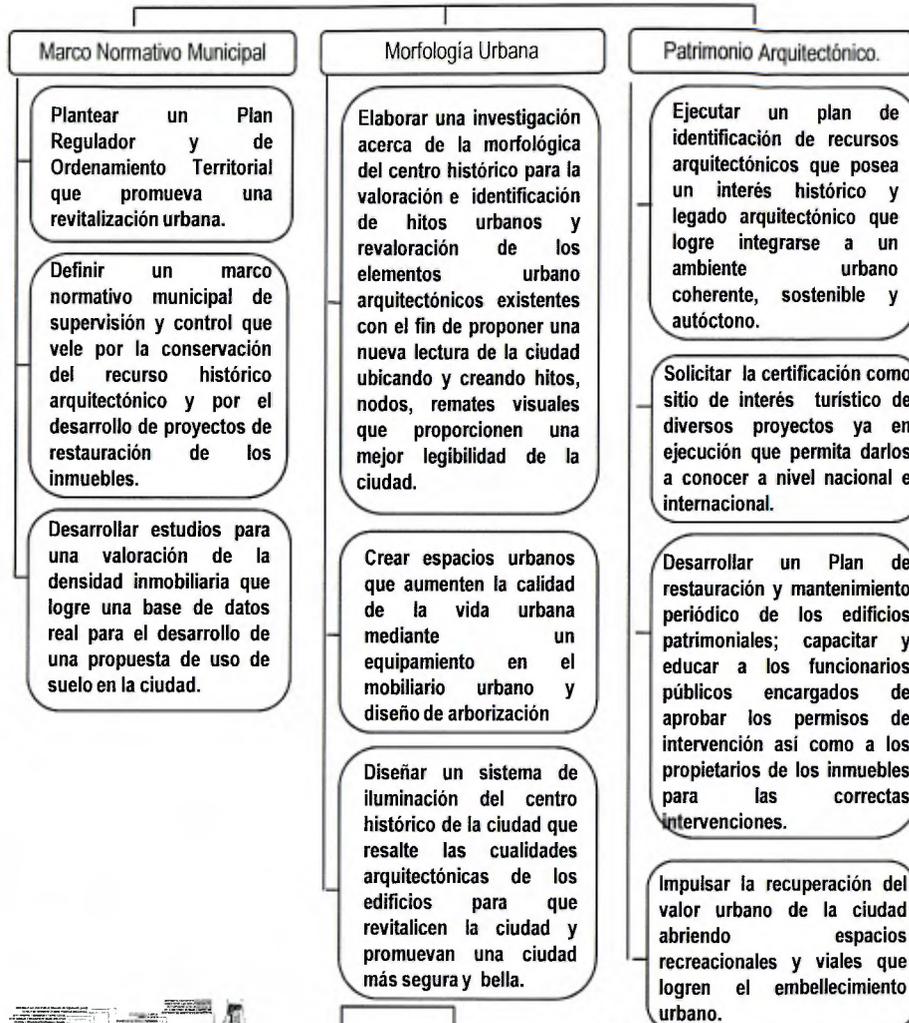
3. **Propuesta para una calificación de interés turístico y recorridos de interés histórico/cultural**, Generar un marco legal favorable para el desarrollo integral de la ciudad de Limón y zonas aledañas preservando su

patrimonio: su ecología, sus monumentos y sus tradiciones deteniendo la desaparición de Edificios Históricos, la ley 7555, ley de Patrimonio Histórico Arquitectónico beneficia, a aquellos bienes con declaratoria.

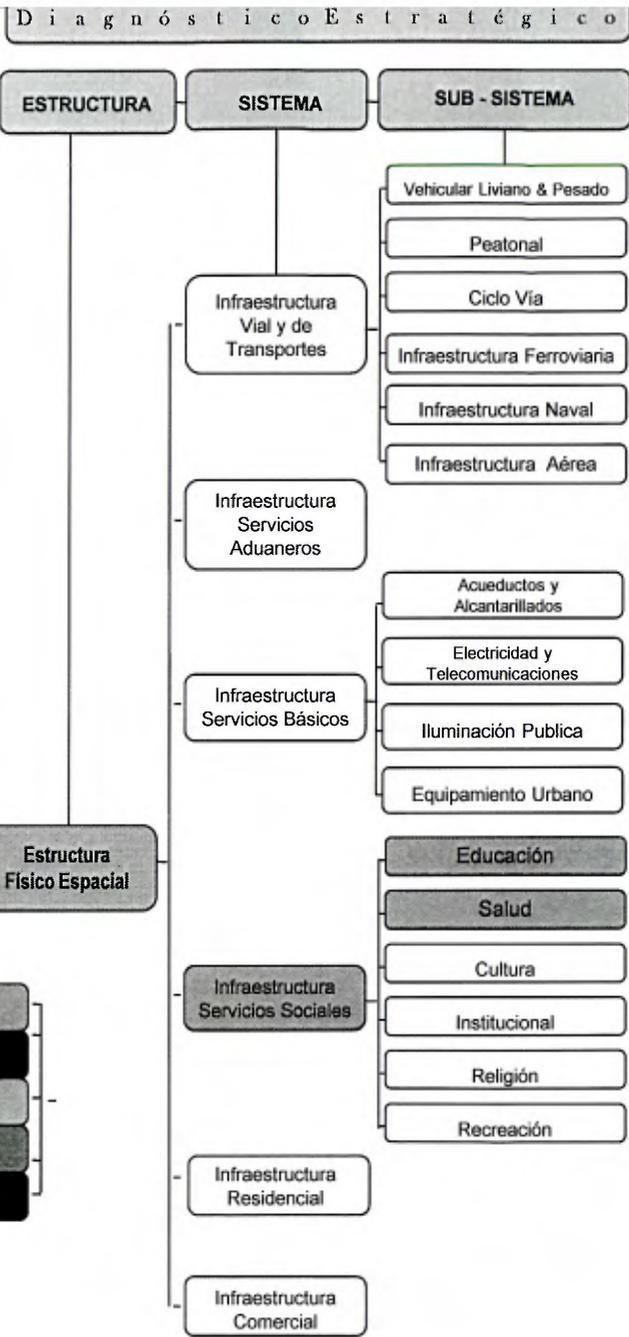
Conservación del lenguaje arquitectónico propio de un área y la defensa del patrimonio mismo son asuntos que competen a las municipalidades.

Es importante realizar talleres con las Municipalidades y documentar bien a los encargados de dar los permisos. Planes de restauración, conservación y mejoramiento de las condiciones de edificios de interés y utilización de los mismos como la imagen del Caribe costarricense dentro de los recorridos urbanos y turísticos. Poner en marcha, en conjunto con la Municipalidad y el MCJD un plan de restauración y mantenimiento periódico para todos los edificios declarados Patrimonio en Limón, entrenando regularmente a los encargados de su ejecución.

Equipamiento Urbano



DIAGNÓSTICO Estratégico



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Existencia de instalaciones educativas que puedan implementar más y mejores programas de enseñanza, que formen jóvenes aprovechando a su vez el potencial multiétnico y rico en posibilidades de desarrollo cultural.</p> | <p>1. Viabilidad de insertar la infraestructura educativa dentro de un contexto que prepare al estudiante para convivir en un entorno de humedal, a fin de hacer una explotación racional y sostenible de la reserva con que colinda la zona, de tal forma que pueda producir egresados con una visión empresarial y conservacionista que le permita generar fuentes de empleo y ofrecer una gama de atractivos de amplio potencial existente en el ambiente; esto como propuesta a un sistema educativo acorde con la realidad que se vive en la zona.</p> | <p>1. En general puede afirmarse: existe un faltante en la cantidad de centros educativos que cubren todos los ciclos académicos en la provincia y los existentes en su gran mayoría se encuentran entre regular y mal estado, además de un faltante de gimnasios, laboratorios, bibliotecas y centros de informática, la Infraestructura de saneamiento de los centros educativos se encuentra en condiciones de deterioro, al mismo tiempo hay una ausencia de espacios dentro de los centros educativos que fomenten el deporte y buenas prácticas como aporte social dentro de la formación educativa. Los efectos vandálicos en los centros educativos alcanzan más del 50% de las instituciones debida a la poca seguridad que ha incidido en la disminución del equipo escolar tanto de tipo audiovisual y de cómputo como en la dotación de servicios de alimentación y otros. No existe una adecuada señalización y seguridad en las vías públicas cercanas a los centros educativos lo cual pone en peligro la vida de los estudiantes.</p> | <p>1. Se reconoce a la vez que existe una subutilización de la infraestructura y equipo existente, lo que genera un desaprovechamiento del potencial productivo existente en la región pero a la vez existe carencia de otros materiales y facilidades de infraestructura física de los centros de educación que actualmente no encuentran en el gobierno y entes responsables acciones que promuevan el mejoramiento del servicio. Lo que implica un deterioro en el proceso de aprendizaje formación de una sociedad carente de motivación que impide alcanzar niveles altos de desarrollo social.</p> |
| <p>2. Además de la labor realizada por la CCSS, el Ministerio de Salud desarrolla, a nivel de región, acciones preventivas de Puestos de Salud, Centro de Salud y CEN CINAI, en las áreas de Promoción y Protección de la Salud, Protección del Ambiente Humano, Nutrición y Desarrollo Infantil.</p> | <p>2. Desarrollar programas que permitan aumentar la accesibilidad de los servicios de salud por medio de la implementación de sistemas alternativos que brinden los servicios de salud sin requerir una infraestructura de gran escala sino que puedan ser ambulantes, desmontables o que puedan hacer uso de infraestructura pública existente.</p> | <p>2. Según las estimaciones del PNUD el índice de desarrollo humano en dicho cantón para el año 2004, se ubica en 0,625; partiendo de que uno de los elementos de dicho índice es el acceso a la salud, el mismo refleja la precaria situación de acceso a los servicios básicos de atención médica.</p> | <p>2. La falta de infraestructura de salud y el poco alcance de los programas de salud para la provincia parece ser justamente un agravante en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Limón.</p> |

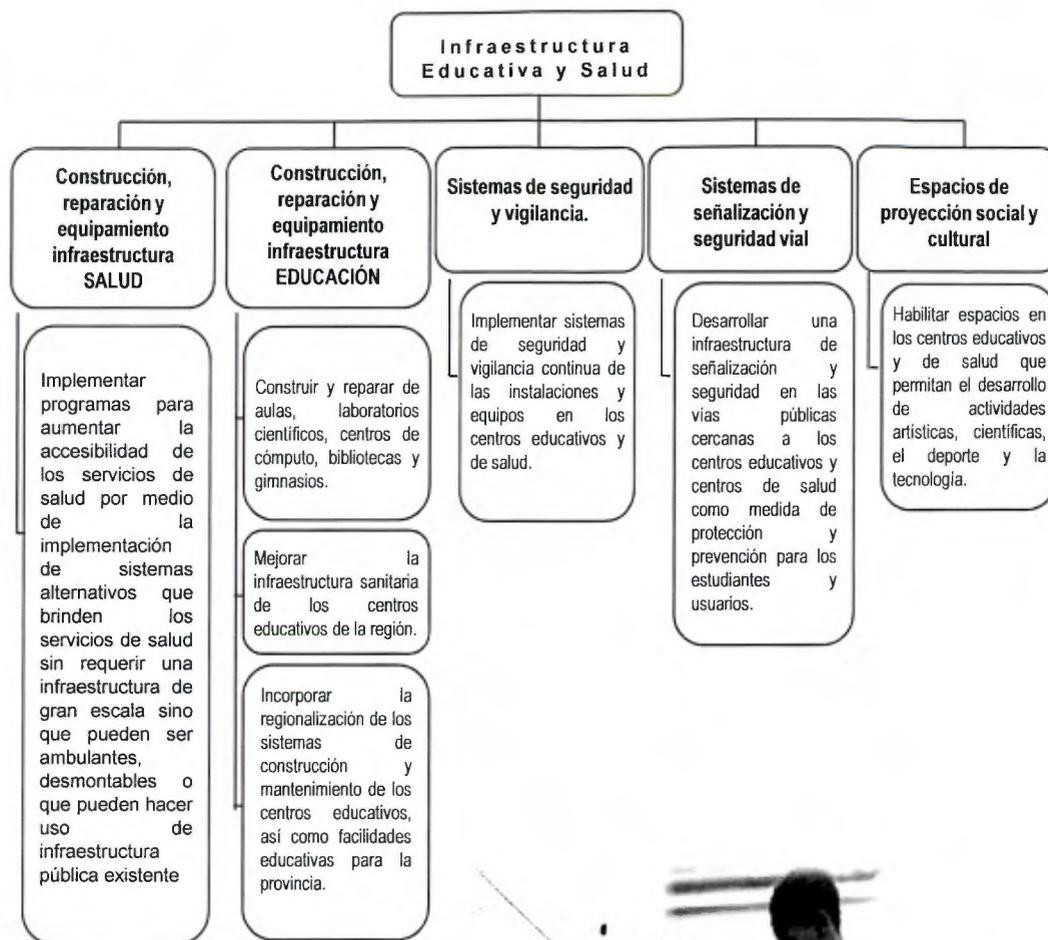
1. **Construcción, reparación y equipamiento de los centros educativos en la región en todos los ciclos educativos, lo que incluye la instalación de laboratorios, bibliotecas, centros de cómputo y gimnasios que mejoren la calidad de la enseñanza y destrezas en los estudiantes, a la vez promover la instalación de obras de saneamiento alternativos más amables con el medio ambiente entre ellos sistemas para el manejo de aguas pluviales, aguas negras y aguas grises así como sistemas para los desechos sólidos.**

2. **Mejorar y ampliar la infraestructura de los servicios de salud, así como poder ofrecer a los pacientes una mayor accesibilidad a estos servicios especializados.**

Implementar sistemas de seguridad que continuamente velen por la integridad del equipo tecnológico y audio visual en los centros educativos y centros de salud así como también por su correcto uso y mantenimiento, debe de velarse por que existan espacios adecuados donde se conserve el material, equipo y demás servicios dentro de las instituciones que sean accesibles y manipulados únicamente por personal autorizado.

Implementar sistemas de señalización y seguridad en las vías públicas cercanas a los centros educativos y centros de salud que brinden protección a la vida de los estudiantes y usuarios que funcionen como medida de prevención para evitar accidentes en las cercanías de dichos centros.

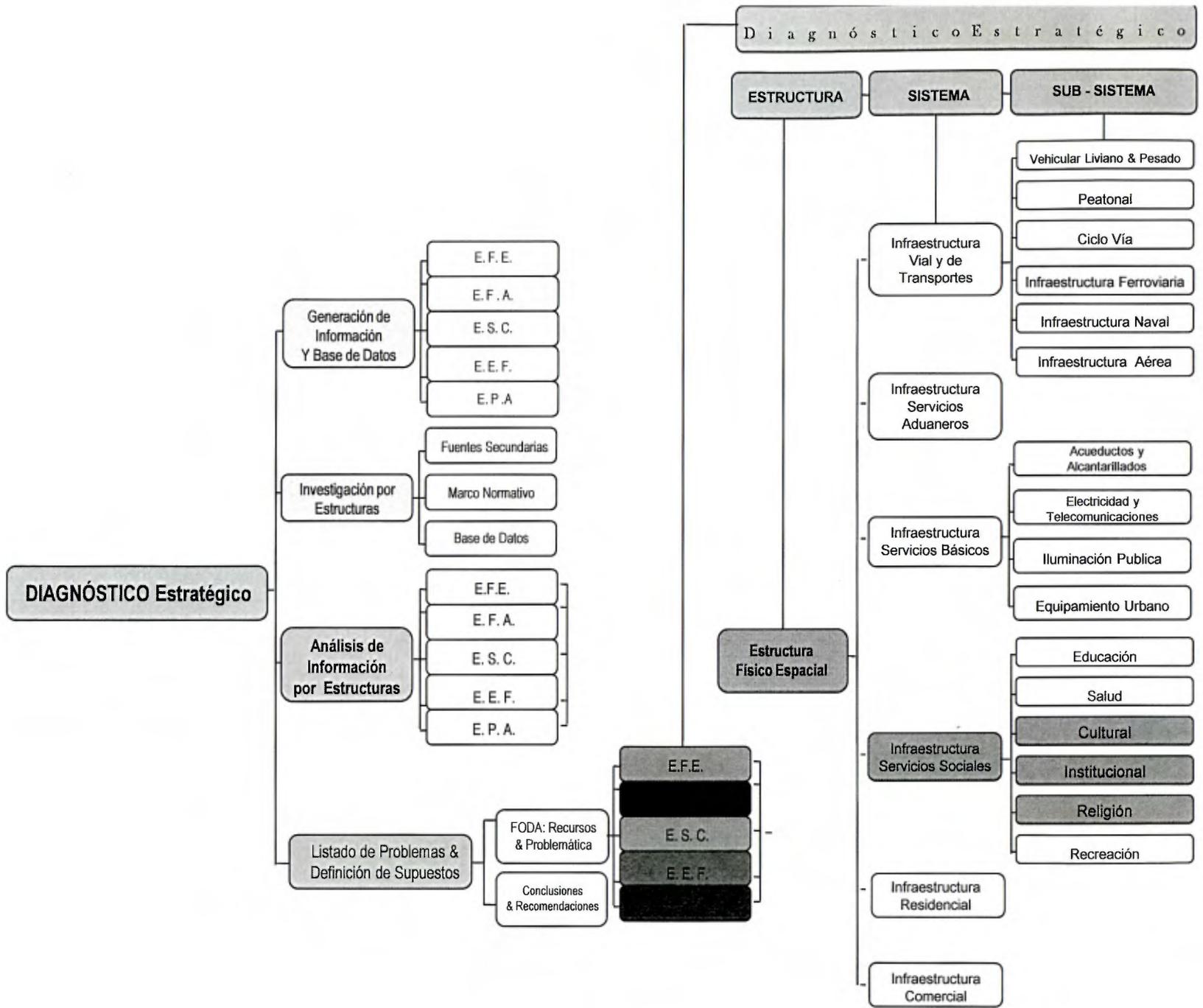
Impulsar la regionalización de los sistemas de construcción y mantenimiento de los edificios y facilidades educativas y de salud de la provincia



Fuente: www.helid.desastres.net/.../s13490s/p056.jpg Fuente: farm1.static.flickr.com/126/413686732_d875760

accesibilidad

• regionalización sistemas constructivos

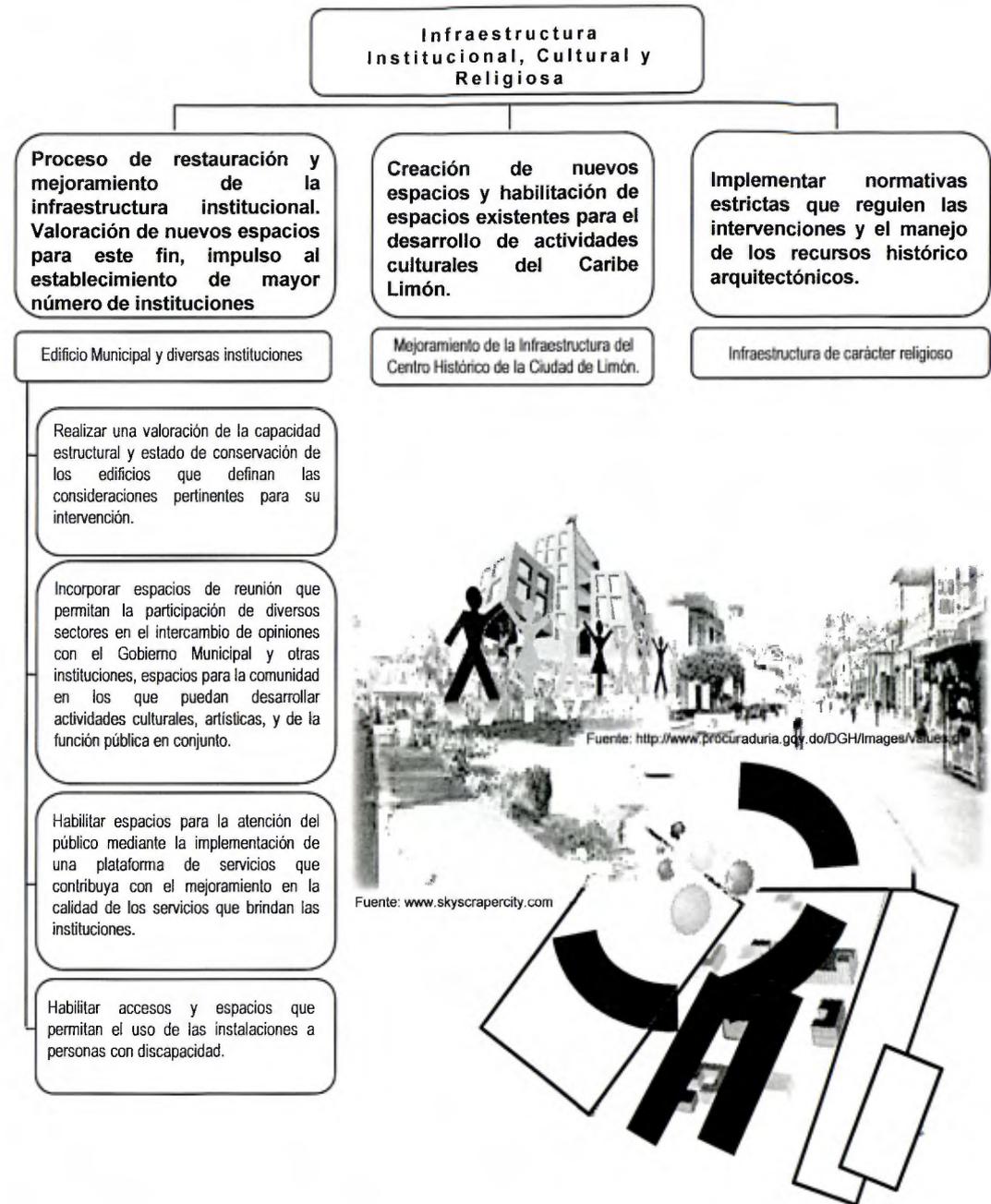


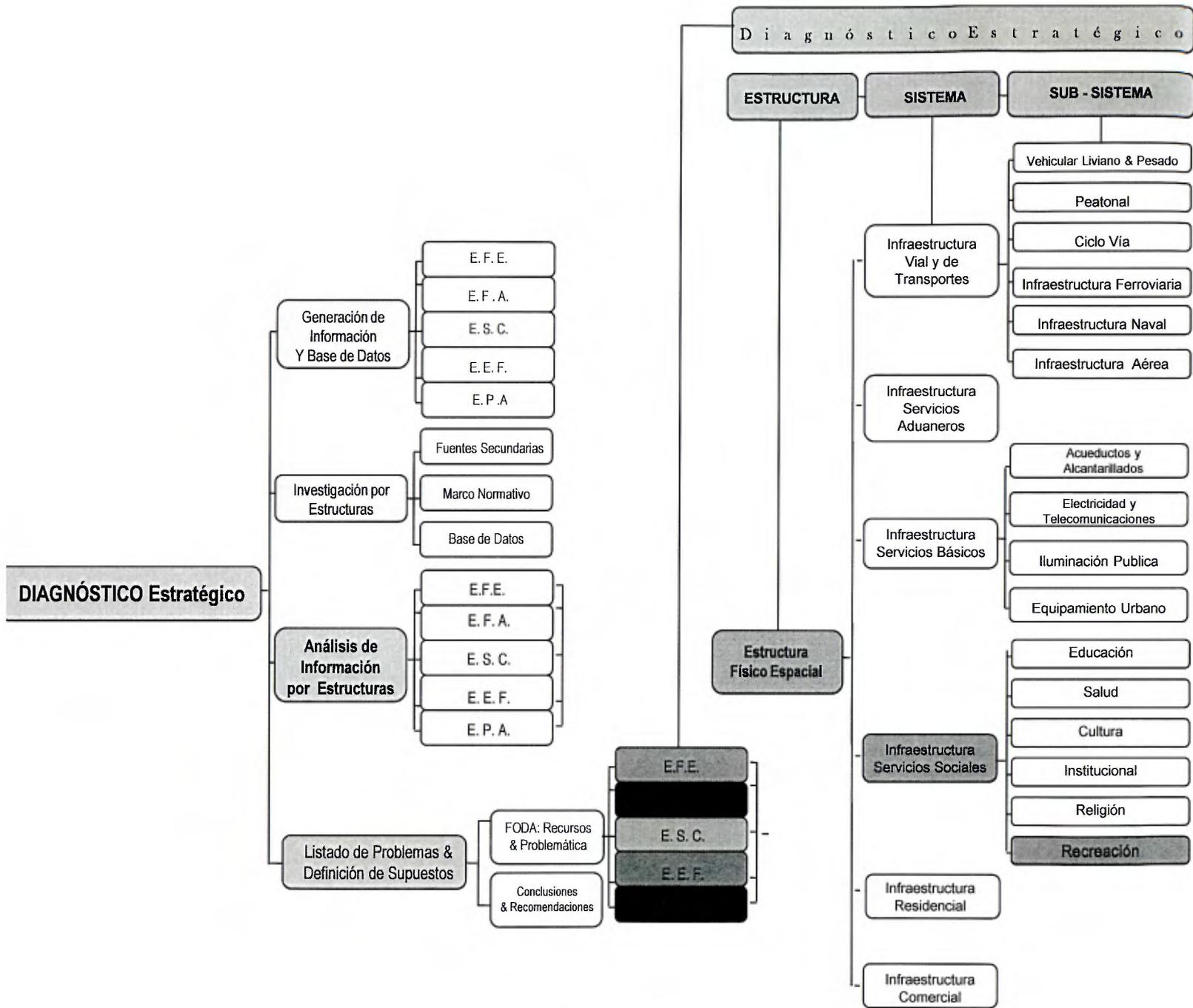
F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Es importante destacar, que el cantón central es el que aglutina la mayor parte de las organizaciones y representaciones institucionales. De este modo se presentan también los espacios físicos y edificios hábiles para la reubicación de instituciones públicas que no gozan de instalaciones adecuadas para su funcionamiento.</p> | <p>1. Dada la riqueza cultural de la sociedad limonense, se destaca la viabilidad de ubicar enfáticamente organizaciones culturales y al mismo tiempo promover la instalación de organizaciones empresariales en la provincia, de relevancia, que coadyuven con el desarrollo integral de la sociedad limonense e impulsen el desarrollo de otros sectores productivos .</p> | <p>1. Deterioro físico y pésimo estado de conservación de la mayoría de los inmuebles que prestan servicios de tipo institucional gubernamental, los cuales muestran la falta de capacidad para alojar al personal que labora en las instituciones así como el material y equipo que requerido para el desarrollo de las actividades administrativas, además de espacios para la atención del público y comunidades que se acerca a la institución diariamente.</p> |
| <p>2. El Centro Histórico de la Ciudad de Limón posee un valor inigualable en alguna otra zona del país, su estilo arquitectónico y composición urbana lo hacen un sitio riquísimo visual y perceptualmente. El centro histórico es un espacio casi místico para aquellos que saben apreciar la arquitectura auténtica del sitio y para aquellos que poseen un afecto por esas calles y un sentido de pertenencia que debido al continuo uso del espacio es posible que rápidamente cualquier visitante se identifique con él.</p> | <p>2. El centro histórico es a su vez el centro de intercambio comercial y servicios varios, es centro de actividades institucionales, religiosas, de salud y educación, así como de intercambio cultural, social y recreativo, aprovechando esta condición resulta un excelente recurso para impulsar un desarrollo integral y de mayor proyección de la sociedad limonense a nivel nacional e internacional.</p> | <p>2. Este dinámico espacio no posee las cualidades de un centro histórico que permita el desempeño de todas las actividades de manera que se logre un desarrollo integral. Falta de políticas de conservación, intervención y manejo de los recursos tienen en una situación de deterioro y abandono a casi la totalidad de la ciudad.</p> |
| <p>3. Dada la riqueza cultural de la sociedad limonense, destacan las organizaciones culturales y al mismo tiempo se encuentran fuertemente representadas las organizaciones de carácter religioso, como por ejemplo: Pastoral Social de la Iglesia Católica, el foro Meaux, la Asociación Misioneros de la Iglesia Episcopal, entre otras, que representan una voz sumamente influyente en la sociedad, y en el desarrollo del sector de la construcción en la ciudad.</p> | <p>3. La infraestructura de carácter religioso representa un elemento influyente en la imagen urbana de la ciudad, de acuerdo con la cultura arquitectónica, éste tipo de infraestructura va asociada a la tradición edilicia y modos de construcción autóctonos del Caribe que hasta el día de hoy permiten la conservación y mantenimiento de raíces tipológicas.</p> | <p>3. La falta de mantenimiento y conciencia conservacionista ha impedido que el tipo de construcción tradicional religiosa se pierda, muchos de los recursos edilicios religiosos se han visto fuertemente deteriorados y son pocos los que han recibido el mantenimiento adecuado para su conservación.</p> |
| | | <p>1. El hecho de que la mayor cantidad de instituciones autónomas y del gobierno no tengan oficinas ni personal asignado permanentemente para atender específicamente casos de la Región, éstos de este modo asisten a la región en la medida en que van desarrollando los programas a nivel nacional y de una manera distante y ajena al sitio, esto se traduce en la falta de continuidad y de presencia que facilite y/o consolide acciones continuas de desarrollo. La mayoría de las instituciones, no ejecutan las acciones dentro de un contexto de planificación regional, debiendo sustentarlas en su mayoría, en las políticas programadas y definidas en las oficinas centrales, lo que no permite un impulso más eficaz en el desarrollo de la ciudad.</p> |
| | | <p>2. La falta de un correcto manejo de los recursos ha hecho y seguirá haciendo que exista una deficiencia en cuanto a imagen urbana, acondicionamiento del espacio y falta de planificación del crecimiento de la urbe y la expansión que ésta continuamente realiza. La Arq. Lay Ling afirma: "Limón tiene una tradición cultural llena de elementos fantásticos que se expresan en los bailes, feria, desfiles, carnavales. Estos actualmente toman el centro de la ciudad y, si bien la llenan de vida, obstruyen su funcionamiento temporalmente".</p> |
| | | <p>3. Nuevos sistemas constructivos y tendencias arquitectónicas han venido a destituir los sistemas y estilos arquitectónicos tradicionales propios del Caribe, la infraestructura religiosa ha dejado y continuará dejando de ser un sector que represente las tradiciones arquitectónicas del Caribe; al día de hoy no existen políticas y normativas que frenen este proceso de sustitución de estilos arquitectónicos en el Caribe costarricense.</p> |

1. Se debe **motivar a las instituciones autónomas y del gobierno para que asignen permanentemente instalaciones y personal a fin de atender específicamente casos de la Región, de modo que se desarrollen los programas a nivel regional y local, de una manera cercana a la realidad misma del lugar.** A su vez, como ejemplo primero, es importante la restauración y mejoramiento de la infraestructura de edificios institucionales, a saber: restauración de la infraestructura del edificio municipal y antigua capitanía de puertos, y aunque el edificio municipal es el mejor conservado debe valorarse el uso del espacio físico actualmente y plantear una optimización del mismo. De este modo debe realizarse una valoración de las condiciones espaciales del actual edificio municipal y capacidad física para alojar a los funcionarios y usuarios que lo utilizan, de modo que la sobreutilización del mismo no repercuta en su estado de conservación y adecuado mantenimiento. Es importante a la vez: habilitar de espacios para la atención del público y comunidades que se acerca a la institución diariamente implementando una plataforma de servicios que permita una mayor eficiencia en la labor municipal, al mismo tiempo es necesario generar nuevos espacios de uso mixto que integren el uso de la administración pública con espacios donde se abran oportunidades para la participación de diversas comunidades y sectores sociales.
2. Se debe **analizar sobre la urgencia de la habilitación de un espacio que se reserve para todas las extravagancias de la cultura caribeña y un centro cultural que establezca la actividad.** En cuanto a infraestructura cultural, se debe poner cuidado especialmente al manejo de los recursos existentes y a las futuras intervenciones que se permitan en este sitio.
3. Por medio de la definición de **normativas estrictas que regulen las intervenciones y el manejo de los recursos histórico arquitectónicos** se logrará conservar mayormente y de mejor manera el recurso edilicio existente en la zona, específicamente la infraestructura de carácter religioso que al día de hoy por esta causa se ha visto fuertemente destruida e intervenida de manera arbitraria y sin diseños acordes con políticas de conservación y manejo del patrimonio histórico arquitectónico.

restauración y mejoramiento
localización e incorporación





• I n f r a e s t r u c t u r a d e R e c r e a c i ó n •

F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

1. La actividad turística del Caribe gira en torno al disfrute de la naturaleza pasiva y activa que no requiere formas constructivas de alto impacto en el sitio y son amables con el entorno.

1. Existencia de corredores turísticos que pueden ser rescatables y consolidados.

1. La falta de un plan regulador cantonal, planes de ordenamiento territorial y de recursos económicos para su aplicación, acentúan las carencias en cuanto a conciliación entre el crecimiento económico, el desarrollo turístico, la cultura y tradiciones locales.

1. Los Puertos han transformado las condiciones costeras, así como infraestructuras que buscan el control del mar. En general la ciudad se ha negado a la evidente apertura que ofrece el mar y la franja costera está en deterioro, sin embargo, la necesidad ha permanecido latente y se han reservado muchos terrenos públicos a lo largo de la orilla que dan espacio para la necesidad humana de encontrar el agua y recrearse.

2. Materia prima para una pronta diversificación y consolidación de productos a ofrecer dentro de un desarrollo turístico sostenible ampliando la gama de modalidades turísticas de la región tales como ecoturismo y turismo comunitario, que hagan uso de los recursos naturales y culturales existentes.

2. Indicios de una imagen turística caribeña con posibilidades altas de consolidarse como un destino turístico en el Caribe favorable con una imagen nueva positiva y real de lo que el Caribe costarricense realmente representa.

2. Desconocimiento real del potencial turístico existente lo que produce un desaprovechamiento del potencial del producto y limita las alternativas competitivas en el mercado.

2. No existe un adecuado manejo de la información publicitaria y proyección de Limón como destino turístico, los medios de comunicación han promovido una campaña que deteriora la imagen a nivel nacional e internacional del puerto que no da a conocer la situación real y los recursos naturales, patrimoniales, culturales entre otros que la región posee, esta imagen negativa se agrava cada vez más al presentar continuamente, en reportajes de los noticiarios y periódicos, escenas amarillistas que recalcan los problemas sociales y económicos de la provincia.

La infraestructura pública se encuentra en un estado rescatable y con un alto potencial para la rehabilitación de escenarios turísticos.

Recursos arquitectónicos de interés patrimonial y con alto valor simbólico en la imagen urbana de la ciudad con alto potencial para promover el turismo en la zona.

3. Infraestructura arquitectónica, urbana y comercial que es patrocinada por la inversión privada del sector turismo.

3. Crecimiento y fortalecimiento del sector turístico privado que presenta a la zona como un sitio ideal para turistas cinco estrellas así como para toda clase de visitante nacional y extranjero.

3. No se da un apoyo a la conformación de destinos (levantamiento sobre la información del destino, mejoramiento de la infraestructura y señalización, seguridad turística, promoción y mercadeo de los productos y alianzas entre tours).

3. La infraestructura pública no colabora positivamente para facilitar un crecimiento en las inversiones privadas que promuevan un desarrollo económico y comercial de la ciudad como destino turístico y las políticas ambientales tampoco atienden las posibles intervenciones en cuanto a recursos naturales existentes lo que puede entorpecer el camino de estos sectores a futuro.

4. Creación del Certificado de Sostenibilidad Turística (CST), que es un programa que procura una aplicación integral del concepto de desarrollo sostenible en la industria turística otorgando un sello de calidad -un certificado de sostenibilidad- a las empresas turísticas que trabajan fuertemente en la búsqueda de un equilibrio entre beneficios económicos, sociales y ambientales, estimulándolas para lograr una mayor interacción con las comunidades cercanas. El Plan General de usos de la Tierra para las Unidades de Planeamiento Turístico del Caribe de Costa Rica. Caribe Norte y Caribe Sur, Provincia de Limón, a su vez permite optimizar mediante el diagnóstico, los lineamientos de planificación más adecuados, generando conclusiones para el desarrollo turístico.

4. Sistemas de certificación y concesiones turísticas para la pequeña y mediana empresa.

4. falta de certificación de destinos turísticos, deplorable infraestructura, servicios generales como el de información se encuentran completamente dispersos y sin un patrón a seguir que los integre a un desarrollo de la infraestructura de servicios, turismo y recreación.

4. Las entidades gubernamentales relacionadas con el turismo y encargadas de otorgar declaratorias de destinos turísticos y de sostenibilidad entre otros se encuentran muy lejanas de la situación real que vive la ciudad, hasta el momento no parecen interesarse por apoyar el desarrollo turístico empresarial en la zona y por el contrario no han dado las facilidades para aquellos interesados en aportar y participar de esta actividad productiva en la zona.

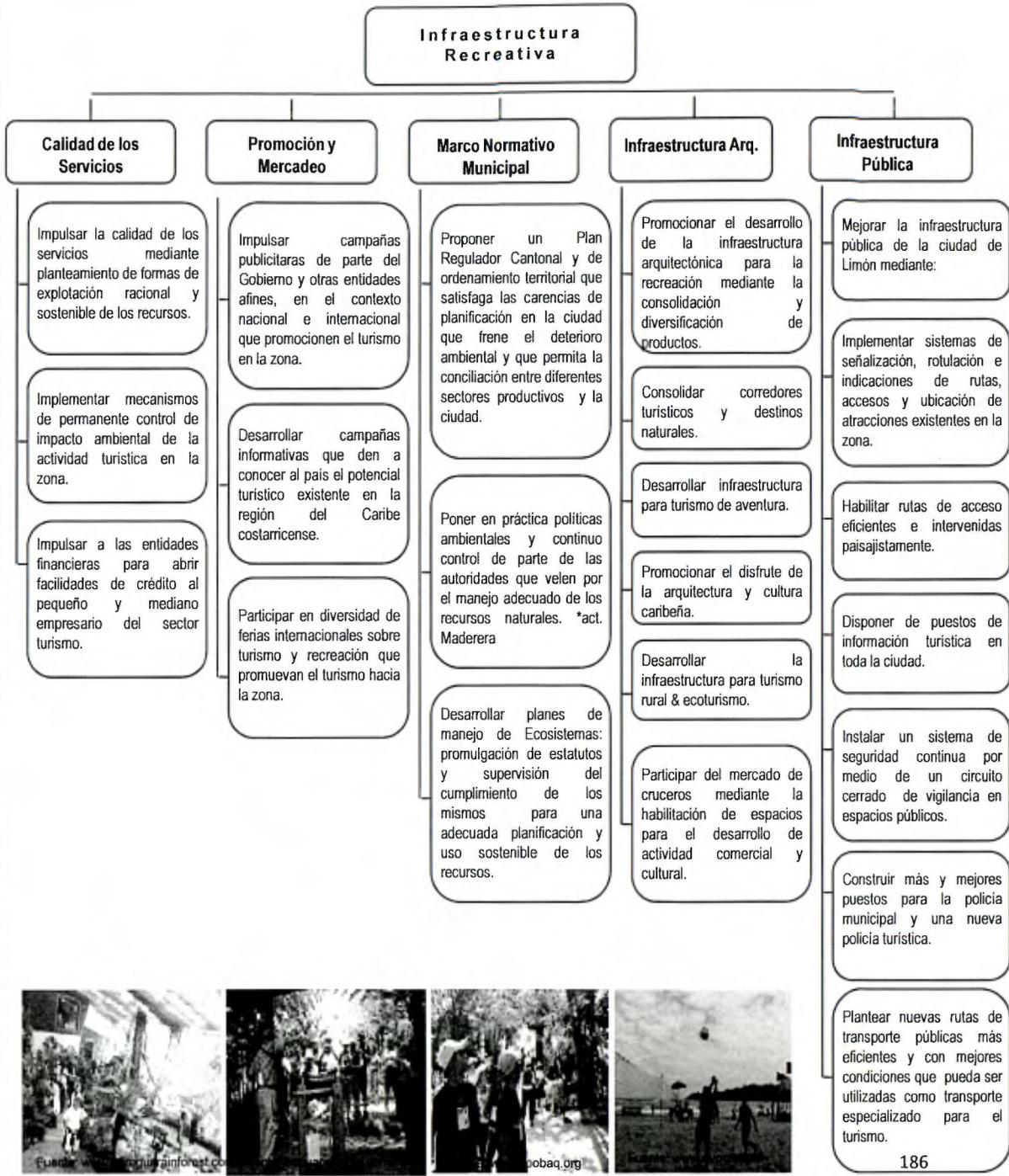
1. Tomar acciones prontas y reales que decidan el futuro de la actividad turística proponiendo un marco normativo municipal que procure la conciliación y común progreso entre el sector económico productivo y sociocultural que incluye a todos los sectores de la sociedad limonense, implementando un **plan regulador y un plan de ordenamiento territorial a nivel cantonal y de recursos naturales que satisfaga las carencias en cuanto a planificación territorial.**

2. Elaborar una investigación objetiva que plantee las necesidades globales del sector, y dicte las pautas a seguir para implementar un manejo de la actividad turística acorde con los estándares y niveles de calidad de una ciudad puerto competitiva a nivel mundial, y a su vez, **promover el desarrollo de la infraestructura arquitectónica para la recreación mediante una consolidación, diversificación, y propuesta de nuevos productos** tales como:

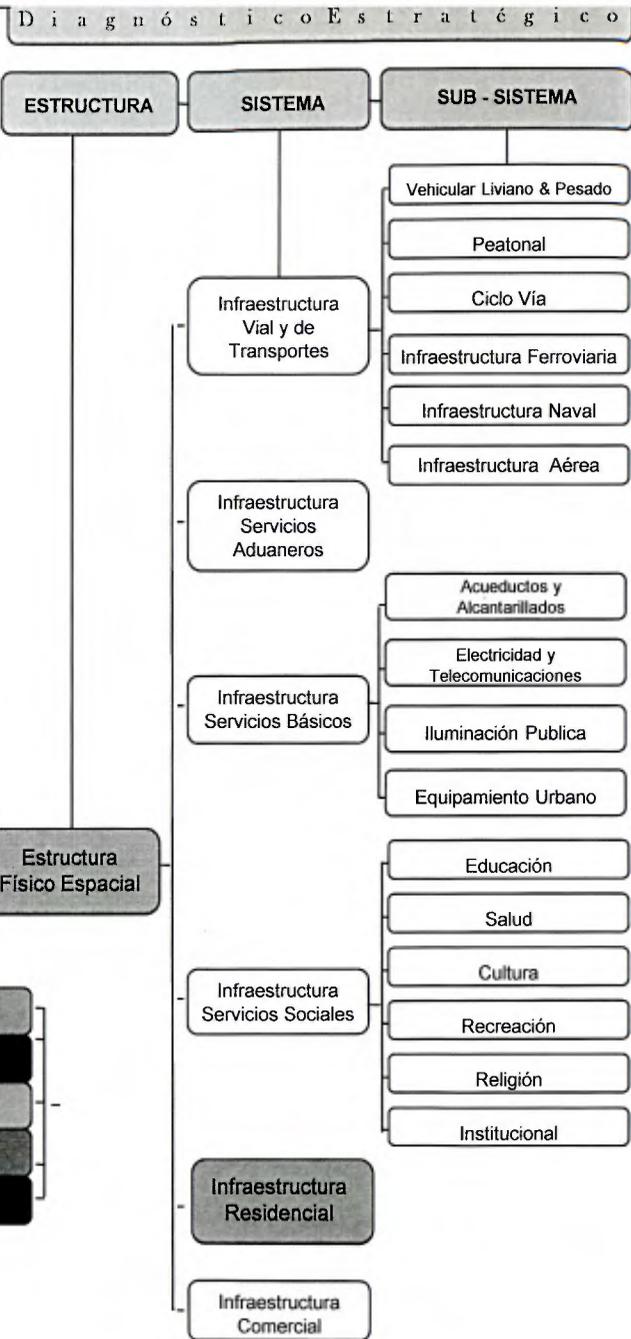
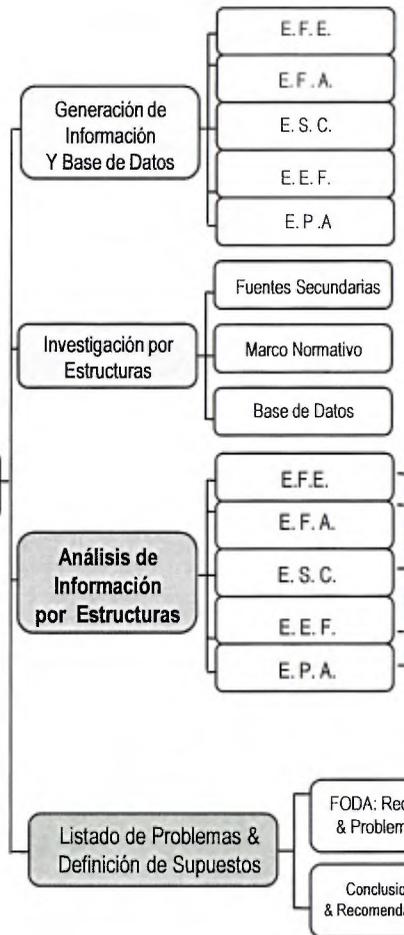
Consolidación de corredores turísticos regionales y destinos naturales, diversificación de productos a ofrecer y alianzas entre destinos, tours y paquetes turísticos, turismo de aventura, destinos de bosques, ríos y cataratas, pesca deportiva, disfrute de la arquitectura y cultura caribeña, ruta gastronómica y de recreación, destino turismo rural y agro ecoturismo, implementar medidas efectivas de seguridad de los destinos, aumentar la participación en el mercado de cruceros, facilitar llegada de nuevas líneas aéreas y apoyar las existentes.

3. Conciliar la posición de los diferentes sectores sobre el uso de los recursos y proponer medidas conjuntas entre todos. Así mismo es importante impulsar la calidad del servicio y propuesta de diversificación del producto, logrando las mejores formas de explotación racional y sostenible. **Desarrollo de Estudios de planificación de estrategias de mercado acordes con los recursos existentes, a la realidad de nuestra sociedad y a las demandas internacionales.**

4. Formación de un Marco legal que facilite la certificación de destinos turísticos de acuerdo con los lineamientos dispuestos por el ICT y demás instituciones certificadoras y reguladoras. **Apoyo a la conformación de destinos mediante un levantamiento sobre la información del destino, mejoramiento de la infraestructura y señalización.** Crear centros de información turística en diferentes puntos de la zona. Crear un espacio cibernético que de a conocer toda la información turística de la zona **y que facilite a los turistas su desenvolvimiento en la zona.** Publicar constantemente la información actualizada del acontecer de la ciudad y del desarrollo turístico de la zona.



DIAGNÓSTICO Estratégico



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s

D e b i l i d a d e s

A m e n a z a s

1. Expansión residencial a zonas seguras lejos de las zonas vulnerables a las amenazas naturales

1. Construcciones de nuevas viviendas que promuevan técnicas de mejor adaptación al clima, la topografía y a los estilos arquitectónicos autóctonos.

1. El fenómeno de segregación geográfica de acuerdo con el estrato social de quienes habitan la ciudad, quienes más sufren son los pobres que los expulsan a residir en las zonas con mayor deterioro ambiental y mayor vulnerabilidad ante riesgos ambientales.

Soluciones espontáneas, sin una debida planificación, en las cuales los servicios se están logrando mediante exigencias y negociaciones de los invasores con el apoyo de la dirigencia limonense, en todos los casos las obras de infraestructura realizadas resultaron más caras y menos eficientes que si hubieran sido proyectadas en situaciones normales, bajo nivel organizativo de las poblaciones, los lugares escogidos por los invasores no fueron los más aptos para urbanizar, ni los fraccionamientos los más aprovechables.

La demanda de tierras y títulos de propiedad aumenta en forma paralela al incremento de la población. Se estima que hace falta titular 8.582 fincas al año de 1998, y según el IDA existen 42 grupos de presión, (3,677 familias) con tierra y 26 grupos sin tierra (1658 familias) que requieren 5,041 hectáreas, para satisfacer las necesidades de propiedad.

1. Al día de hoy no existen planes de parte del gobierno central y local por informar claramente a la población sobre los riesgos y consecuencias de los asentamientos humanos ubicados en zonas de peligro, especialmente en el casco urbano de la cabecera de la Provincia de Limón. Éstos a su vez han acarreado cientos de millones en obras de mejoramiento de las condiciones físicas de manera errónea, ya que la raíz del problema no ha sido intervenida, en el caso de los asentamientos precaristas los lugares que han sido invadidos no son aptos para urbanizar, la población espera que el gobierno le tienda una mano pero debido a que no se ha desarrollado un plan que eduque y guíe a la población en este sentido no se ha logrado aprovechar al máximo el esfuerzo realizado hasta el momento y las obras construidas, este problema seguirá latente sino se toman medidas de planificación y ejecución eficientes.

2. Conservación y mejoramiento de las condiciones de vida de los barrios más antiguos de Limón que son parte de la identidad y vivienda tradicional limonense

2. El estilo caribeño y sus características ha sido ampliamente estudiado, por esto es importante mantener el concepto de lo que es la arquitectura del Caribe y retomar la lectura de las viviendas y edificios tradicionales.

2. El trasfondo histórico, que al mismo tiempo almacena la ciudad de Limón y el legado arquitectónico que aún se conserva, se encuentra en peligro de ser reemplazado debido al mal estado de conservación y deterioro que no ha sabido solventarse con el paso de los años.

2. El tema de la vivienda en Limón, tiene gran importancia, por la necesidad imperante de este recurso en la zona y la falta de políticas de conservación de los recursos patrimoniales, así mismo los pocos recursos destinados para este fin no han solventado el deterioro que, a través de los años, la infraestructura residencial ha sufrido.

3. Conservación del estilo de conjunto caribeño unificado por tipología, coloración y preservación de los elementos arquitectónicos vernáculos tales como los corredores de las casas caribeñas que son el lugar idóneo para descansar del agotador sol.

3. Deseo por preservar la identidad, especialmente si se retoman aspectos arquitectónicos contemporáneos pero basados en el lenguaje caribeño, esto reforzaría los valores de lo propio y no así en cambio el uso de tipologías mal reinterpretadas o modelos traídos de la gran área metropolitana.

3. No se ha mantenido el concepto de lo que es la arquitectura del Caribe. Es necesario conservar el carácter de la ciudad, sin obligar a los constructores a utilizar estilos del pasado ni crear falsos históricos.

3. No existe un marco normativo para el manejo de recursos patrimoniales que erradique las intervenciones inapropiadas en detrimento de la conservación de tipologías y lenguaje caribeño.

1. Definir una óptima planificación de la ubicación y reubicación de los asentamientos urbanos en sitios aptos para urbanizar y con fraccionamientos aprovechables que provean mejores condiciones físicas y garantía de un ambiente sin riesgos a la población asentada.

Erradicar los asentamientos producto de soluciones espontáneas, sin una debida planificación, en las cuales los servicios han sido logrados mediante exigencias y negociaciones de los invasores con el apoyo de la dirigencia limonense

Proponer obras de infraestructura económicas y eficientes claras y bien estructuradas en todo su funcionamiento y ejecución.

Diseño de políticas públicas con enfoque de derechos, que promuevan la integración geográfica de la población en función de una integración social.

Establecimiento de una red de protección ambiental que introduzca mecanismos de prevención de los riesgos ambientales y de reparación de daños si se producen.

Proponer zonas residenciales que logren mezclar con la estructura residencial infraestructura recreativa como oportunidades para los turistas y locales que puedan disfrutar de diferentes escenarios del Caribe costarricense, así como también la ubicación en estas zonas de instituciones públicas y privadas que generen mayor seguridad y mejores condiciones de vida para los habitantes.

Proponer nuevos modos de habitar la ciudad que logren aprovechar la infraestructura existente y que logren diseñar nuevos núcleos habitacionales acordes con los nuevos modos de vida y modos de habitar la ciudad conforme a los conceptos de verticalidad, evitando expandir las fronteras urbanas y fomentando la mezcla de la actividad comercial, institucional y residencial que ha producido excelentes resultados en otras regiones como respuesta sostenible al crecimiento demográfico.

Propuestas de organización de las poblaciones en zonas aptas para la formación de asentamientos residenciales, realizando estudios que demuestren cuales son las zonas de menor riesgo para habitar y las que proponen las mejores condiciones para urbanizar, dando a conocer a toda la comunidad de los resultados de los estudios antes mencionados para impulsar la reubicación de aquellos lugares escogidos por los invasores que no son los más

aptos para urbanizar.

Definir propuestas y esquemas de fraccionamiento de lotes que permitan el máximo uso permitido y fraccionamientos más aprovechables a los que usualmente se han dado.

Puesta en práctica por medio de reglamentaciones y leyes rigurosas a seguir de los planes de ordenamiento territorial y esquemas de urbanización y fraccionamiento antes descritos de modo que toda inversión sea canalizada en obras aptas para tales fines

Seguimiento de directrices para el mejoramiento de la infraestructura pública y óptimo uso de las condiciones físicas existentes que garanticen un ambiente sin riesgos a la población asentada

Realizar una pronta titulación de las tierras que aún no han sido registradas, erradicando la posesión ilegal de tierras (precarismo), la invasión de tierras no aptas para la agricultura, y satisfaciendo la necesidad de propiedad a miles de familias carentes de la misma.

Propuesta de un plan de ordenamiento territorial por cantón de acuerdo con la realidad y en busca del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la región.

Incentivar a las entidades financieras para que propongan sistemas de financiamiento a las familias que desean desarrollar proyectos habitacionales o bien construir sus propias casas de habitación.

Políticas públicas que logren la integración de los sectores con menos recursos a los sectores activos económicamente de la sociedad limonense con el fin de disminuir los niveles de pobreza extrema

Introducir al sector privado en el financiamiento para la elaboración y ejecución de planes de reubicación de poblaciones en estado de precariedad y facilitar el acceso a los bienes inmuebles y propiedades como recursos habitacionales que erradiquen las formas de vida en precarios

2. Promover la conservación del legado arquitectónico que si bien aún se conserva, se encuentra en peligro de ser reemplazado debido al mal estado de conservación y deterioro que no ha sabido solventarse con el paso de los años.

Implementar una normativa Municipal que solicite las exigencias pertinentes para retomar el prototipo de vivienda caribeña y edificios tradicionales, mediante construcciones que implementen detalles constructivos tales como grandes aleros, ventilaciones cruzadas, techos con pendientes mayores al 30%, espacios entre viviendas como se acostumbraba, entre otros.

3. Retomar en propuestas de vivienda de alta densidad en el centro de la ciudad, manteniendo el concepto de centros de cuadra presente en la memoria colectiva del limonense obviamente con un lenguaje contemporáneo conservando al mismo tiempo algunos de los elementos fundamentales del lenguaje de la vivienda tradicional caribeña.

Impulsar proyectos habitacionales inspirados en la vivienda tradicional caribeña, tales como los desarrollados por la empresa AMANCO, la cual desarrolló el Proyecto Nazaret, financiado entre otros por la Fundación Costa Rica Canadá, el BANVHI y FUPROVI.

Hacer uso de los estudios ya elaborados acerca de las tipologías arquitectónicas y tradiciones constructivas eficaces para la zona caribeña y desechar la práctica de utilizar modelos arquitectónicos del Valle Central, retomando aspectos arquitectónicos contemporáneos pero basados en el lenguaje identitario caribeño que refuerza los valores de lo propio.

Seguridad: puesto que todos se conocen y toman cuenta de lo que pasa en el interior del vecindario.

Altura: en dos o tres pisos con balcones y barandas preferiblemente de madera tratada.

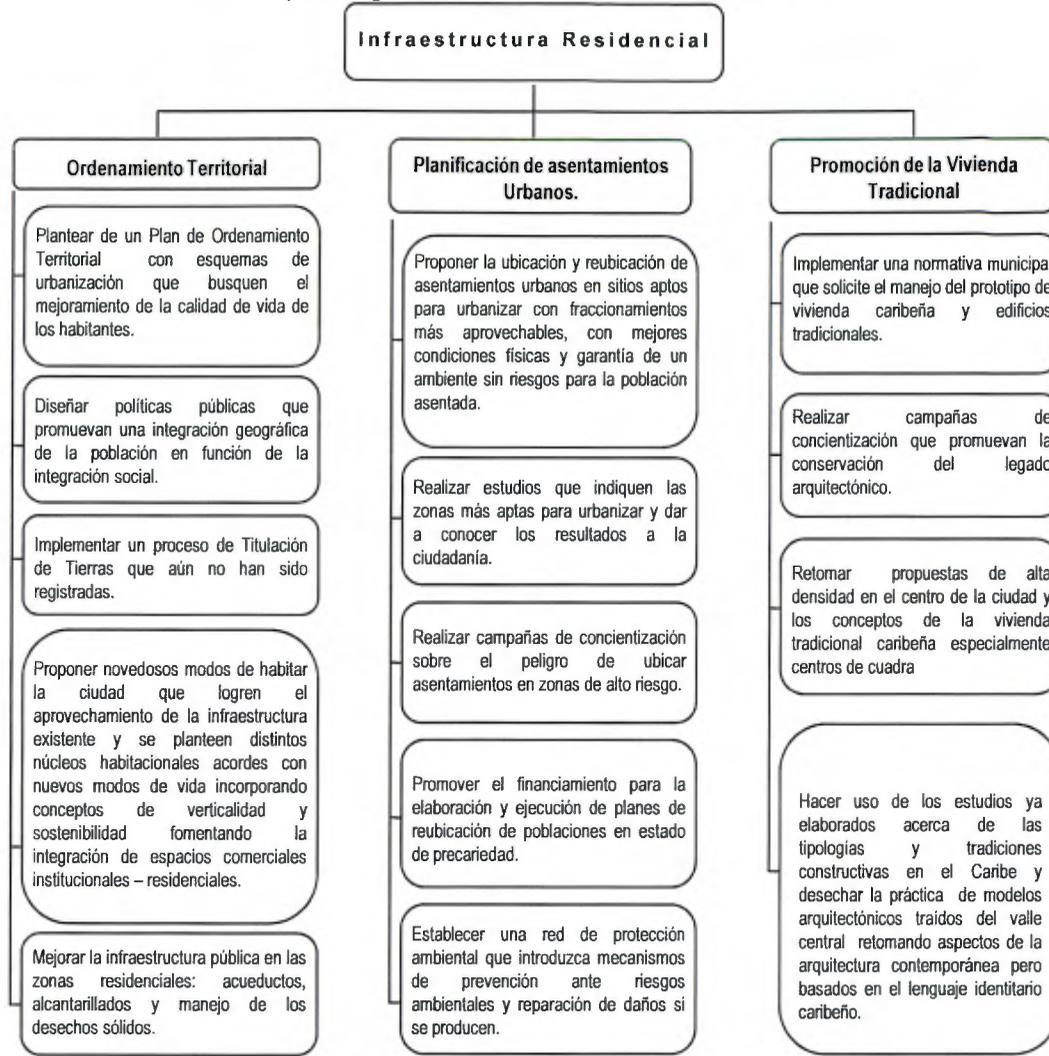
Color: edificaciones que conserven la paleta cromática propia de Limón.

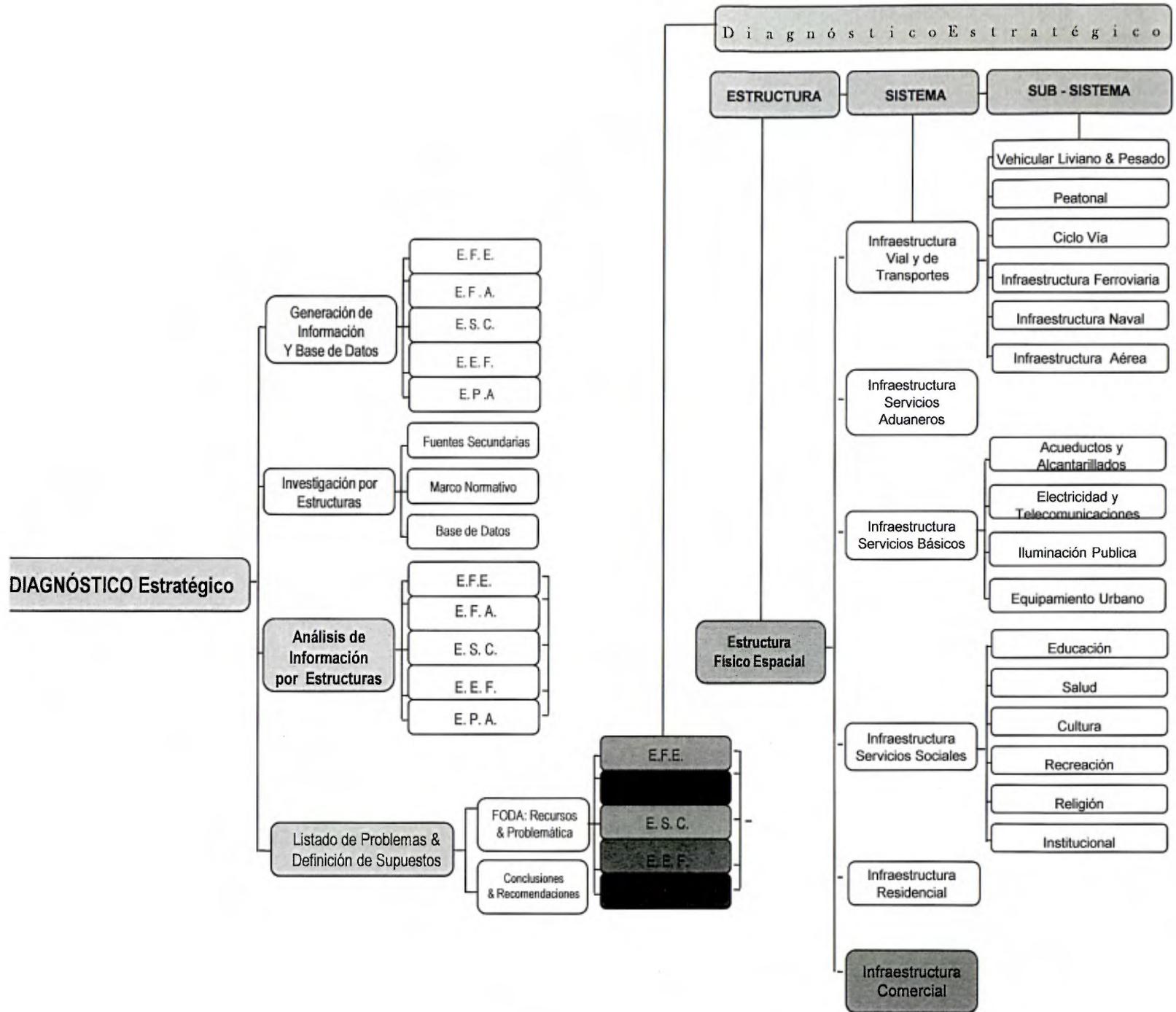
Materiales: Contemporáneos y duraderos pero siguiendo la lectura tradicional del Caribe.

Aleros y Antealeros: Fundamentales en el nuevo diseño.

Techos: Pronunciados a no menos de un 30% de pendiente con ventilación interna.

• plan regulador ordenamiento territorial •





Limón es el puerto que atrae más turistas en el país. Este año embarcarán 147 naves que traerán a casi 200 mil personas. Se estima que en promedio cada turista que se baja de un crucero invierte unos \$120 en compras y servicios.

Programa Modernización de Puertos de Limón y Moín: Construcción del Megapuerto, el Gobierno Central busca la concesión para el desarrollo, La Administración Arias pretende que en el 2010 Limón ya esté convertido en una enorme terminal de cruceros, con una marina privada y que todo el trabajo de carga y descarga de mercaderías funcione en Moín, así como el aumento en la promoción del tráfico internacional de bienes y servicios, mediante esquemas regionales de libre comercio.

El caso de la ciudad de Limón en nuestro país corresponde a una de las ciudades con mayores carencias en lo que a calidad de vida urbana se refiere, así como también corresponde a una de las ciudades con mayor potencial par desarrollar espacios urbanos más humanos, confortables y sostenibles dentro de la concepción de sostenibilidad. Lamentablemente, la inexistencia de reglamentación que procure el mejoramiento de la imagen urbana permite que la rotulación e imagen publicitaria de los comercios invada la ciudad y muy negativamente la imagen de los edificios catalogados como de interés arquitectónico. Así también las acciones de la empresa privada han permitido aprovechar las oportunidades de una población de rápido crecimiento, un suelo de excelente calidad para la explotación agroindustrial, empresas nacionales y transnacionales, sin embargo éstas no reinvierten en la región

La ciudad de Limón como la gran mayoría (sino todas) las ciudades de nuestro país no previó el crecimiento espacial que al día de hoy ha adquirido, su infraestructura vial, inmobiliaria, comercial, entre otras, es hoy día escasa para abastecer las necesidades de expansión reales. Aún más, la falta de una normativa, la falta de recursos y la falta de una voluntad política de quienes gobiernan en la ciudad no ha permitido la ejecución de un marco de ordenamiento o reordenamiento territorial, de mayor proyección física espacial que dirija el desarrollo de la infraestructura en la zona; el puerto, el aeropuerto, el ferrocarril y las vías de acceso para vehículos de carga y particulares no da a basto con los requerimientos que el sector comercial dispone; una interacción y común desarrollo entre sectores comerciales no tiene cabida dentro de un marco de políticas administrativas actuales relacionadas con el manejo de los espacios físicos, la infraestructura pública y las posibles intervenciones en el espacio urbano, no existen intensiones políticas para cambiar el futuro de la ciudad.

Dentro de la zona comercial del centro de la ciudad aún se ubican edificios que no han sido declarados patrimonio pero que poseen características para ser declarados como tales, éstos presentan algunas de estas situaciones:

Alteración de la lectura original de inmuebles producto de la utilización libre de los mismos que permite alterar su imagen sin condición alguna, así como remodelaciones, ampliaciones y demás.

Mal estado de conservación de la mayoría de las edificaciones.

El crecimiento poblacional y económico en la provincia no ha sido planificado, sino espontáneo.

Así también, el aumento en la cantidad de usuarios de la ciudad produce mayor demanda de los sectores comerciales y de servicios que han crecido sin una adecuada planificación, produciendo un crecimiento desmedido lo cual provoca problemas de higiene, deterioro en la infraestructura de las vías peatonales y vehiculares en sectores donde se ha concentrado mayormente el comercio, aumento en los niveles de contaminación sólida, ambiental, sónica y visual debido a la cantidad de locales comerciales y de servicios que se ubican en el centro de la ciudad

La invasión de la vía pública por parte de un sector comercial ambulante que propicia una imagen urbana desordenada e insegura

La inexistencia de una adecuada arborización que contribuya con el manteniendo de un ambiente sano que contrarrestare los niveles de contaminación ambiental producidos por la actividad comercial que implica aumento de la utilización de vehículos automotores que generan altos niveles de contaminación

Las deficiencias en la infraestructura portuaria y en los espacios portuarios para el manejo de cruceros y turistas, son problemas de infraestructura que se repiten también en el aeropuerto de Limón, por lo tanto, en general se carece de las facilidades necesarias para impulsar y atender la llegada de inversionistas y turistas.

Implementar una normativa clara dentro de un plan regulador que procure el mejoramiento de la imagen urbana por medio de restricciones en el uso de la rotulación e imagen publicitaria de los comercios que no sean elementos que invadan la ciudad y muy negativamente la imagen de los edificios catalogados como de interés arquitectónico.

Igualmente una normativa y regulaciones en cuanto a la intervención y alteración de la lectura original de inmuebles catalogados como patrimoniales de modo que no se permite alterar su imagen sin condición alguna, manteniendo una estricta vigilancia en los permisos entregados a propietarios para la realización de remodelaciones ampliaciones y demás.

Implementar leyes rigurosas y participación directa de las autoridades competentes que velen por el cumplimiento de normativas que aseguren la conservación y mantenimiento de las edificaciones de valor histórico arquitectónico.

Declaratoria de edificios patrimoniales que no han sido declarados como tales pero que poseen características idóneas ubicados en la zona comercial del centro de la ciudad.

Implementar programas de ordenamiento territorial y planes reguladores a nivel cantonal que estipulen los lineamientos para un crecimiento poblacional en la provincia planificado y acorde con la infraestructura existente.

Plantear un uso de suelos acorde con las demandas sociales y necesidades físicas actuales, maximizando el espacio físico sin ir en detrimento de la infraestructura urbana y arquitectónica así como un planteamiento que vele por el mantenimiento de

una adecuada imagen urbana.

Plantear un plan regulador que regule los niveles de densidad de uso de suelo.

Promover la participación directa de entes privados y estatales en el desarrollo urbano de la ciudad y el embellecimiento de la misma procurando una reinversión por parte de éstas en la región.

Instalar una óptima infraestructura pública en el manejo de aguas negras y pluviales que favorezcan los niveles de higiene y saneamiento de la ciudad.

Plantear políticas ambientales que velen por la conformación de una ciudad más limpia y más sana y que mejore la calidad de vida de los habitantes.

Implementar políticas de recolección y manejo de desechos sólidos que incluyan sistemas de reciclaje a nivel cantonal.

Incluir en el diseño urbano un sistema de vías y accesos vehiculares a la zona comercial que disminuya el uso de los mismos con el fin de bajar los niveles de contaminación sónica.

Regulaciones en el manejo de rotulaciones y elementos de publicidad, mobiliario urbano, señalización, información e instalaciones eléctricas, que procuren la mejor escala para que no perturben e intervengan de modo negativo en la imagen, morfología y lectura de la ciudad

Diseñar espacios que ofrezcan mejores condiciones de ubicación y espacio físico para aquel sector comercial ambulante que propicia una imagen urbana desordenada e insegura al invadir espontáneamente la vía pública sin el permiso

correspondiente de las autoridades.

Instalar sistemas de seguridad por medio de circuitos cerrados de vigilancia continua en las calles y espacios de mayor concentración comercial y zonas turísticas.

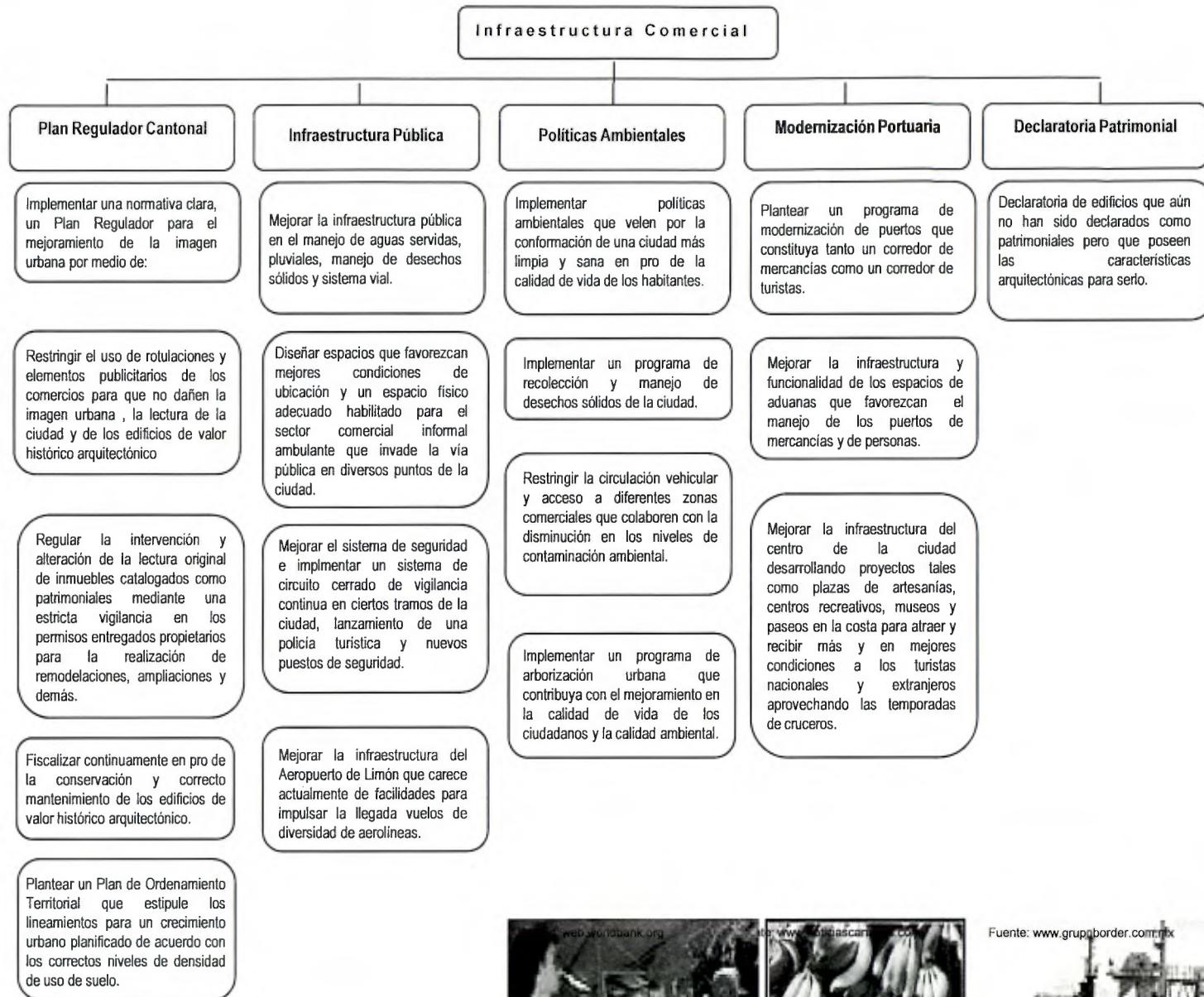
Diseñar dentro del programa de modernización de Puertos de Limón y Moín no sólo un corredor mercantil marítimo internacional y de cabotaje, que sirve para el intercambio comercial sino además desarrollar un espacio exclusivo de puertos turísticos de cruceros, o bien implementar las medidas dispuestas que proponen que el puerto de Moín sea exclusivo para carga y descarga de productos misma propuesta que plantea especializar los muelles del centro de Limón para la atención de pasajeros.

Intervenir los espacios de aduanas para mejorar su funcionalidad y agilizar los trámites para el arribo de las embarcaciones al muelle, especialmente el de turistas.

Realizar obras para mejorar la infraestructura del centro de la provincia y desarrollar una plaza de artesanías, brindando espacios comerciales que aprovechen el estimado que indica que en promedio cada turista que se baja de un crucero invierte unos \$120 en compras y servicios.

Construir sitios recreativos como un museo de la cultura limonense y levantar un paseo de turistas en la costa, entre el Parque Vargas y playa Bonita.

Mejorar la infraestructura del aeropuerto de Limón, el cual carece de las facilidades necesarias para impulsar y atender la llegada de aviones.

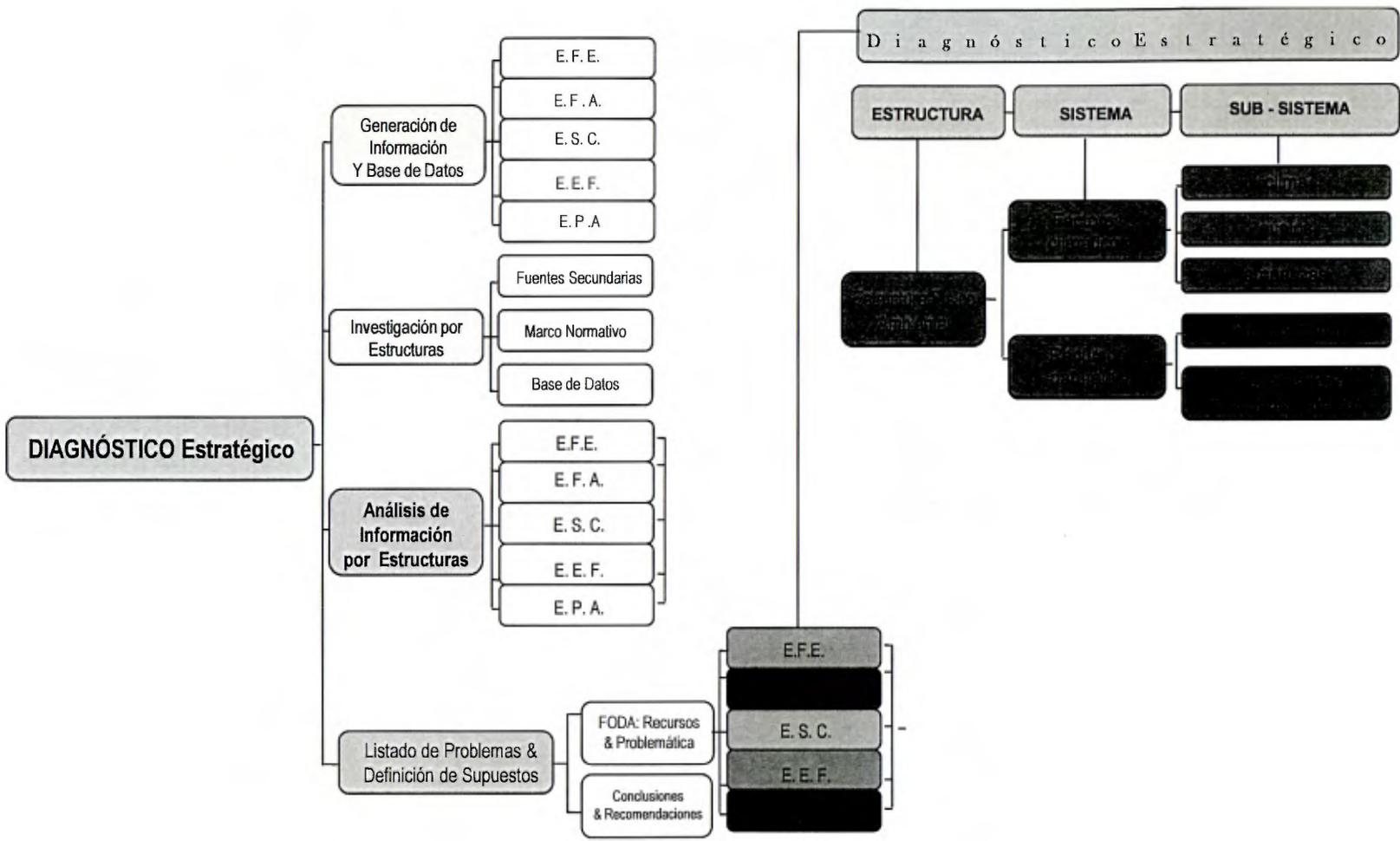


- políticas ambientales
- modernización de servicios
- conservación patrimonial



Fuente: www.gruppborder.com.mx

E s t r u c t u r a F í s i c o A m b i e n t a l



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s

D e b i l i d a d e s

A m e n a z a s

La aplicación de la Ley de Marinas N° 7744, del 26 de febrero de 1998, ha permitido obtener los primeros resultados en relación con la promoción de la construcción de infraestructura turística para recibir en forma adecuada al turismo marítimo.

Programas de capacitación gratuita de parte del gobierno central y local para la formación y capacitación de los recursos humanos.

Campañas de publicidad que motivan a las entidades financieras a formar parte del proceso de desarrollo de la pequeña y mediana empresa así como del sector turístico con el fin de que brinden soporte y facilidades económicas a los empresarios.

Facilidades de parte del gobierno central para el establecimiento de entidades financieras públicas y privadas que presten financiamiento a quienes promuevan actividades donde se defienda la conservación de los recursos naturales.

Existen al día de hoy planes de restauración, conservación y mejoramiento de las condiciones de edificios de interés y utilización de los mismos como la imagen del Caribe costarricense dentro de los recorridos urbanos y turísticos:

Creación de Nuevos espacios costeros:
 Centro de Servicios del Caribe
 Rehabilitación del Parque Cariari
 Paseo del mar
 Isla Uvita
 Tajamar
 Los Baños
 Proyecto Río Limoncito

Desarrollo de proyectos de inversión privada tales como las marinas: Isla Moín y Puerto Viejo.

Posibilidad de realizar un mejoramiento de la infraestructura en la ciudad por medio de programas de revitalización que están por ejecutarse.

Formación de un marco legal que facilite la certificación de destinos turísticos de acuerdo con los lineamientos dispuestos por el ICT y demás instituciones certificadoras y reguladoras.

Proyectos de rehabilitación de algunos sitios de interés natural para ampliar la oferta turística.

Se puede buscar el control climático y la estética mediante la vegetación como elemento de disposición intencional para crear sub espacios, ritmos, hitos y mejorar en consecuencia la imagen de la ciudad.

Sobreexplotación de actividades agrícolas (uso de químicos y sobre pastoreo) y la expansión urbana sin planificación, todo lo cual produce una pérdida de la biodiversidad. La degradación del medio ambiente en la región es causada por la alta deforestación, la contaminación por químicos y sólidos por el acarreo de sedimentos, agroquímicos y desechos urbanos, falta de planes de manejo de ecosistemas. Poco personal y equipo para conservación

Carencia de una adecuada planificación institucional para la conservación.

Falta de capacitación del recurso, no existen estudios sobre las necesidades globales de capacitación del sector, y todavía se da un manejo artesanal de la actividad turística, a pesar de su posición dentro de la economía, poca capacidad de respuesta del poder judicial ante los delitos ambientales. Presión de los diferentes sectores sobre el uso de los recursos.

Mala calidad del servicio y poca diversificación del producto, inexistencia de formas de explotación racional y sostenible de los recursos. Inexistencia de planificación de estrategias de mercado, e impulso a la calidad de la oferta. Falta de consolidación, diversificación y propuesta de nuevos productos. Carencia de crédito para actividades de conservación.

Falta de certificación de destinos turísticos, deplorable infraestructura, servicios generales. No se da un apoyo a la conformación de destinos (levantamiento sobre la información del destino, mejoramiento de la infraestructura y señalización, seguridad turística, promoción y mercadeo de los productos y alianzas entre tours). Por ejemplo: el Parque Cariari está seriamente deteriorado y genera una mala imagen. Incluso, se mantiene inadvertido para muchos visitantes, el parque empezó en decadencia a partir del movimiento sísmico de 1991; por el retiro del mar y el ascenso de la plataforma coralina, dos de sus mayores atractivos, la poza y Playa Acuario se desactivaron, además Playa Portete, de gran visita fines de semana, fue tomada por los pescadores, quienes están establecidos actualmente en el sector.

Deterioro ambiental causado fundamentalmente por la sobreexplotación de actividades agrícolas, uso de químicos, sobre pastoreo, alta deforestación y la expansión urbana que produce altos niveles de desechos lo que ocasiona una degradación del medio ambiente y una pérdida de la biodiversidad.
 Espacios Urbanos: No se percibe una interrelación entre la actividad portuaria, la ciudad y la costa.

Obstáculos físicos impiden el desarrollo del área turística entre la costa y el canal que va hasta Tortuguero, que tiene condiciones para una actividad turística importante. Abandono de los espacios residuales en el puerto generan, con bastante rapidez, una verdadera degradación, y aparecen entonces lo que se llama comúnmente "baldíos portuarios". En realidad, este término designa tanto los espacios portuarios abandonados como los espacios urbanos cuyo funcionamiento estaba vinculado al puerto y que se encuentran hoy en día abandonados.

Extensas llanuras aluviales, facilitan el tipo de inundación pasiva, abarcando grandes extensiones por un tiempo relativamente largo. Éstas también suelen presentarse por el aporte de llenas, producto de frentes fríos que se desplazan de latitudes nortes.

Extensas llanuras aluviales son intensamente ocupadas por diferentes usos, tales como: agricultura, infraestructura básica y asentamiento humano, entre otros.

Población que cada vez rompe las fronteras agrícolas, reduce las áreas protegidas y presentadoras de fuentes de agua potable, hacen surgir cada vez más el riesgo de tomas del preciado líquido en peligro diario de contaminación además de la degradación de los terrenos de vocación forestal.

Así como en muchísimos lugares del país, en la ciudad de Limón se da una lucha del hombre con la naturaleza, existen numerosas zonas de invasión por parte del crecimiento urbano que termina por consumir todo el espacio destruyendo todo a su haber. En tanto no se tomen medidas estrictas para multar y acusar hechos que atenten contra la conservación del medio ambiente, los recursos naturales de la zona de Limón se verán directamente en peligro de destrucción.

1. Proponer un **marco normativo municipal que procure la conciliación y común desarrollo entre el sector económico productivo, sociocultural y físico ambiental que incluye a todos los sectores de la sociedad limonense** dentro de una organización espacial que se llama ciudad que habilite la interacción entre ellas, implementando un plan regulador y de ordenamiento territorial cantonal y de recursos económicos que satisfaga las carencias en planificación urbana.

2. Elaborar una investigación objetiva que plantee las necesidades globales de capacitación del sector, y dicte las pautas a seguir para implementar un manejo de la actividad turística acorde con los estándares y niveles de calidad de una ciudad puerto competitiva a nivel mundial.

Promover la capacitación del recurso humano asociado a la actividad turística en la zona.

Medir permanentemente el impacto ambiental de la actividad turística.

5. Plantar una **planificación urbana que frene el deterioro ambiental causado fundamentalmente por la sobre explotación de actividades agrícolas, uso de químicos, sobre pastoreo, alta deforestación y la expansión urbana que produce altos niveles de desechos lo que ocasiona una degradación del medio ambiente y una pérdida de la biodiversidad.**

Promover la formación y capacitación del manejo del recurso, desarrollar estudios sobre las necesidades globales de capacitación del sector, implementando un

manejo del recurso acorde con su posición dentro de la economía y dejando el manejo artesanal de la actividad turística que hasta el momento ha sido el desarrollado.

Puesta en práctica de políticas ambientales que prohíban la degradación del medio ambiente en la región por causa de la alta deforestación, la contaminación por químicos y sólidos por el acarreo de sedimentos, agroquímicos y desechos urbanos

Velar por el cumplimiento de las políticas antes mencionadas .

Control estricto de parte del gobierno local del manejo adecuado de los procesos de plantación maderera y reforestación en la zona.

Desarrollo de planes de manejo de ecosistemas estructurados y específicos para los recursos existentes en la zona.

Implementación inmediata de planes de manejo de ecosistemas estructurados y específicos para los recursos existentes en la zona e implementación de sistemas de evaluación de los mismos.

Propuestas de "reconquista urbana y costera" que contemplen nuevas imágenes y funciones urbanas, promoviendo un desarrollo urbano y la provisión de infraestructura y servicios básicos a la ciudad de Limón, además de formas para resolver conflictos entre la actividad portuaria y la ciudad y proponer la integración entre ambos, de modo que se plantee una estrategia de desarrollo común a ambos componentes productivos, basada en un reconocimiento recíproco de

las necesidades y exigencias, potencialidades y ventajas de cada uno, teniendo siempre como fin último, la mejora en la calidad de vida de quienes trabajan y viven ahí y en su región circundante.

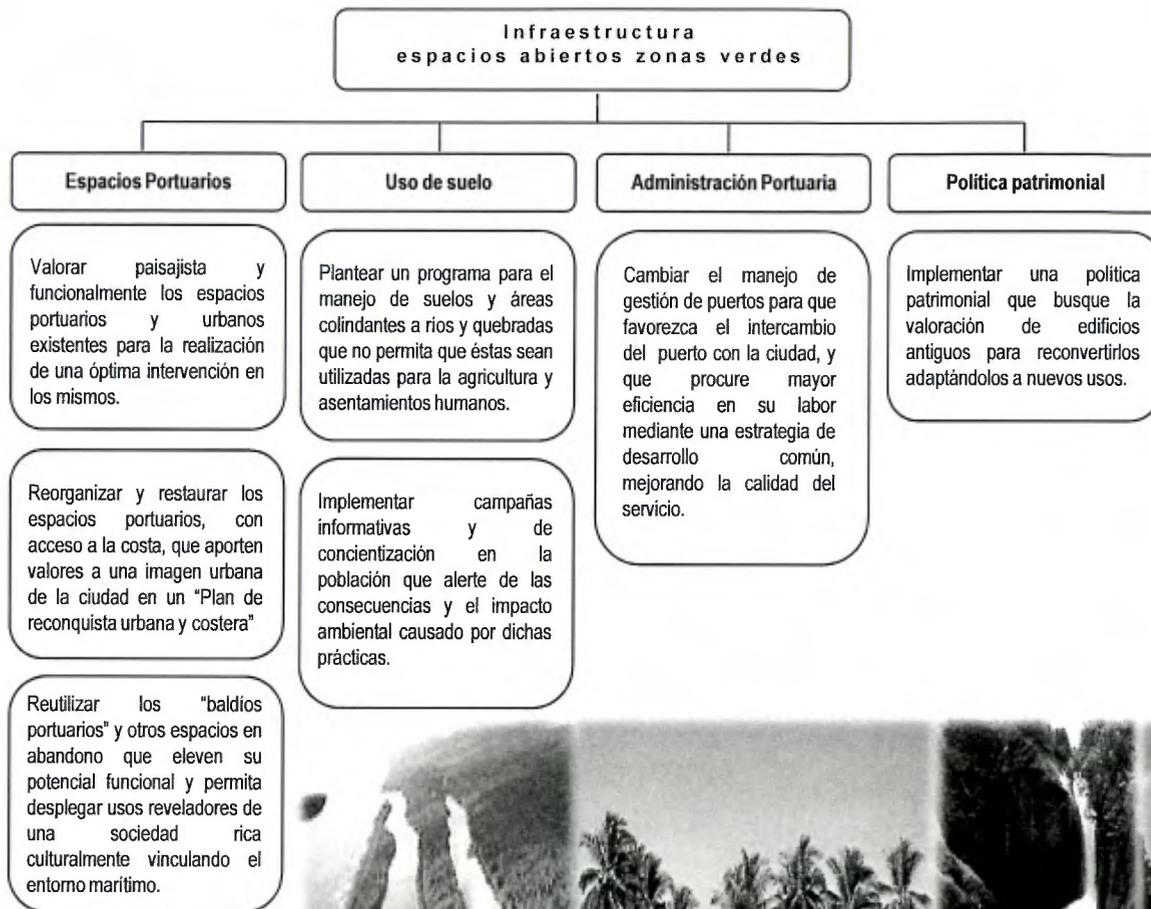
Acoger nuevas funciones más adaptadas al contexto actual en los espacios de la ciudad y del puerto

Restauración de los conocidos "baldíos portuarios", proponiendo un nuevo funcionamiento vinculado al puerto y a la costa.

Reorganización, reutilización y restauración de espacios portuarios abandonados y con acceso a la costa que evite las consecuencias de desvalorización del espacio, contaminación, imagen negativa, y se tomen en soluciones de la imagen urbana.

Política patrimonial, que consiste en reconvertir antiguos edificios adaptándolos a usos modernos, reciclaje económico del pasado, la organización de manifestaciones culturales y la revitalización de espacios que permitan el goce de una imagen marítima renovada.

El medio ambiente es un factor de desarrollo que toma un lugar cada vez mayor en las estrategias económicas, para ello se debe de **crear una conciencia en la población del impacto ambiental y consecuencias del rompimiento de las fronteras agrícolas, que al mismo tiempo reduce las áreas protegidas y presentadoras de fuentes de agua potable.**

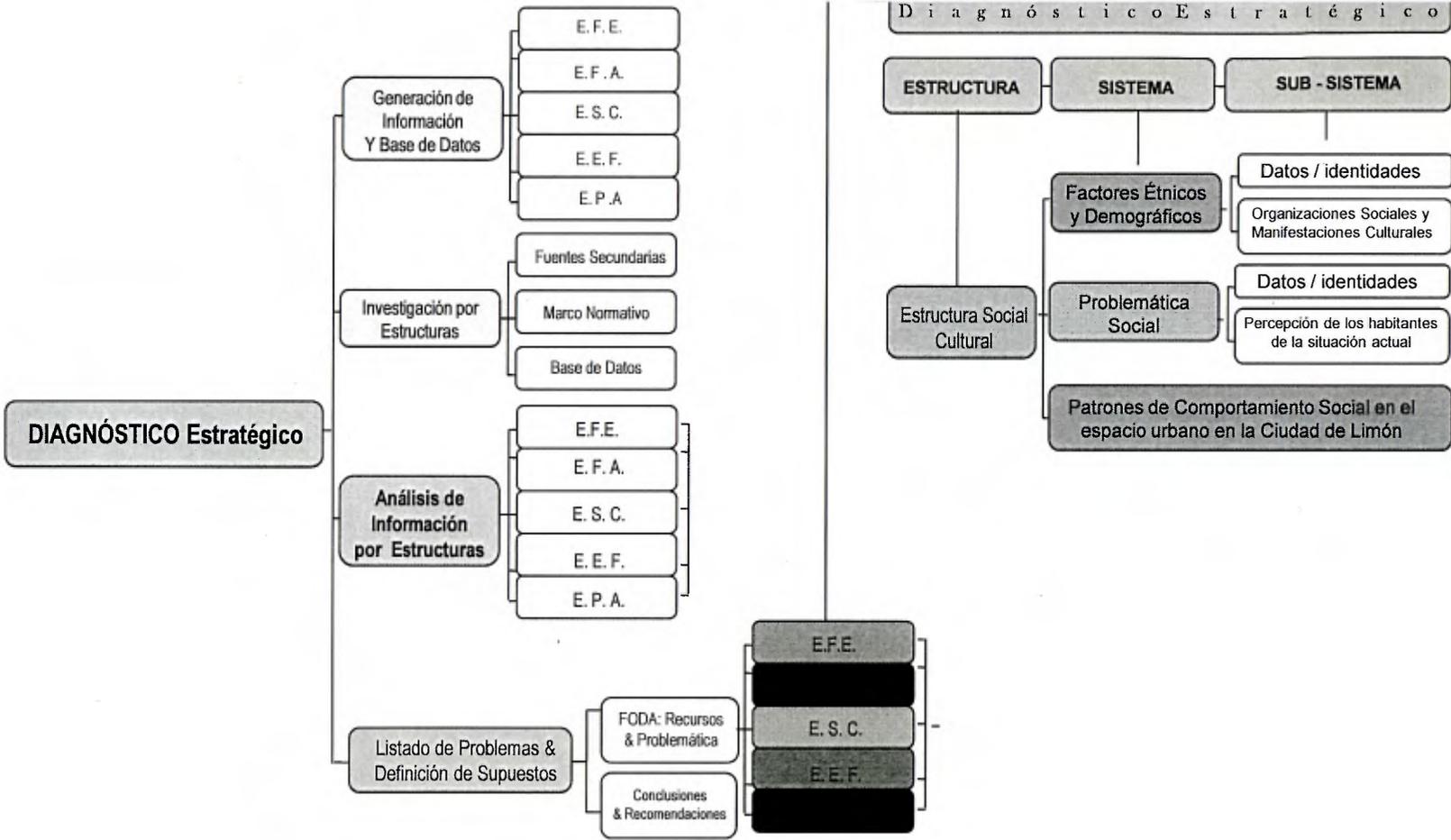


Fuente: media.experia.com/.../1303713/1303713_15_s.jpg

Fuente: <http://www.costaricamap.com/img/biotortuguero.jpeg>

- políticas ambientales
- actividad turística
- manejo de ecosistemas

E s t r u c t u r a S o c i a l C u l t u r a l



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

Convergencia de tradiciones de una cultura enigmática multi – étnica y rica en costumbres y valores. Además de la conservación de los modos de vida originales de los habitantes de Limón y sus barrios como valor sociocultural único de esta región

La posibilidad de explotación de los recursos culturales abriría más oportunidades de ingresos y recursos que mejorarían los niveles de vida. La apertura de la ciudad y el país en general, donde la participación de empresas mixtas diera pie para mejorar la riqueza del cantón por medio de una renovación de la imagen de la ciudad.

Diferentes sectores y grupos sociales no poseen participación efectiva en las decisiones que los afectan y no tienen oportunidad de hacer oír su voz en las políticas que determinan sus posibilidades de superación. Así mismo, existe un vacío en cuanto a la presencia y participación efectiva de los gobiernos locales en la solución de problemas; estos organismos funcionan con estructuras obsoletas, con personal poco capacitado; la presencia se ha sentido básicamente en la recolección de desechos sólidos y la recaudación de tributos, lo cual no se maneja con la eficiencia y eficacia deseada. Por esto mismo los políticos que presentan proyectos, no tienen credibilidad, y en algunos casos son gente de la confianza del pueblo, los dirigentes y políticos lo que han hecho es traicionar los intereses del pueblo.

El conflicto social / comercial afecta a los habitantes de las ciudades vinculadas a los antiguos barrios marítimos. La recomposición provoca la mayoría de las veces una mutación social de estos barrios con la llegada de una nueva población y de nuevos usuarios, socialmente diferentes, más bien acomodados y terciarios.

Ciertas funciones terciarias, inmobiliarias y especulativas, tales como las oficinas, los centros comerciales, las marinas aparecen en total contradicción con los antiguos componentes productivos, industriales, populares del territorio y su multiplicación puede provocar un disfuncionamiento o hasta el rechazo de los proyectos por los habitantes que no encuentran en ellos ni hitos ni sentimiento de pertenencia.

Limón representa una ciudad empujada a su visibilidad exterior y, a su vez, desde los medios de comunicación, que la han dado a conocer como lo que no es, se proponen nuevas maneras de intercambio social que impulsen una nueva imagen nacional. La ciudad es un organismo vivo que debe adecuarse a las necesidades humanas; por lo tanto cuando las necesidades de una sociedad se transforman y evolucionan, las demandas del espacio urbano lo hacen consecuentemente, sin embargo las políticas administrativas que pautan el desarrollo de la ciudad no han logrado que éste proceso se presente en la ciudad de Limón y aún no es posible afirmar que en un futuro cercano la situación cambiará y que Limón se dará a conocer como lo que realmente es.

Plantear **proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social, que se formulen con la participación activa de los actores sociales locales.** Las iniciativas para lograr el desarrollo de la Vertiente Atlántica deberán nacer de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía, la cuál podrá, de este modo participar en espacios para dar a conocer sus iniciativas.

Reforzar el concepto de identidad, entendiéndolo más como un proceso que como un estado, que logre ser más fuerte, más solidaria y más emprendedora, para que la población se apropie del deseo de superación y desarrollo local. **Plantear un proyecto de esta naturaleza a los ciudadanos de Limón hace necesaria la búsqueda de estrategias, que armonicen los cambios del entorno físico, y la revitalización de la infraestructura con el sentir de la población, de manera que los considere de su beneficio y pueda hacer las propuestas suyas.**

Es indispensable construir una nueva imagen de la ciudad que esté libre de las distorsiones con las cuales se le aprecia en el resto del país y que la considere como un **centro de actividad dinámico, capaz de atraer inversiones** que generen empleos para aliviar los problemas de carácter socio-económicos que tiene.

Contribuir al crecimiento de la economía local y a la generación de empleos y de esta manera aliviar las situaciones de pobreza y marginalidad de parte importante de la población limonense, por medio de la incorporación de las comunidades, organizaciones sociales y pequeños empresarios en el proceso de desarrollo turístico y **un manejo del puerto no a nivel de mercancías sino a nivel de intercambio cultural.**

Plantear un modelo del ser urbano limonense que entienda e incorpore la identidad cultural urbana del pueblo, entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios, un sentido de lugar y pertenencia es necesaria. Permitir darle vida al casco de la ciudad por medio de nuevas actividades culturales y nuevas actividades económicas productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios que integren la Ciudad, el Puerto y la gente.



Infraestructura Social Cultural

Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.

Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.

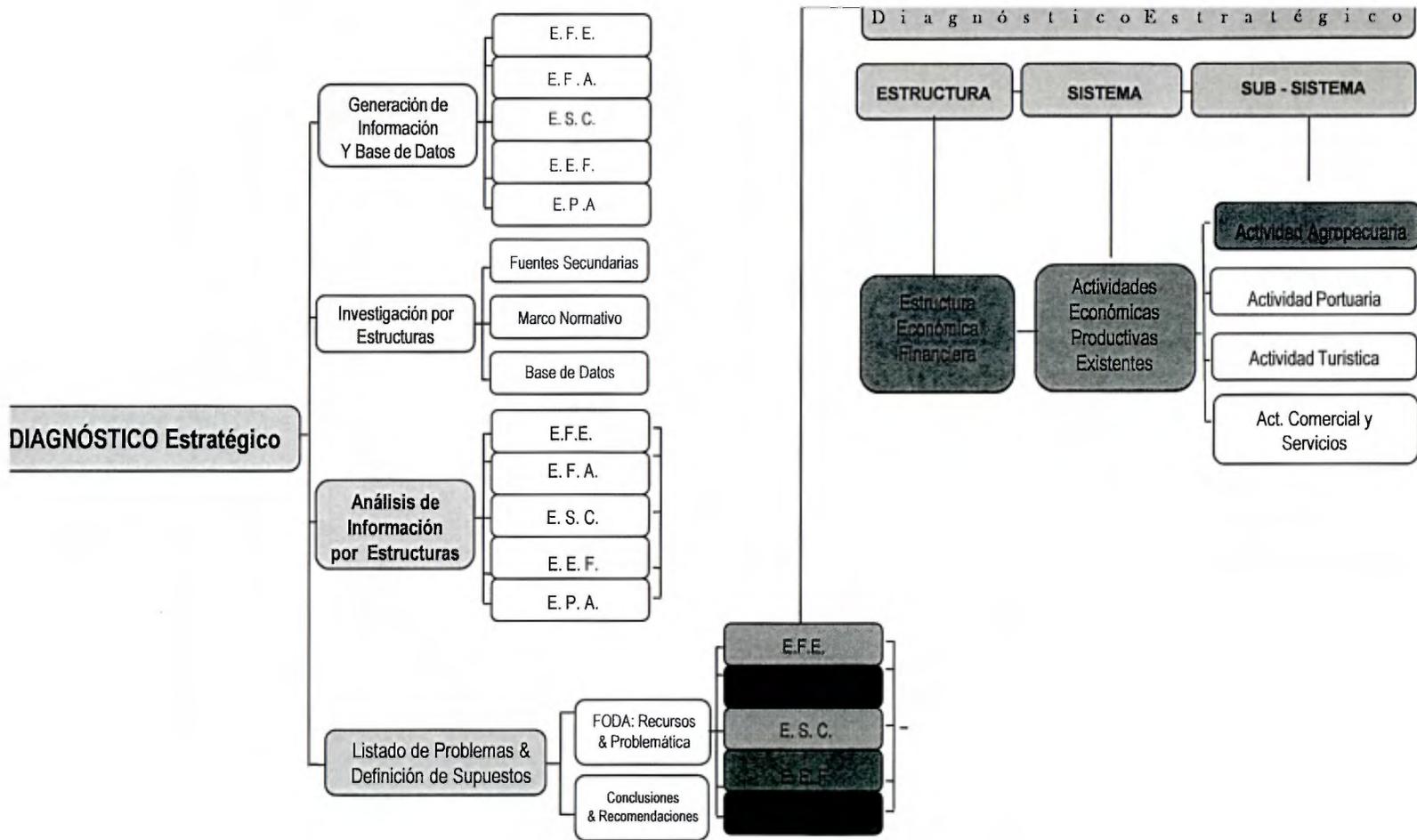
Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local.

Construir una nueva imagen de la ciudad, libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.

Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crea un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios

Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y la costa.

s t r u c t u r a E c o n ó m i c a P r o d u c t i v a



F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

1. Ya la ciudad cuenta con el espacio físico necesario para que la actividad se desarrolle de manera óptima, según el CNP el área ronda los 9000 m2 de terreno.

•Dicha zona encierra una identidad comercial, que colabora así con la participación de las personas en su función. La feria del agricultor es una actividad ya establecida en la ciudad, cuenta con los comerciantes, artesanos, productores y clientes para que la actividad se pueda llevar a cabo. El CNP confirma que parte del objetivo de las ferias del agricultor es la convivencia y el intercambio de todos estos protagonistas, para lograr beneficios entre ellos.

1. Al tener un terreno de ese dimensionamiento y una total disponibilidad del mismo para la actividad ferial, estos factores permitirán tener una mayor holgura económica a la hora de intervenir el espacio con una nueva propuesta arquitectónica.

•Al mejorar los servicios que la feria del agricultor da a la comunidad se generará una mayor asistencia y por consiguiente incrementarán los ingresos del comerciante o productor.

2. Es un espacio que fomenta un intercambio no solo comercial, sino cultural rico en tradiciones y costumbres. Logra revivir lo que realmente es un espacio público donde las personas interactúan y florecen nuevas oportunidades recreacionales para el ciudadano limonense.

2.El visitante o turista se enriquecería de costumbres locales, de esta manera una actividad básica comercial podría generar una nueva atracción turística y, por consiguiente, una nueva opción generadora de ingresos para la comunidad.

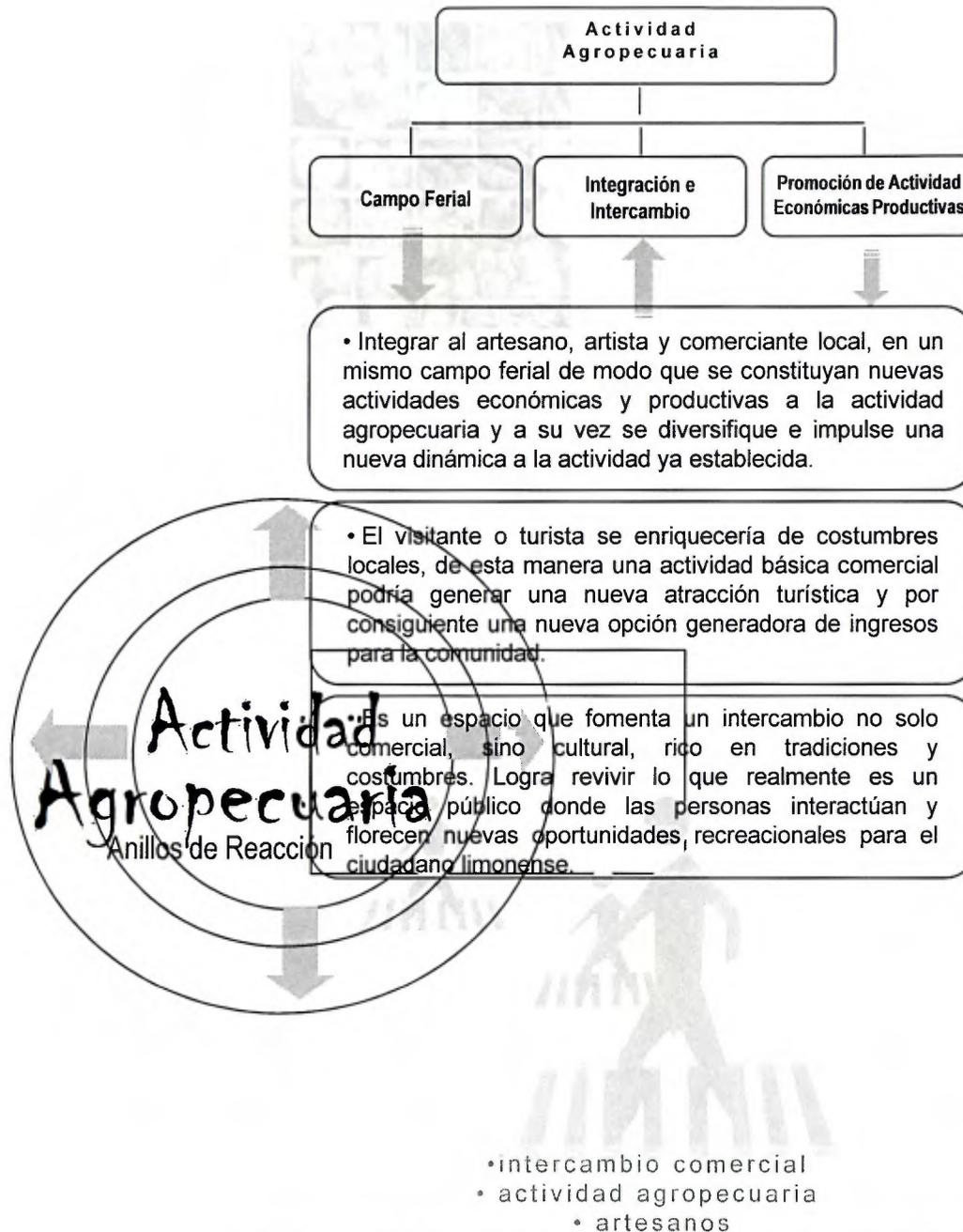
1. Actualmente el espacio ferial cuenta con los servicios básicos según el CNP y varias instituciones, sin embargo el lugar refleja desorden en su planificación y deterioro en su imagen que proyecta hacia la ciudad.

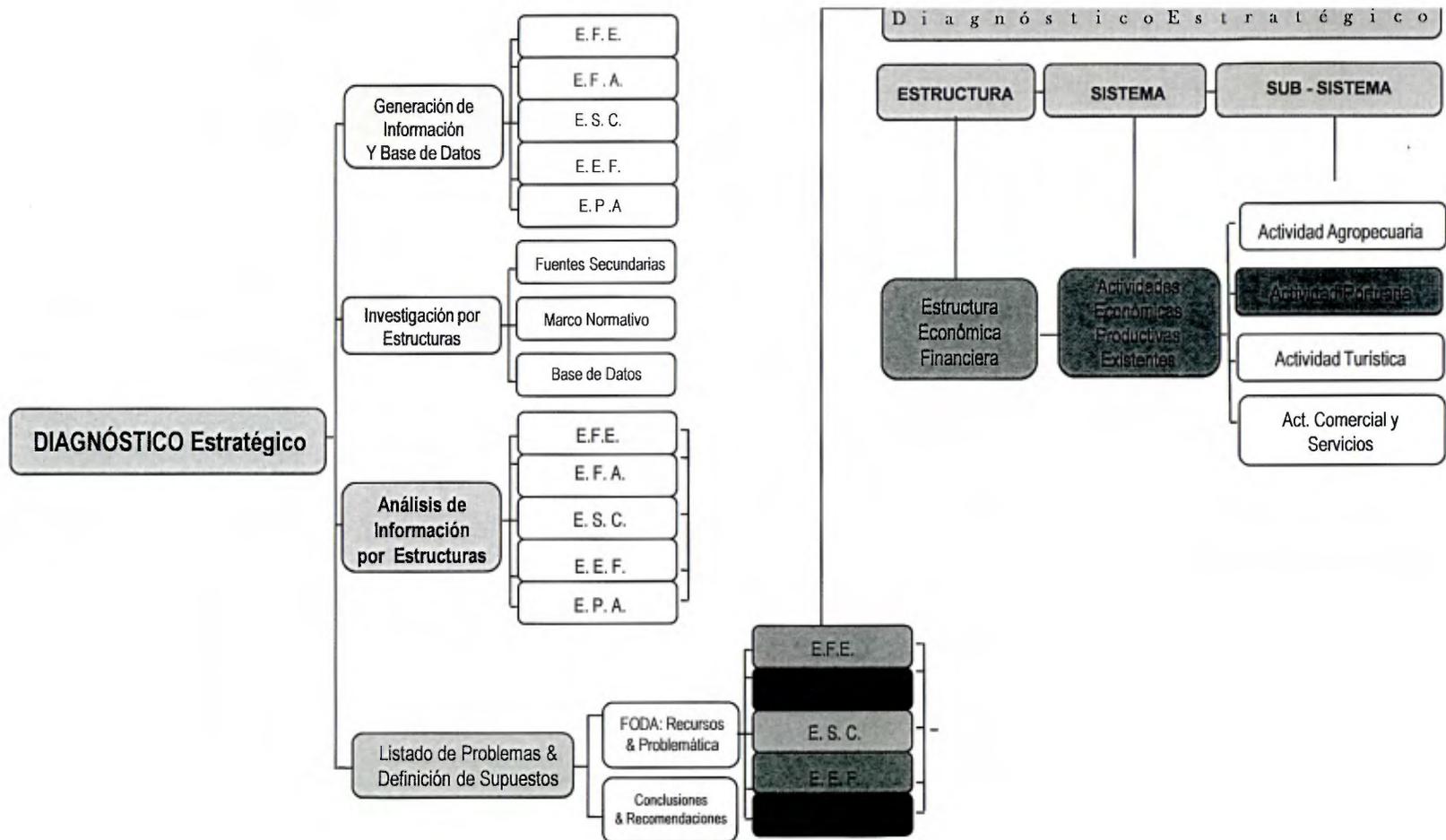
2. Es un espacio con un carácter comercial dirigido únicamente al ciudadano de Limón, obviando la potencialidad de la actividad para ofrecerla a los visitantes de la ciudad, por ejemplo el turismo de cruceros que en los últimos años ha llegado a la ciudad y su cifra sigue en aumento.

1. Las actuales instalaciones cumplen, de manera ligera, con las necesidades de la actividad, sin embargo, si no se diera una intervención, el campo ferial podría entrar en un nivel de detrimento que incrementaría su estado de deterioro, visión sucia y saturada, donde la actividad se vuelve no tan bien vista por la población.

•Si no hay ciertos parámetros de limpieza y mantenimiento de las instalaciones, se puede convertir en un espacio gestor de malos olores y de basura en el lugar.

2. Al involucrar un nuevo protagonista en la actividad, como sería el caso de los turistas, sumado a una seguridad escueta, este espacio podría convertirse en el nicho perfecto para delincuentes que podrían hacer de las suyas.





F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

1. Según el diputado Ronald Solís Bolaños, el Puerto de Limón ocupa el puesto número 11 en el movimiento de carga a nivel latinoamericano. Esto lo hace ser uno de los puertos mercantiles más importantes del área.

• Por otro lado, JAPDEVA en la carta de entendimiento, confirma que él se encuentra preparado y que tiene el personal capacitado para redireccionar el desarrollo portuario limonense.

1. La actividad portuaria es una actividad muy rentable en las ciudades, es fuente de empleo y de desarrollo, además de ser un punto generador de ingresos para la ciudad de Limón y el país en general.

• Ya existen iniciativas y planes de intervención de diferentes grupos sociales, todos a favor de la modernización y la necesidad de que los puertos sean intervenidos, sin embargo unos coinciden en que debemos darlos a concesión y otros en que JAPDEVA puede hacerlo solo, simplemente, destrabando la situación legal y así agilizando la tramitación de proyectos.

1. Actualmente existe un déficit en cuanto a infraestructura y funcionamiento de los puertos; sus instalaciones están en deterioro y generan una imagen desagradable para con la ciudad. Las instalaciones no reflejan el eco de desarrollo que la actividad tiene para la ciudad de Limón y el país.

• Por otro lado se cuenta con maquinaria vieja y obsoleta que desmejora la calidad del servicio que se brinda.

• Además, a pesar de ser una de las actividades que mejor ingreso y divisas genera para la ciudad y el país, esta actividad no refleja el mismo eco de desarrollo en todo su entorno socioeconómico.

1. Limón es una ciudad que no cuenta con el apoyo del estado, es incomprensible que a pesar de ser una de las ciudades de mayor potencial, es la que más pobreza y subdesarrollo refleja.

• Es visible la inoperancia de los puertos limonenses, la falta de recursos le impide operar eficientemente.

• Políticas neoliberales que lo único que buscan es la privatización del mismo a través de concesiones y no por medio de un fortalecimiento que ayude a su operación.

• Los puertos del estado son los que se preocupan e invierten en el desarrollo de la ciudad de Limón. El estado piensa abrir la competencia portuaria pero bajo un panorama no equitativo y bajo una competencia ilegal, esto posiblemente llevara a la quiebra a los puertos estatales y fortalecerá al inversionista privado.

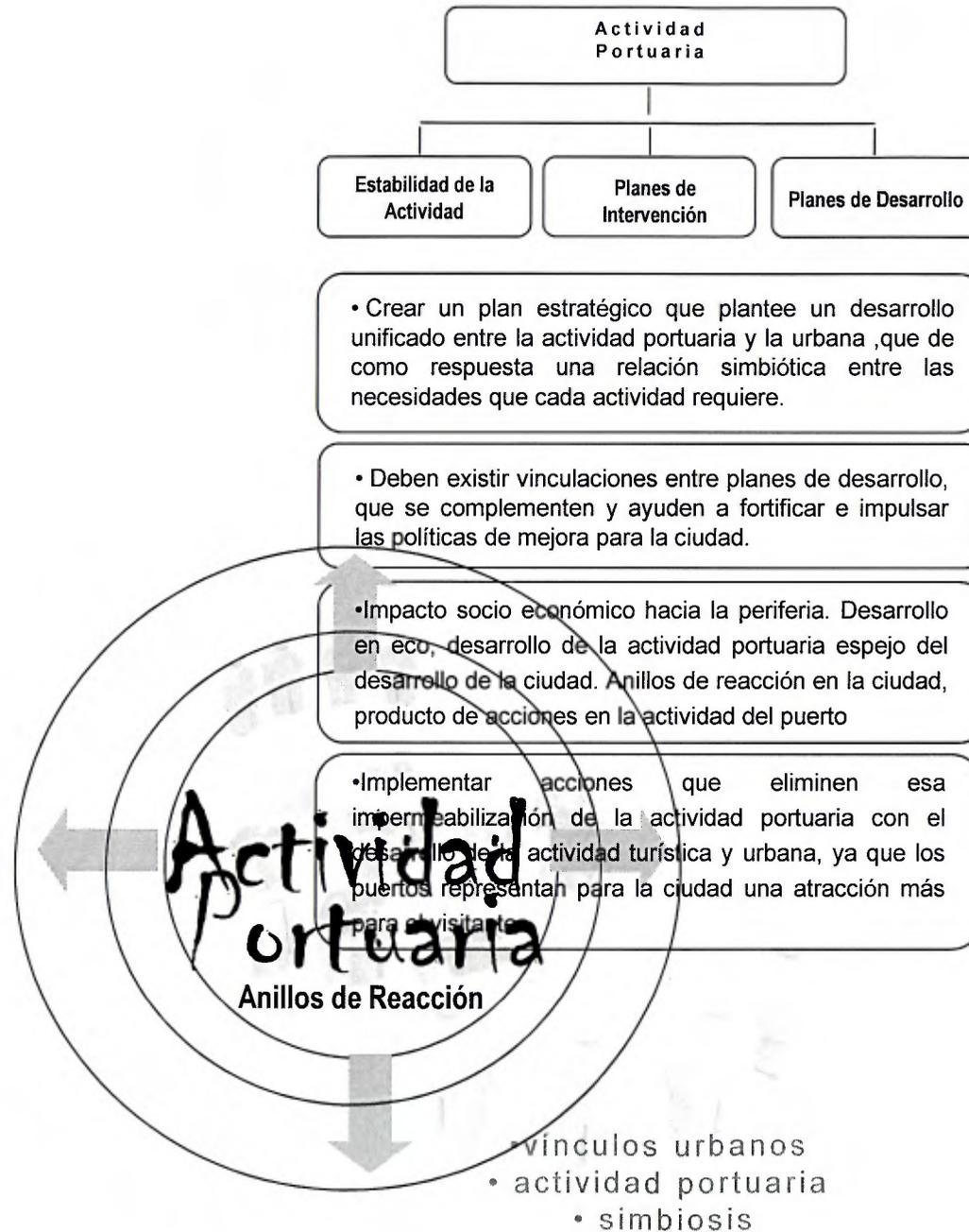
2. JAPDEVA cuenta con terreno libre en las zonas aledañas y en las mismas áreas donde se desarrolla la actividad portuaria, esto permite una futura reorganización espacial y funcional de toda la actividad en la ciudad de Limón.

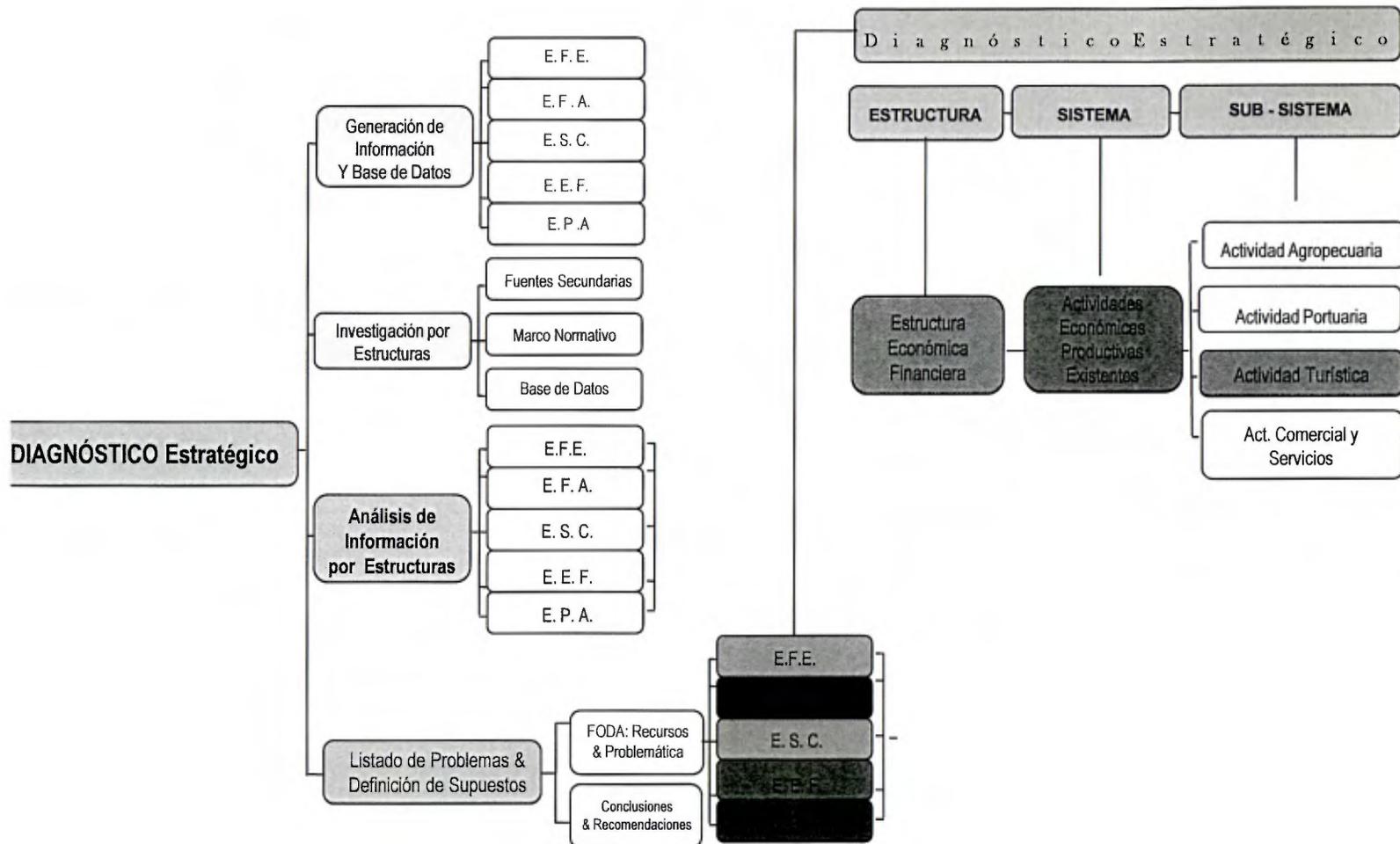
• 2. Igual al ítem 1.

2. Existe una crisis entre las actividades portuarias y las urbanas, ya que la primera genera desordenes y embolletamientos viales debidos al flujo constantes de trailers y contenedores que ahogan la ciudad y su dinamismo nato comercial.

2. No existe un plan regulador que marque las pautas de desarrollo y expansión de la ciudad de Limón.

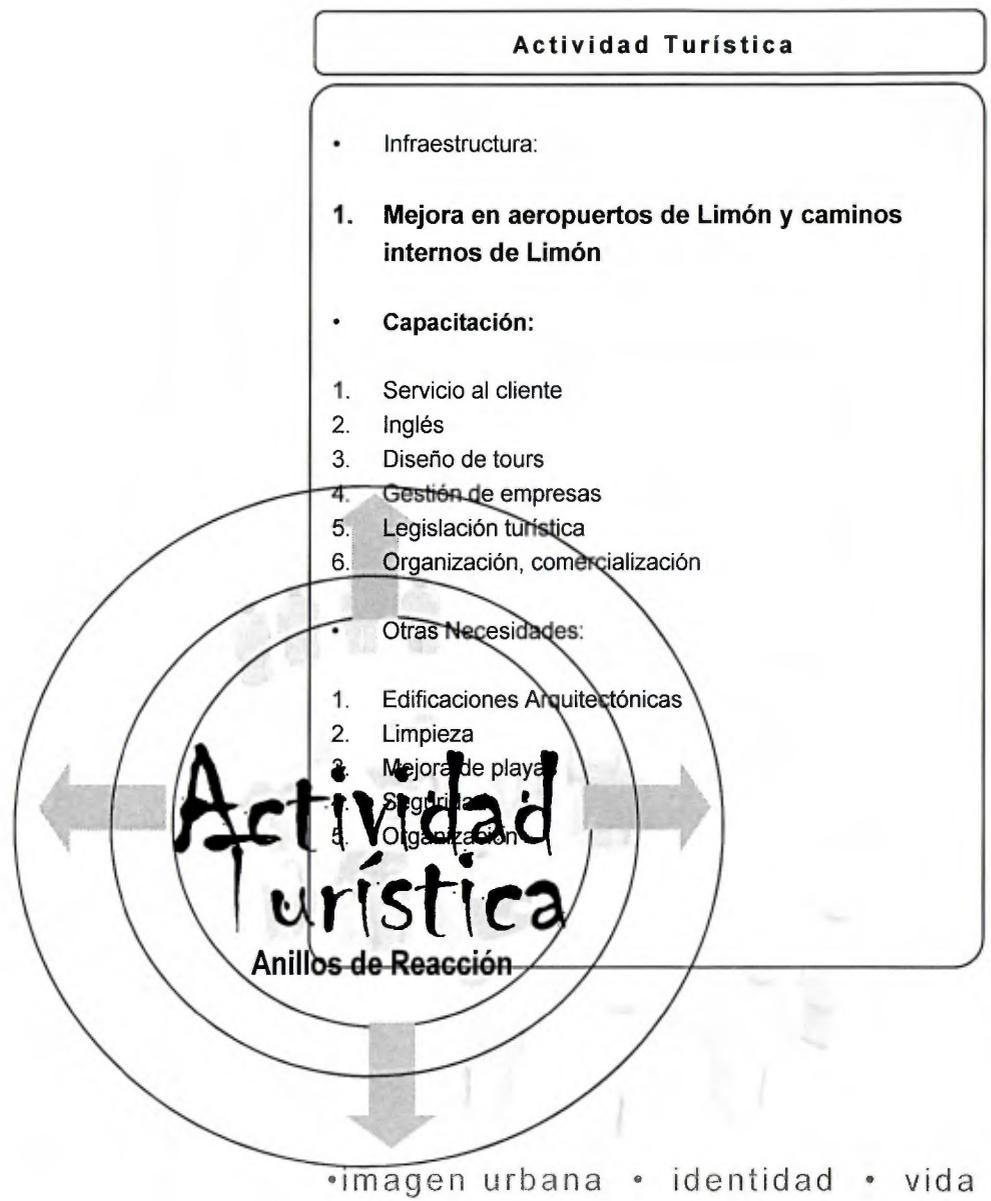
• El espacio físico tiene destinado la ciudad para la actividad portuaria, se limita únicamente a la misma impidiendo que interactúe con el resto de actividades de la ciudad de Limón, por ejemplo con la actividad turística que actualmente ha tomado tanto auge o la actividad de transportes que nace y depende de la misma.

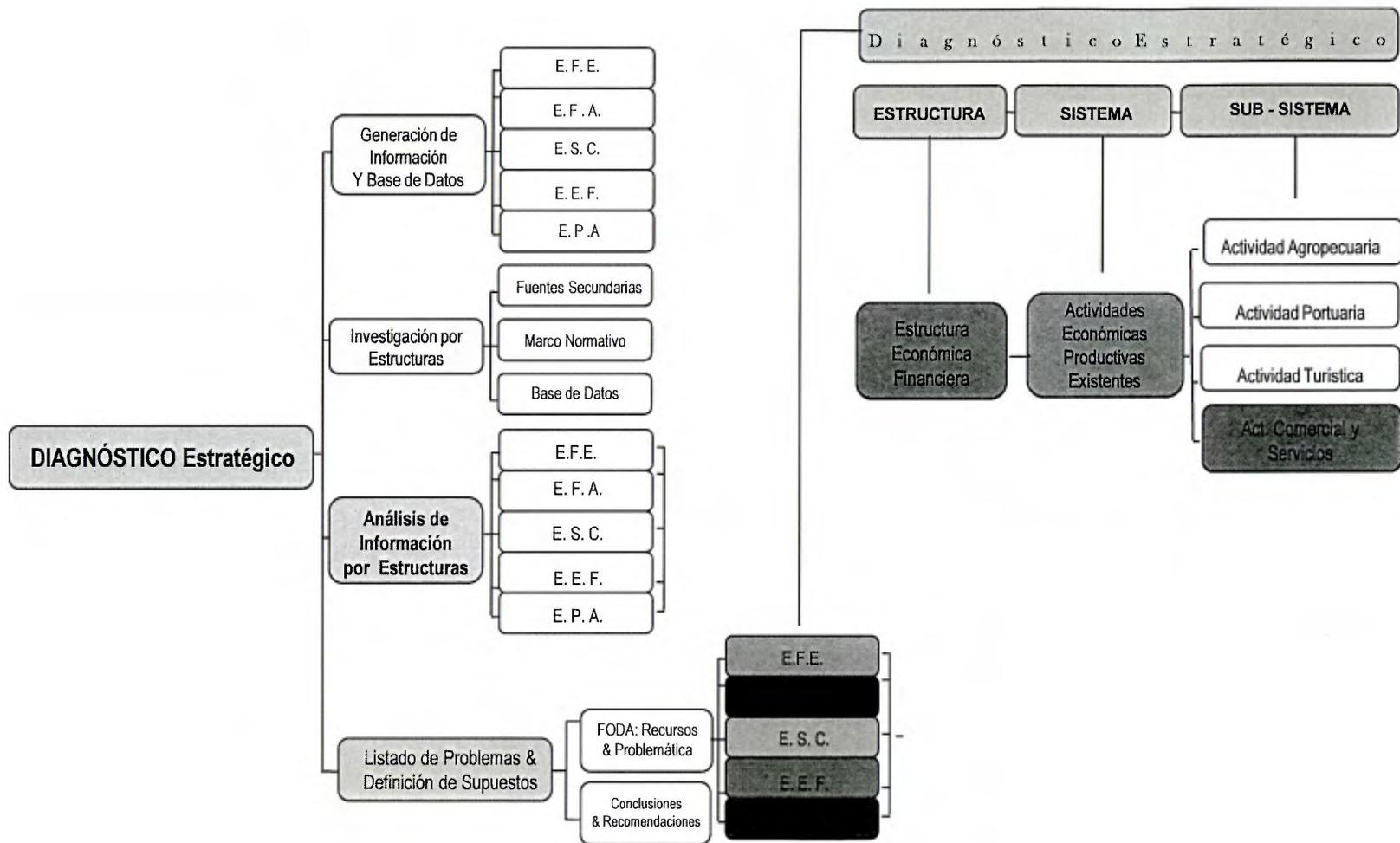




F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

- | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. El número de turistas provenientes de cruceros que visitan la ciudad se ha incrementado en los últimos años, Japdeva en uno de sus documentos acerca de la promoción turística de la ciudad, afirma "El potencial de mercado de crucero se considera amplio, se estima que en los próximos 5 años la industria de cruceros generará de \$54 a \$97 billones de dólares. "</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversificación de la actividad turística.
La posibilidad de poder entremezclar la actividad turística con la portuaria y la agropecuaria de la ciudad, esto permitiría un empuje al turismo y a las otras dos actividades que ya están establecidas, un ingreso y desarrollo adicional. • Según la consultoría realizada por ICOMOS, "La provincia de Limón ha jugado un papel muy importante en el desarrollo de Costa Rica, por su gran biodiversidad y alto potencial agrícola y pecuario, por ser éste el puerto más importante del Caribe costarricense". La ciudad de Limón cuenta con una gran cantidad de recursos naturales y culturales que pueden ser explotados como atractivos de la zona. | <p>1. Nueva ventana de ingreso económico y de oportunidades para los ciudadanos, actualmente la actividad turística lleva un desarrollo lento, pero seguro, poco a poco nace el interés de las personas por conocer más a fondo la potencialidad de la ciudad de Limón,</p> <ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo y la proyección cultural de la ciudad de Limón hacia otras partes del país y del mundo además de crear una identidad como ciudad. | <p>1. En la consultoría de Flasco del año 2004 dice que la ciudad de Limón carece de inversiones privadas que aprovechen su posición locacional como puerto y sus recursos culturales y naturales, por otro lado JAPDEVA reafirma esta posición al destacar el hecho de que en la provincia de Limón, no se reportan iniciativas de inversiones proyectadas, esto se atribuye a la falta de planes urbanos que detallen el aprovechamiento de las zonas costeras, lo cual influye en la decisión de los inversionistas.</p> <p>• El Plan Nacional de desarrollo 2006-2010 ICT, define a la ciudad de Limón como un punto de distribución hacia otras partes de la provincia. La ciudad de Limón carece de una identidad propia, no existen atractivos que hagan que el visitante permanezca en ella.</p> | <p>1. La prensa costarricense es una de las mayores amenazas para esta actividad, ya que desacelera y desestimula tanto al turista como al inversionista, exportando únicamente una imagen negativa de la ciudad limonense al resto del país y del mundo.</p> <p>• La inseguridad que la ciudad vive actualmente puede desmotivar al inversionista y por otro lado puede atemorizar al visitante y, por consiguiente, hacer peligrar el desarrollo y el crecimiento económico de la misma.</p> |
| <p>2. El INA actualmente está promoviendo carreras técnicas que colaboran con el desarrollo de la actividad turística en la ciudad de Limón.</p> | <p>2. Igual al ítem 1</p> | <p>2. El empleo que genera la actividad turística aun no es relevante para el desarrollo de la ciudad de Limón.</p> <p>• Falta de incentivo y asesoramiento a todo aquel que desea iniciar un negocio turístico en la ciudad.</p> | <p>2. La falta de personas capacitadas para atender las nuevas necesidades que demanda la actividad, esto genera un problema para el futuro inversionista al no contar con un recurso humano competente.</p> |





F o r t a l e z a s O p o r t u n i d a d e s D e b i l i d a d e s A m e n a z a s

•1.Como lo dice en una frase el estudio Flasco 2007, "El contacto de esta ciudad con el mar es importante. El parque Vargas, el anfiteatro que existe entre éste y el mar y el tajamar permiten una vista del océano, del rompiente, y de la Isla Uvita, que tienen un valor histórico, paisajístico y turístico importante. Existe una playa, que no está habilitada para uso, pero que está localizada muy cercana al centro de la ciudad, que también tiene un potencial turístico importante."

•Los recursos naturales, culturales y arquitectónicos de esta ciudad son ilimitados, se cuenta con una riqueza bruta que aun no ha sido explotada en su totalidad.

• 1.Potencial impacto real en la economía que colaborará con una planificación ordenada para la ciudad de Limón.

1.Falta de autonomía de instituciones estatales al ser fuertemente dependientes del gobierno central.

•La Municipalidad de Limón carece de una planificación integral que canalice sus proyectos hacia objetivos específicos, por otro lado existe una subordinación de la misma con JAPDEVA.

•Deterioro en instalaciones estatales, que minimizan su presencia como institución y debilitan su imagen de autoridad para la ciudad.

1.Desvinculo de políticas entre ambas instituciones que generan visiones desintegradas de desarrollo para la ciudad.

•Impera un paternalismo por parte de RECOPE y sobre todo JAPDEVA, que lo único que fomenta es la vagabundería y una actitud de conformidad por parte del habitante de Limón.

•2.Igual al ítem 1

•2.Los inversionistas que puedan estar interesados en invertir en la zona, generarán empleos y se diversificará aun más los servicios y atracciones que se ofrezcan al visitante.

•Por otro lado al incentivar la inversión en la ciudad de Limón, automáticamente la imagen urbana mejorará y la ciudad tomará una identidad clara de un potencial polo comercial.

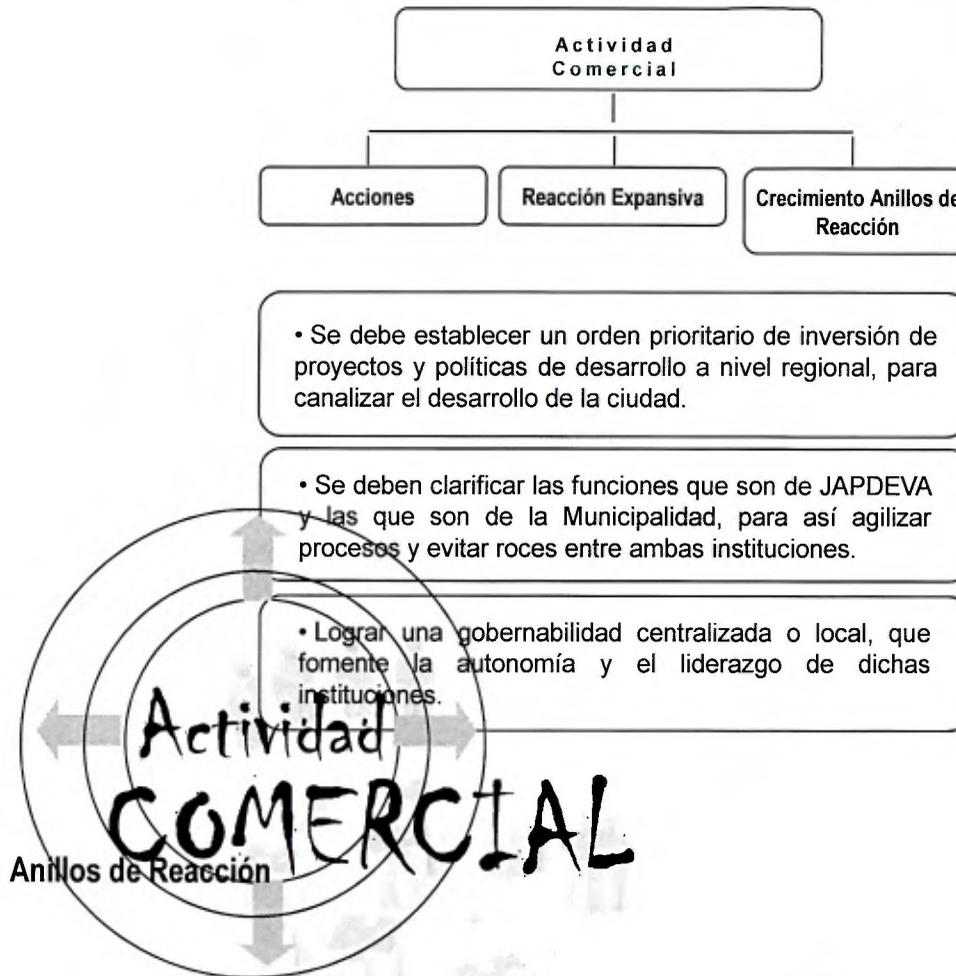
2.Inexistencia de acciones de parte del sector público y privado, que favorezcan el mantenimiento de la infraestructura pública urbana y de infraestructura clave para la atracción turística como el mantenimiento de edificios patrimoniales, boulevard y aeropuerto.

•La ciudad está teniendo un crecimiento hacia fuera, esto implica que se eleven los costos de construcción, servicios entre otros. y se desvanezca la imagen de polo económico a la ciudad de Limón.

2.La ciudad de Limón, es un punto socioeconómico débil y de poca atracción para el inversionista nacional o extranjero. Sigue teniendo un estado de abandono y desinterés por parte del gobierno, no existe un plan o política que estimule la inversión privada y direcciona la inversión estatal dentro de la zona.

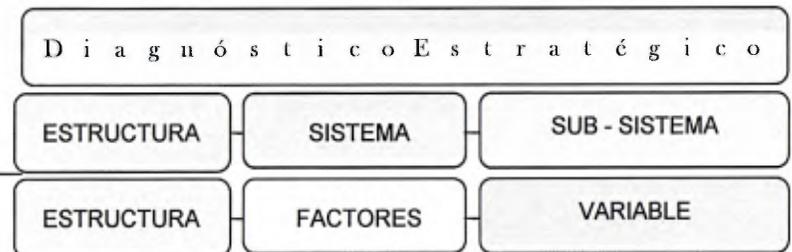
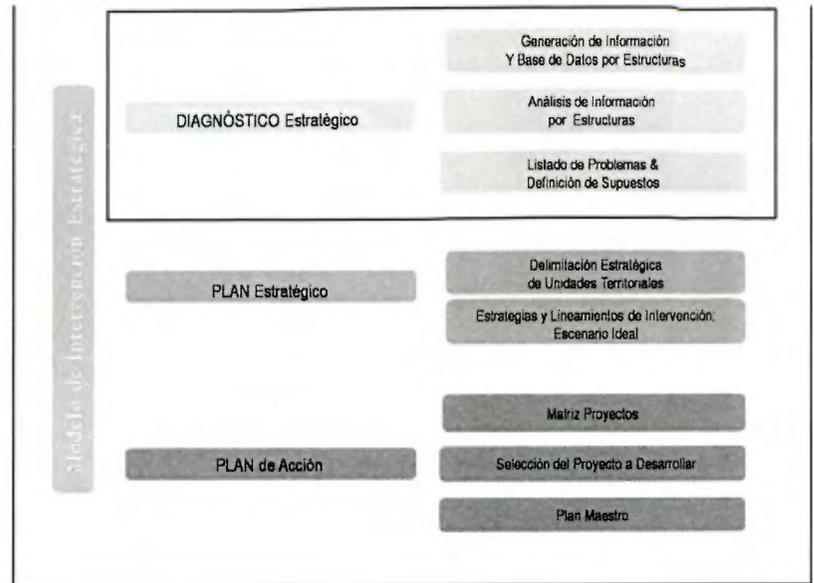
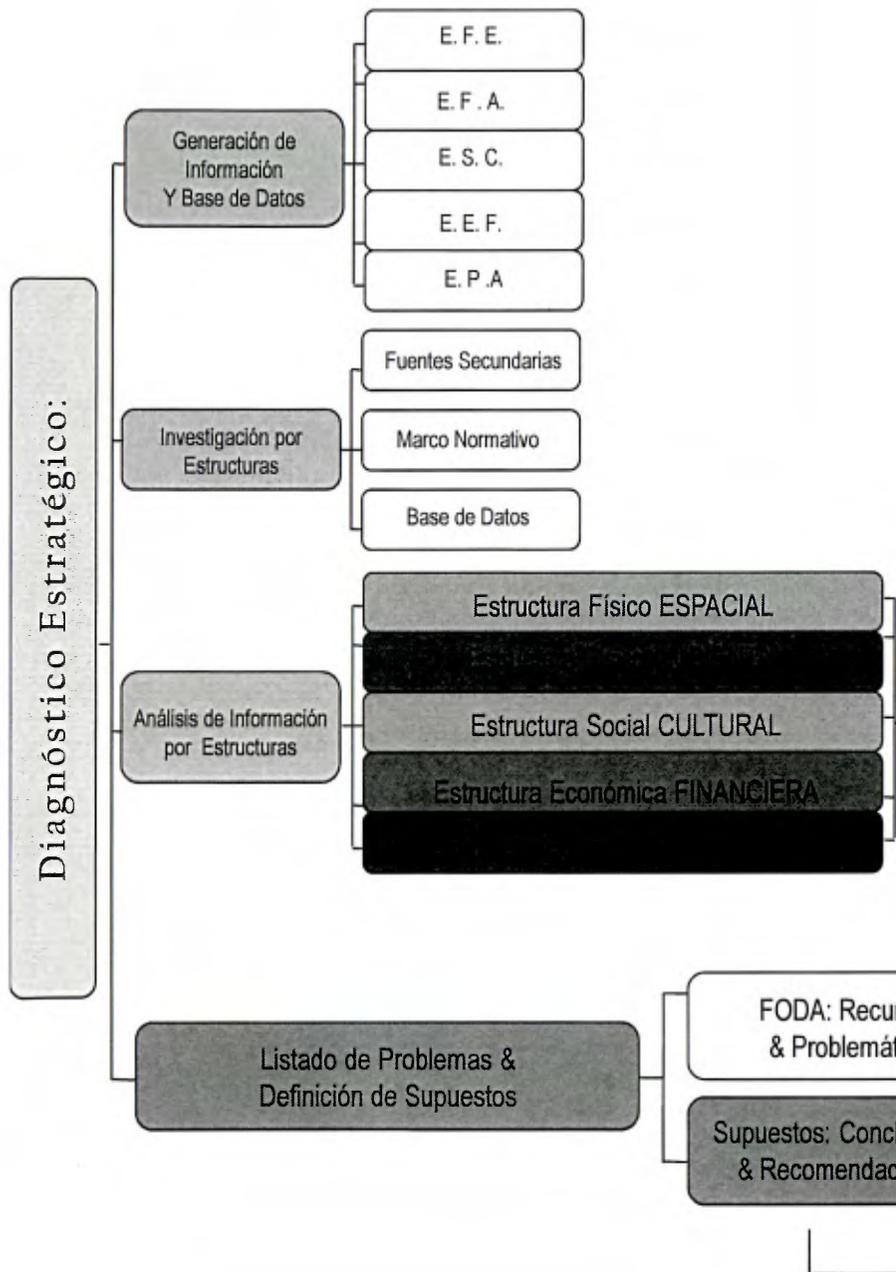
•Falta de recurso humano calificado que desestimula la inversión privada en la ciudad de Limón.

•Existe un ausentismo y desconocimiento del inventario de los recursos ilimitados de la ciudad de Limón, los cuales en su mayoría son desaprovechados.



- políticas de intervención
- acción - reacción
- promoción de inversiones

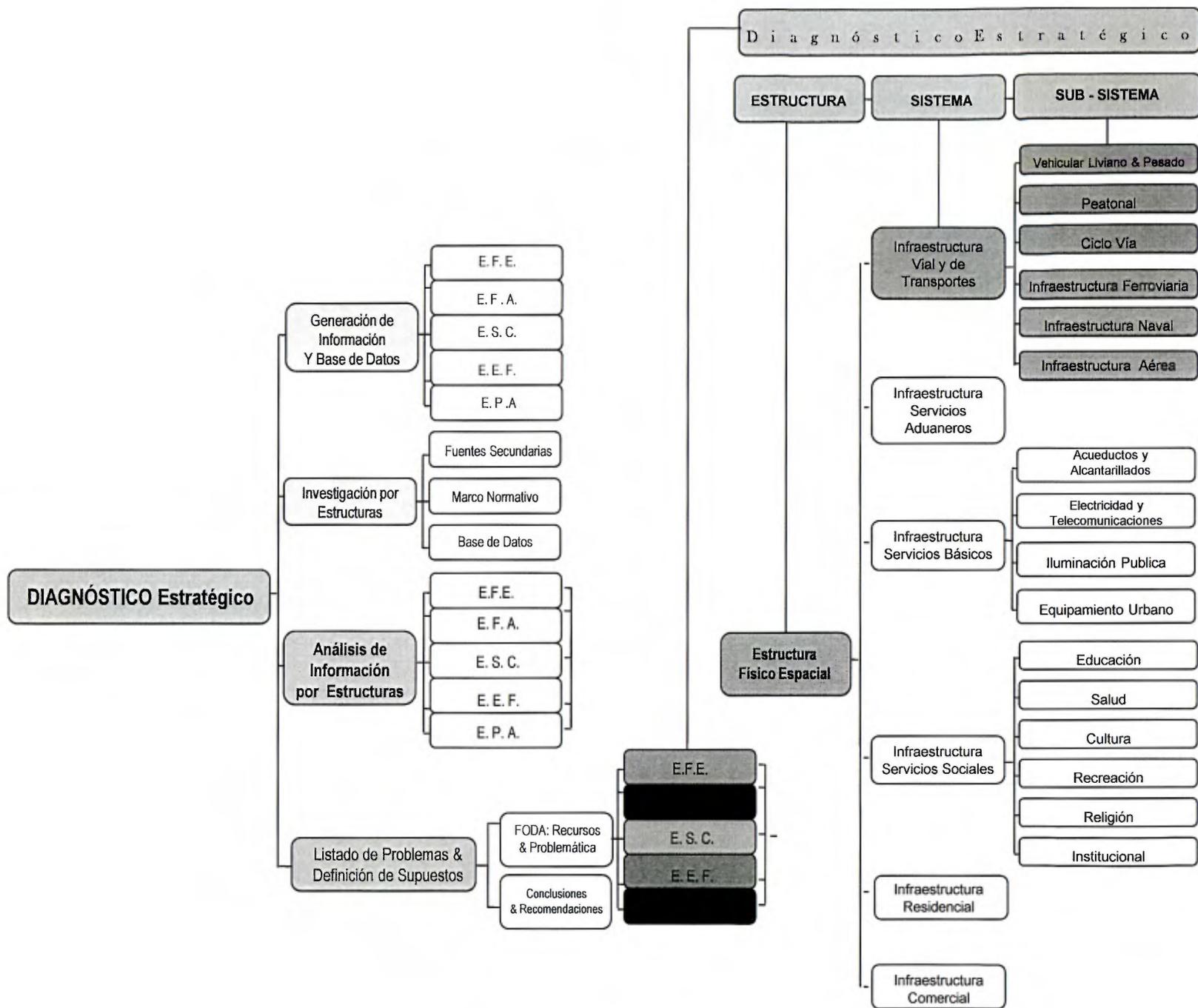
C o n c l u s i o n e s
y R e c o m e n d a c i o n e s

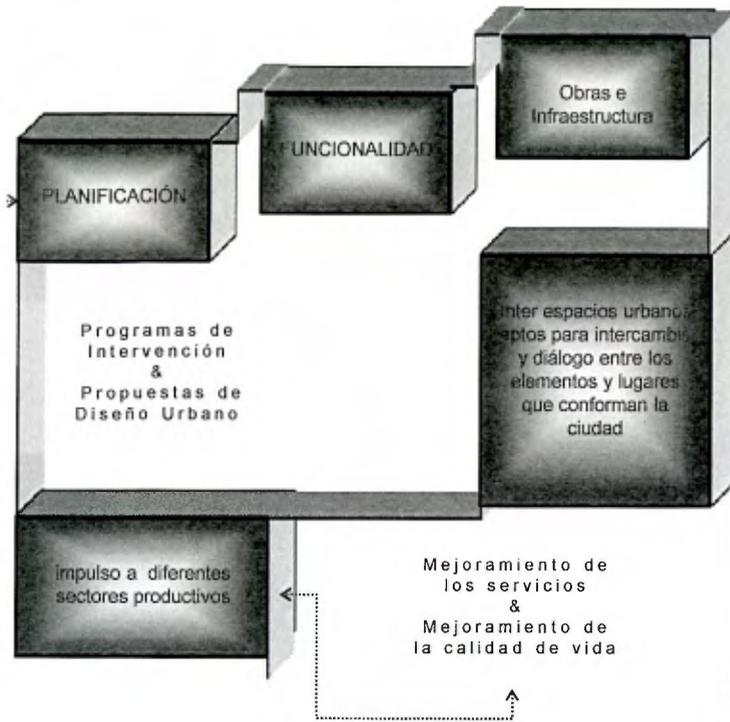


Una propuesta de desarrollo urbano debe necesariamente tener en cuenta los anteriores impactos, tanto económicos como ambientales y sobre la habitabilidad, pues la recuperación de la ciudad y el mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes no pueden minimizar este problema.

www.flacso.or.cr/fileadmin/documentos/FLACSO/Limon.doc

E s t r u c t u r a F í s i c o E s p a c i a l

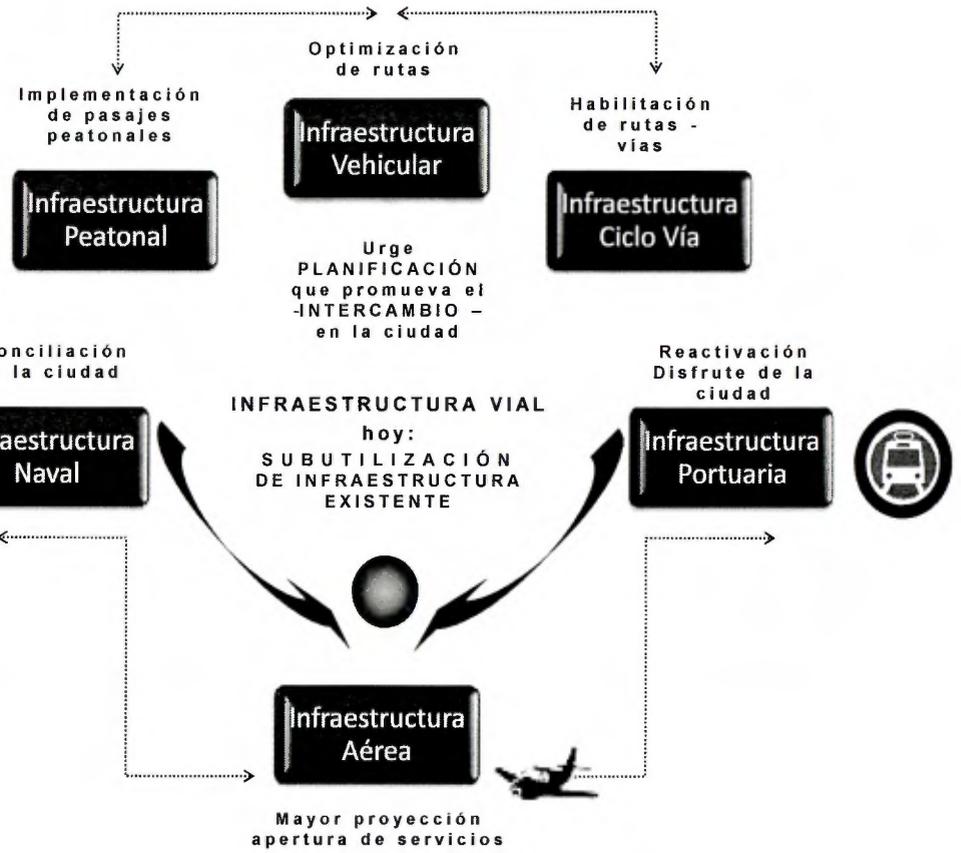




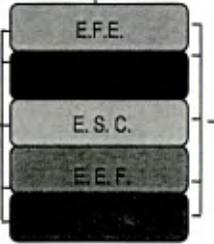
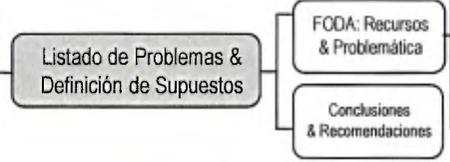
La ciudad de Limón fue dotada de obras de infraestructura de nivel nacional, que en su momento fueron decisorias no sólo para su desarrollo sino para el país. El cómo se mejora y se completa esta infraestructura tendrá efectos importantes tanto para la economía local, como para los aspectos físicos de la ciudad y por lo tanto es importante analizar sus opciones.

Fuente: www.flacso.or.cr/fileadmin/documentos/FLACSO/Limon.doc

aprovechamiento de infraestructura existente • proyección • diseño urbano • planificación •

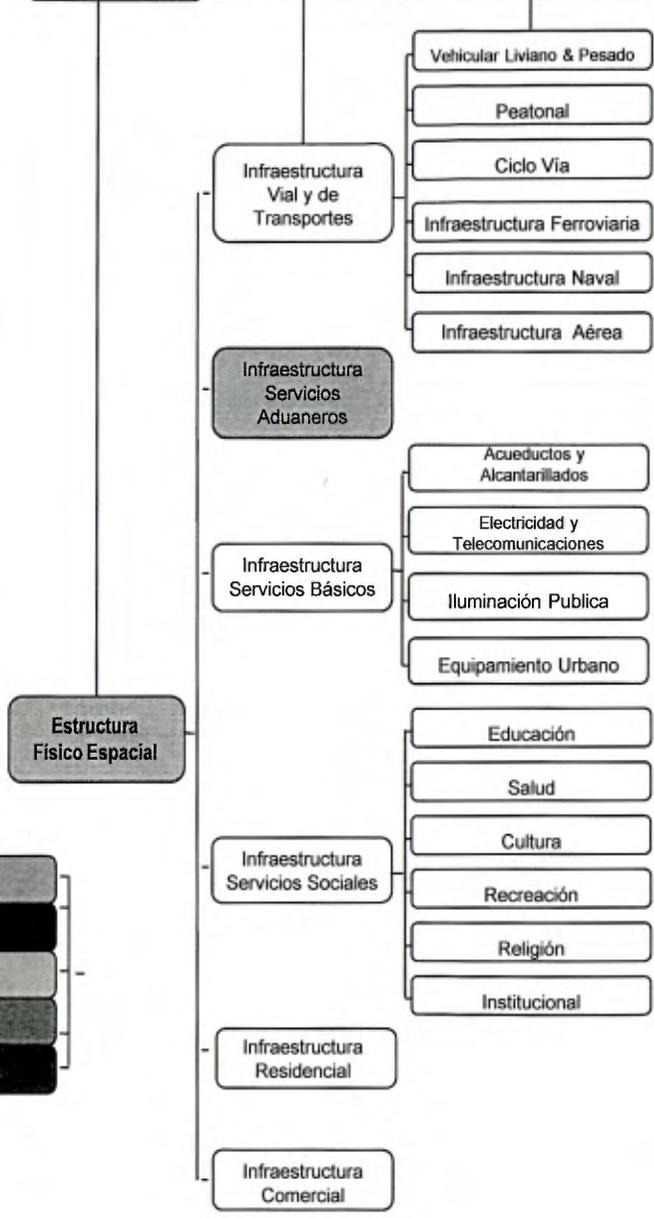


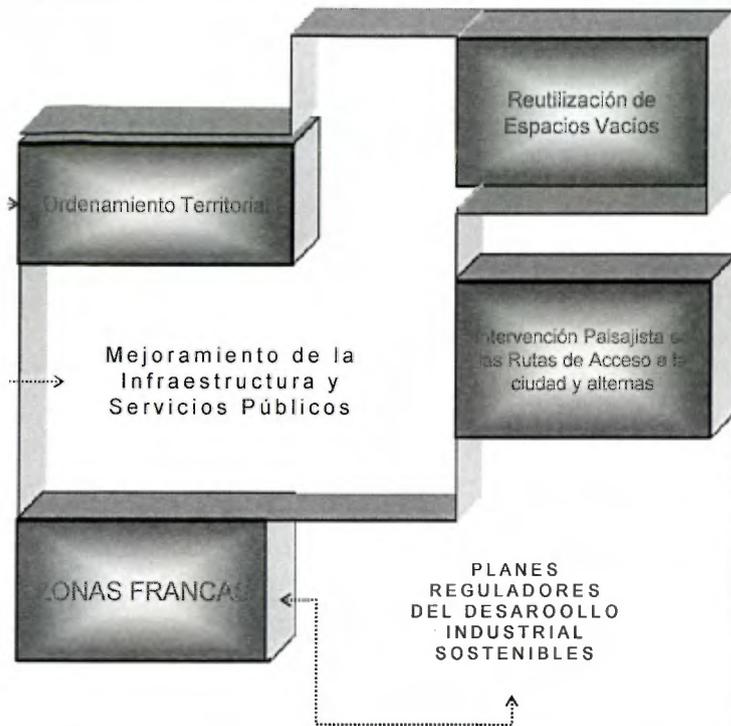
DIAGNÓSTICO Estratégico



D i a g n ó s t i c o E s t r a t é g i c o

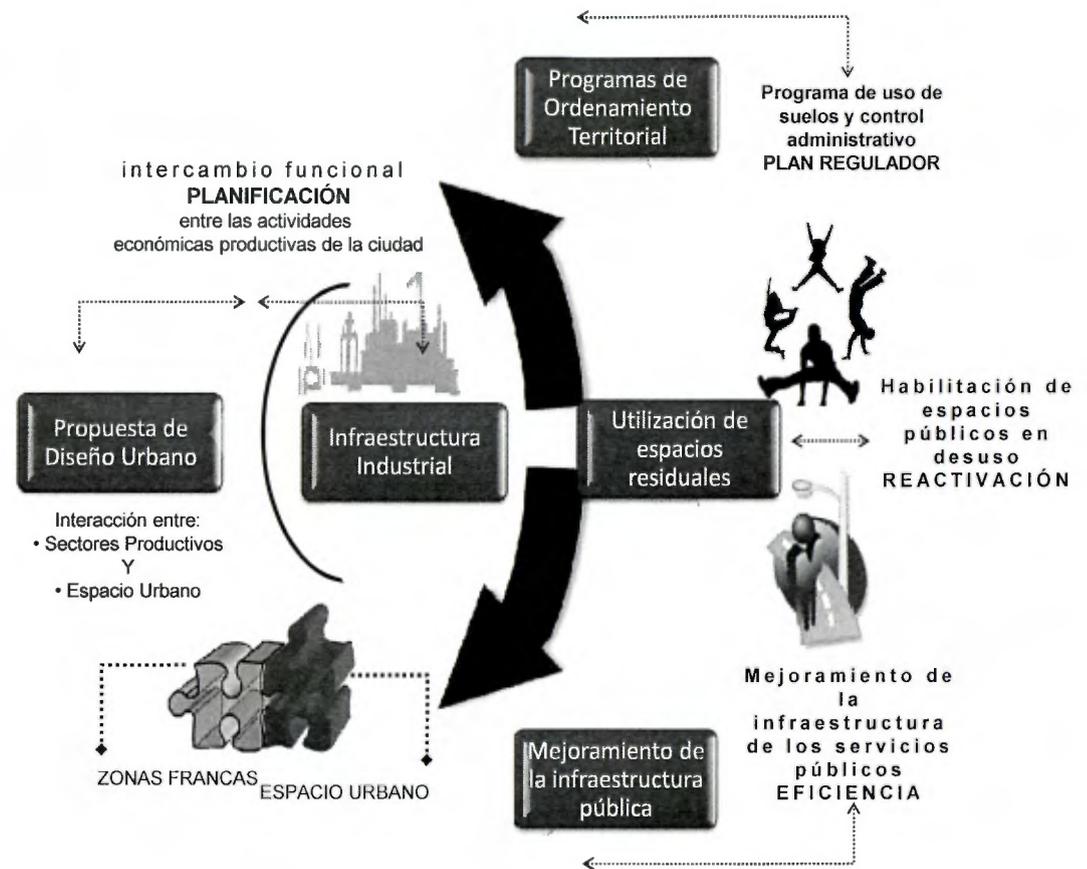
ESTRUCTURA SISTEMA SUB - SISTEMA



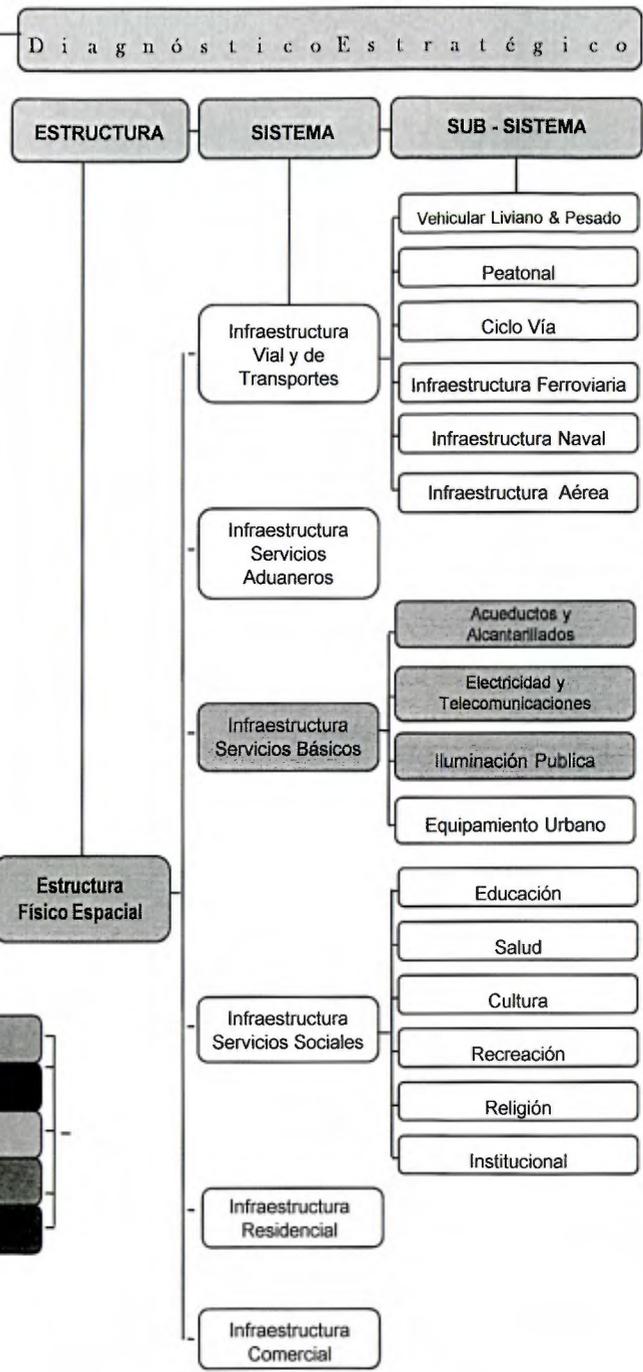
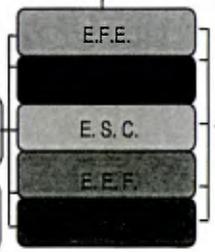
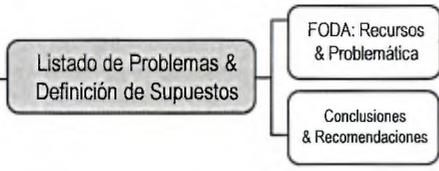


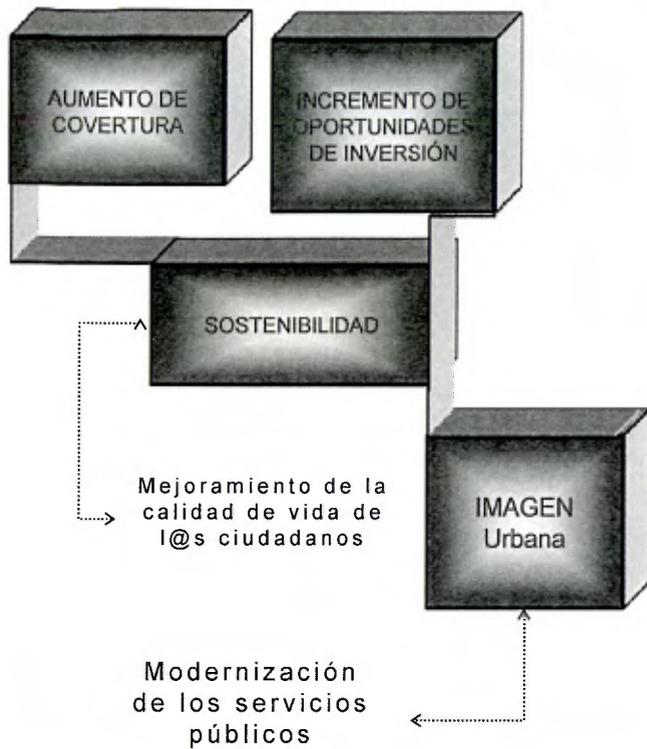
El desenvolvimiento en que el sector industrial aduanero y de transportes de gran escala ha incurrido lo ha llevado a absorber un alto porcentaje del área de cobertura de la ciudad y de sectores aledaños, a su vez éste posee una estrecha relación con el desarrollo del sector económico en muchas de las actividades comerciales más tradicionales y algunos de los grupos económicos más importantes que se desarrollan en Costa Rica, originados precisamente en el Puerto de Limón a partir de este sector industrial que se fortalece conforme pasan los años y que trae consigo implicaciones directas en la imagen urbana de la ciudad.

Información basada en la investigación del Proyecto: Limón Ciudad Puerto, Informe de Consultoría, FLACSO Costa Rica, Noviembre, 2004



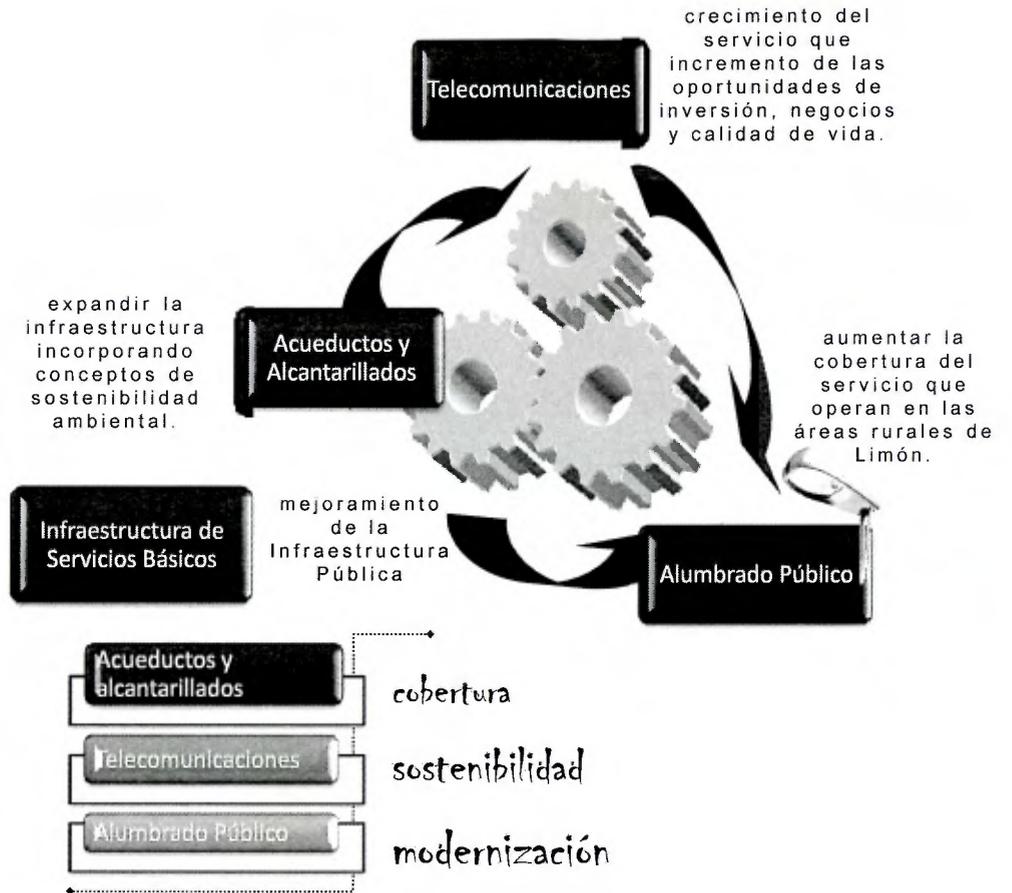
DIAGNÓSTICO Estratégico



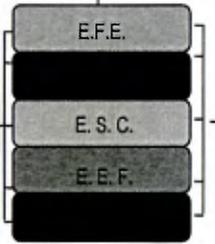
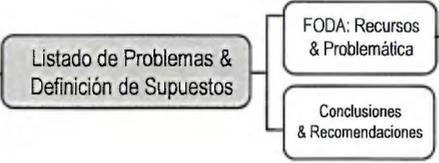


Gabriela Llobet, Directora de CINDE, "Hay que prepararse adecuadamente y asumir el reto" telecomunicaciones.

En general no existen grandes restricciones para realizar inversiones en CR solo condiciones a cumplir, para el otorgamiento en ciertos casos de una serie de beneficios o regímenes como las zonas francas. El INA se está preparando adecuadamente para atender de la mejor manera este compromiso de preparar académicamente a los jóvenes y seguramente pronto anunciará sus planes concretos.



DIAGNÓSTICO Estratégico



Diagnóstico Estratégico

ESTRUCTURA SISTEMA SUB - SISTEMA

Estructura Físico Espacial

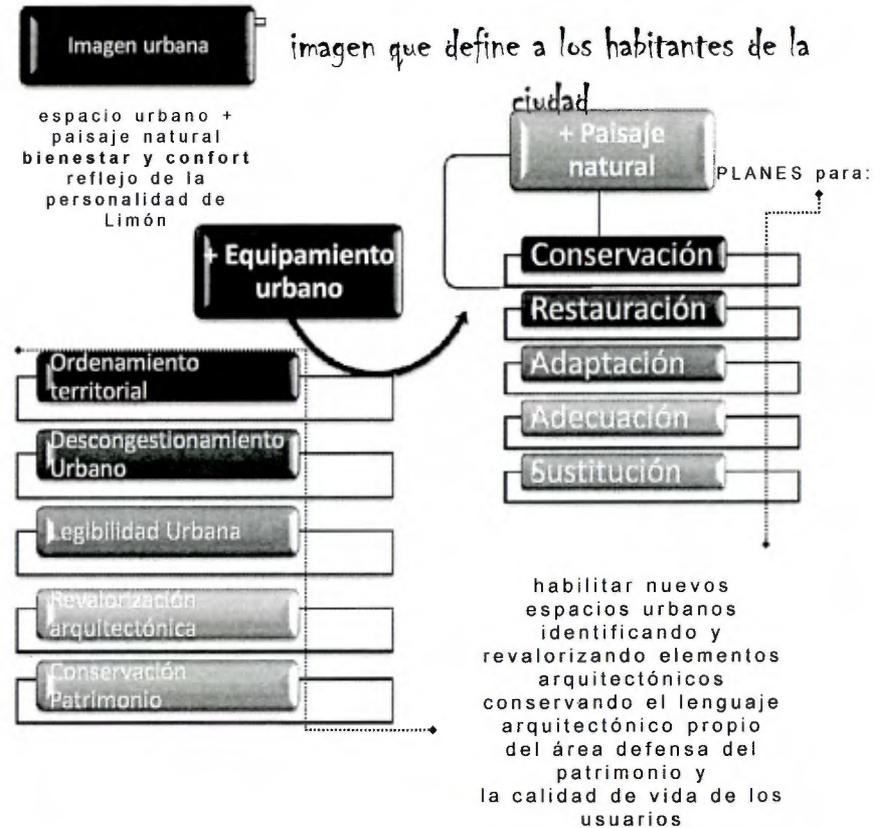


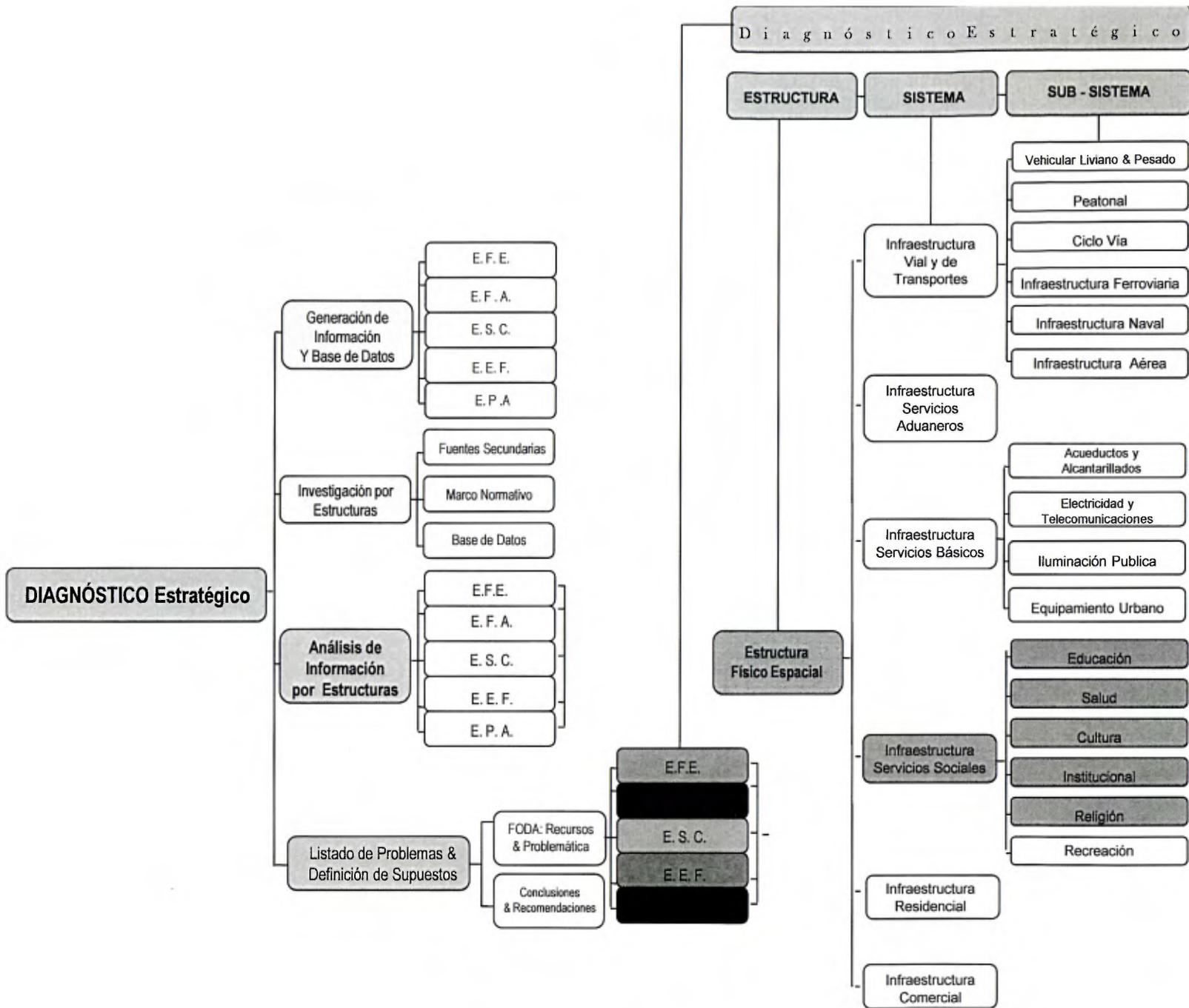


Cuando se descuida la imagen urbana, se está dañando parte de la persona, la forma de vida y los lugares de trabajo, es decir, la cultura desordenada deja de ser atractiva para los visitantes e incluso para sus propios habitantes.

Fuente: <http://www.jalisco.gob.mx/organismos/prodeur/imagenurbana.html>

espacios de convivencia
tránsito de la sociedad





Como indicó la Arq. Lay Ling Agüero la situación del centro histórico de la Ciudad de Limón es de convergencia no sólo de las manifestaciones culturales y tradiciones sino que va más allá:

“El núcleo urbano en adición a los polos de desarrollo portuario conforman los principales nudos de actividad de la ciudad que se desarrollan a lo largo de las carreteras costaneras”.

Sin embargo, este dinámico espacio no posee las cualidades de un centro histórico que permita el desempeño de todas las actividades de manera que se logre un desarrollo integral.

Existe una deficiencia en cuanto a imagen urbana, acondicionamiento del espacio y falta de planificación del crecimiento de la urbe y la expansión que ésta continuamente realiza.

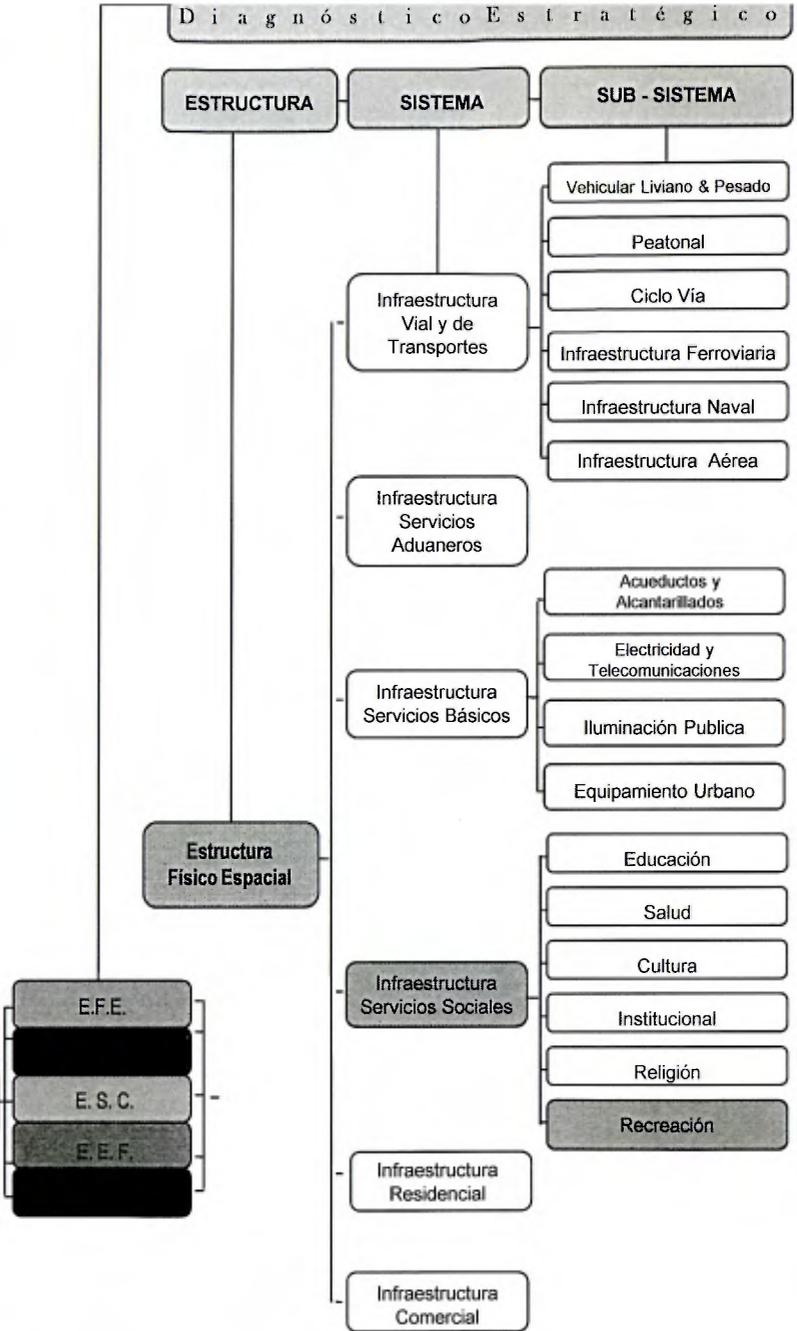
restauración y mejoramiento-
localización e incorporación

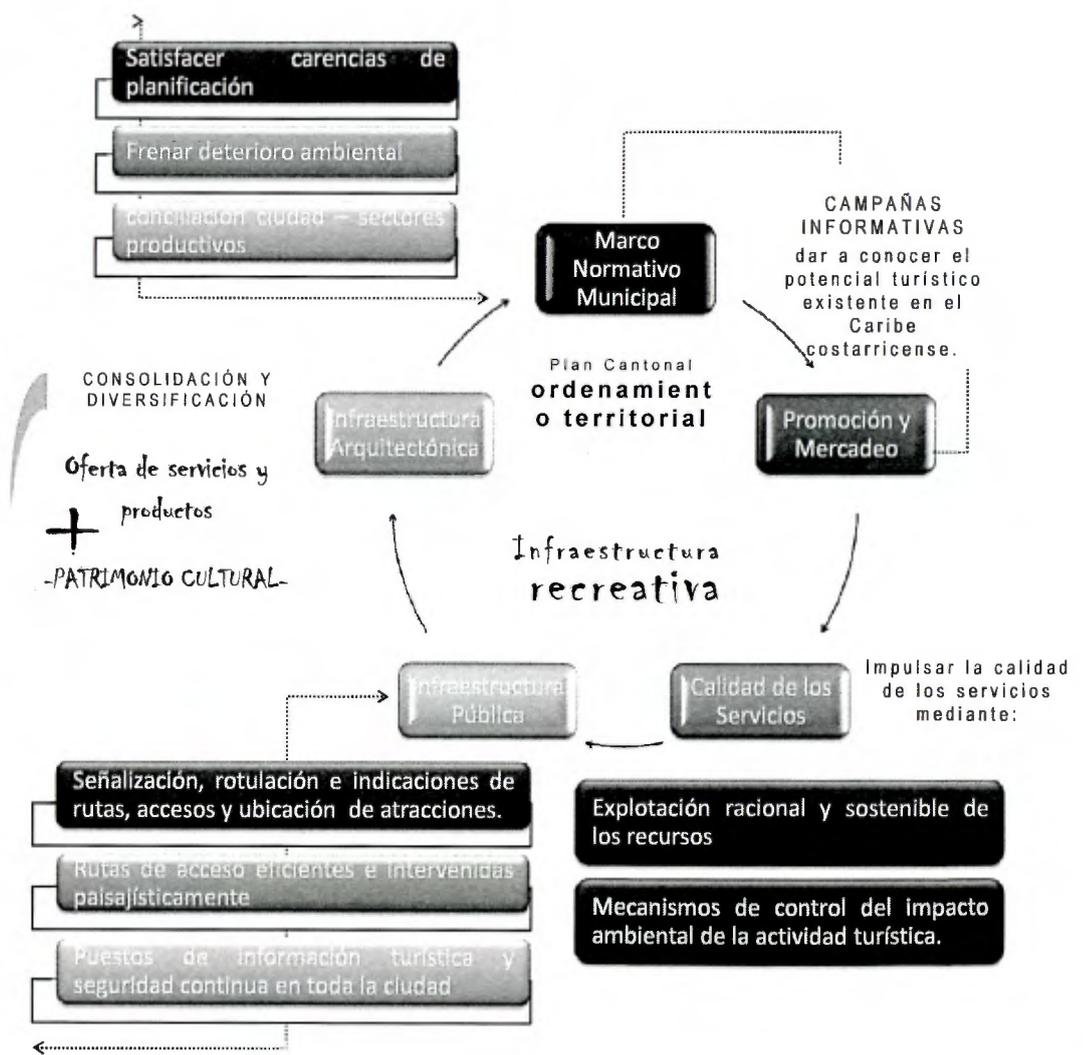


cuidar lo público

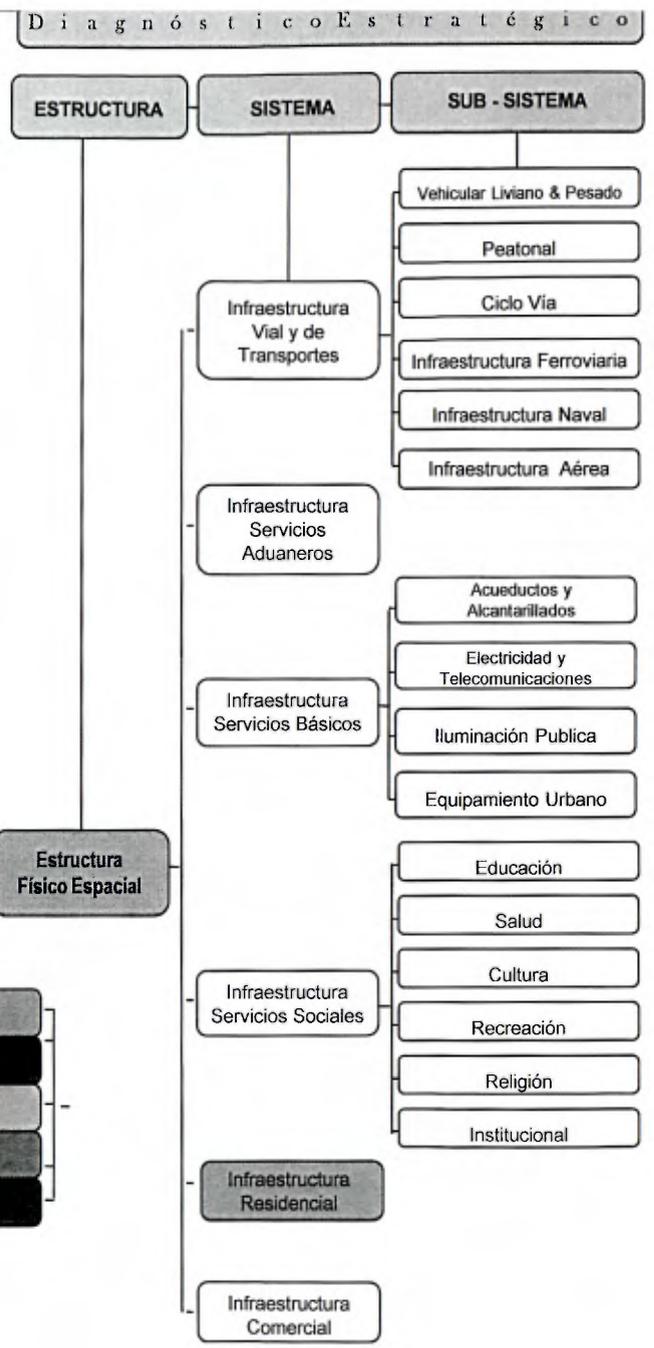
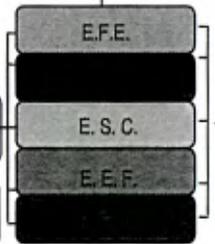
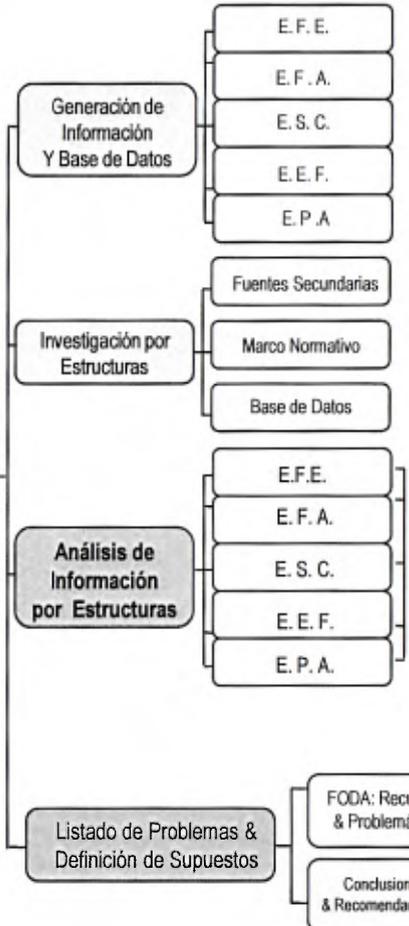


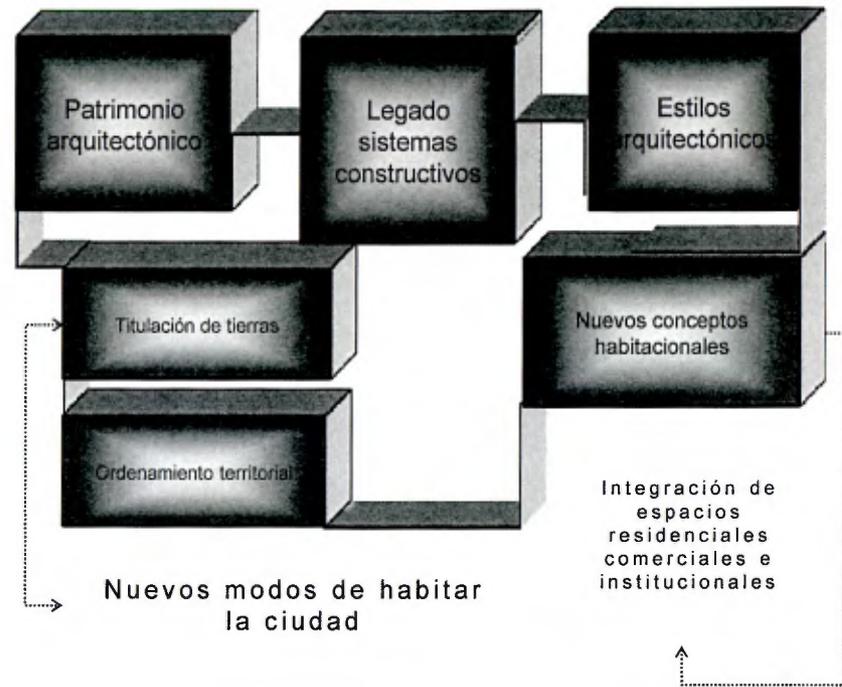
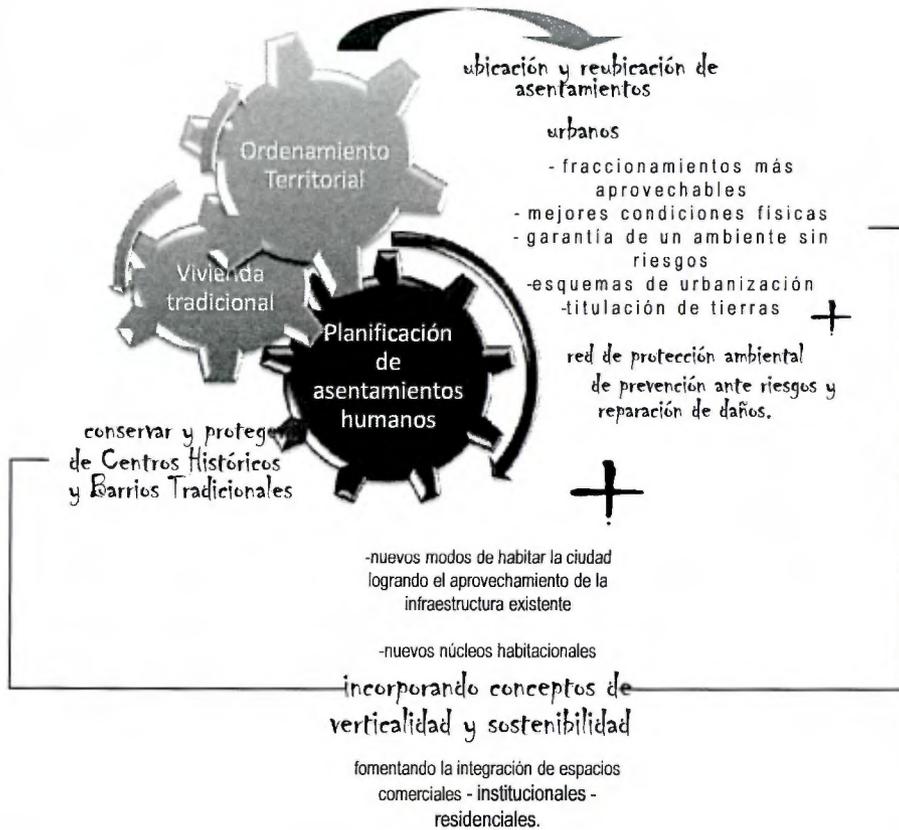
DIAGNÓSTICO Estratégico





DIAGNÓSTICO Estratégico

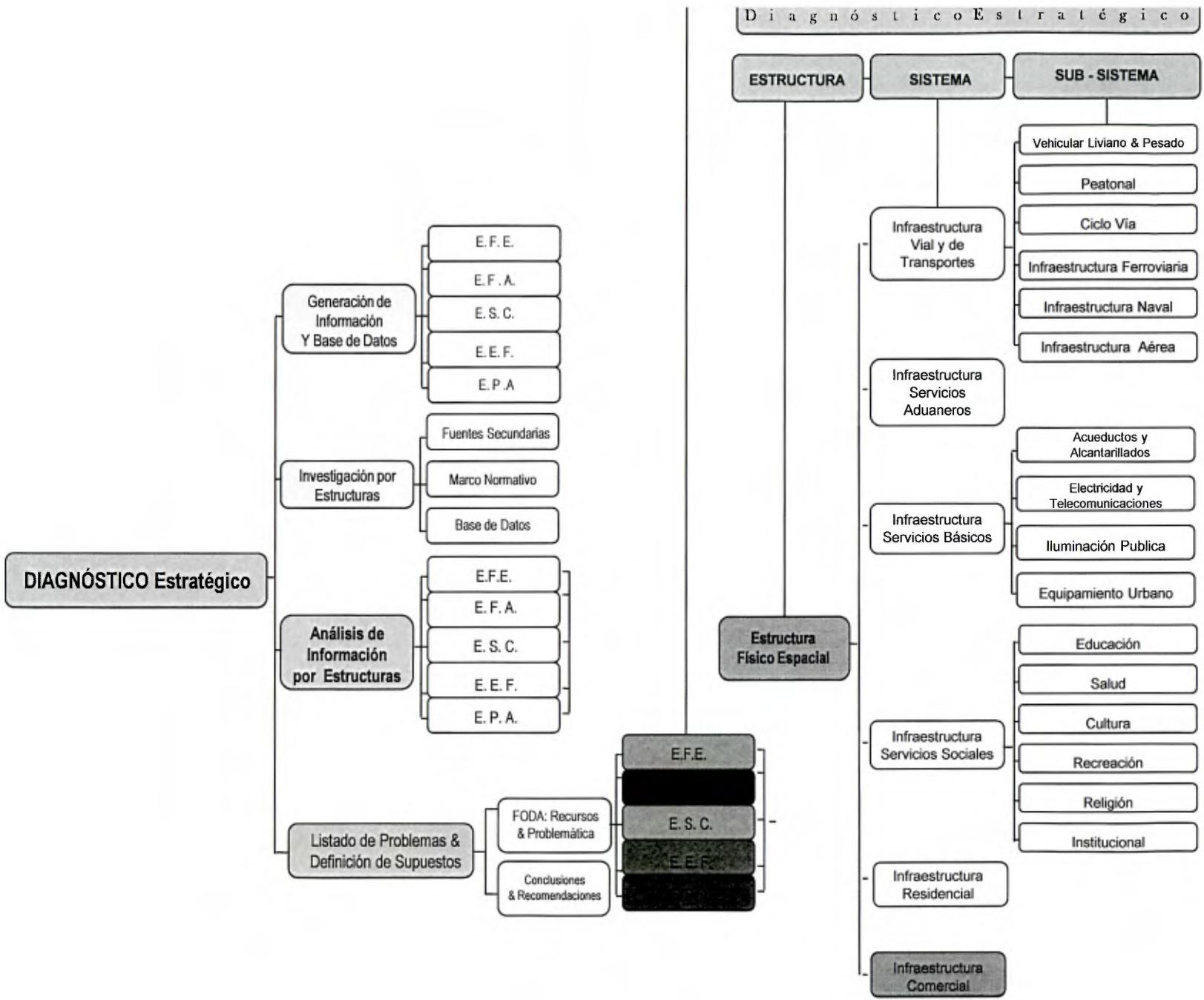


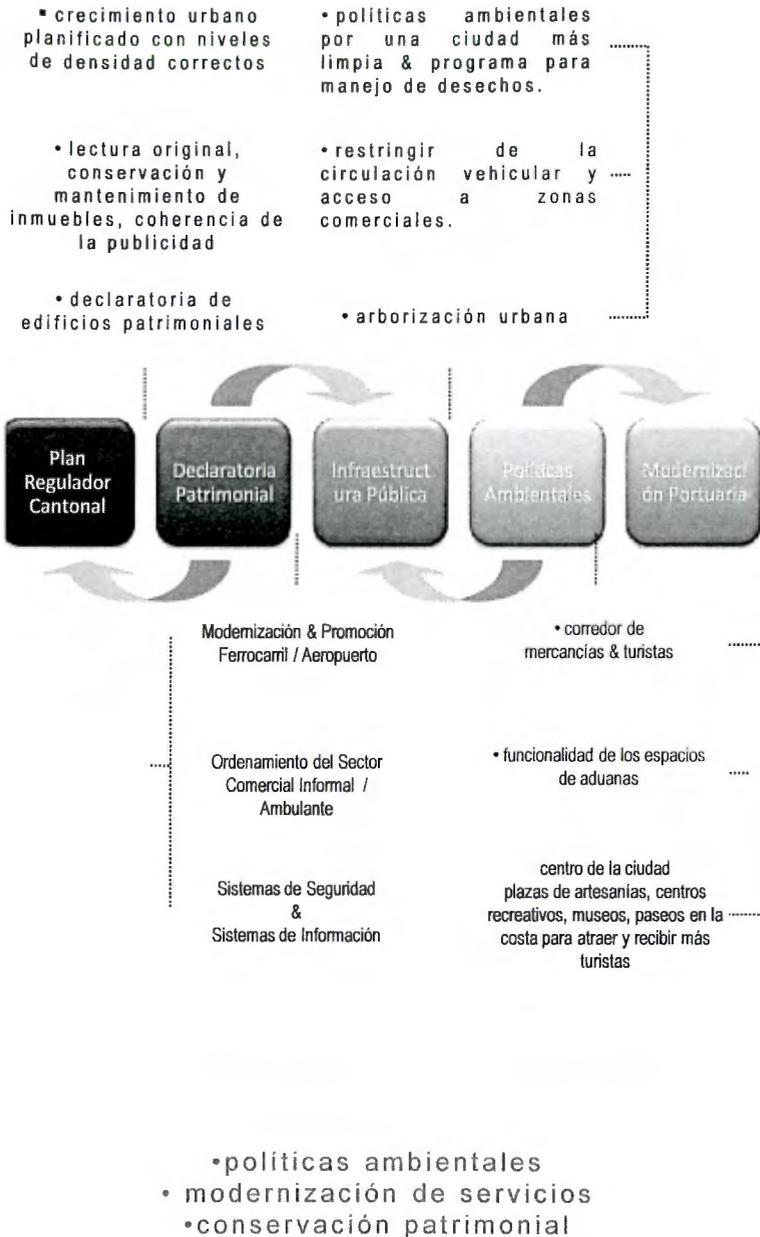


urbanización y fraccionamientos

- modos de vida •
- legado arquitectónico

“La vivienda y los servicios asociados con ella, determinan la calidad de vida de las personas, ofrecen seguridad, puede ser un potencial activo productivo, mejorar el rendimiento de otros activos físicos o el acceso a activos financieros, y favorece la acumulación, mantenimiento y protección del capital humano. El acceso a una vivienda, si bien no garantiza que ella sea segura o adecuada al tamaño de la familia, si otorga un importante nivel de seguridad ante pérdidas repentinas de ingresos y puede transformarse en un importante activo productivo o favorecer el acceso o rendimiento de otros”.





La concentración comercial del casco central ha llegado al punto de saturación, mientras que grandes partes de la ciudad tienen servicios insuficientes por la distribución estrecha y heterogénea del comercio. Se busca la localización de núcleos de comercio allí donde existen lagunas y en los rangos donde haya una posible clientela para su subsistencia, de manera que funcionen como anclas hacia un desarrollo perimetral que prolongue el núcleo central y que dé cabida a las ventas de productos de la zona que actualmente se desarrollan en las calles.

De acuerdo con Jean Costeau -el hijo de Jacques- los campesinos haitianos ya no cortan los pocos árboles que aún quedan en sus erosionadas laderas para quemarlos en sus cocinas; ahora los arrancan de raíz, con el obvio propósito de quemar hasta la última astilla de madera.

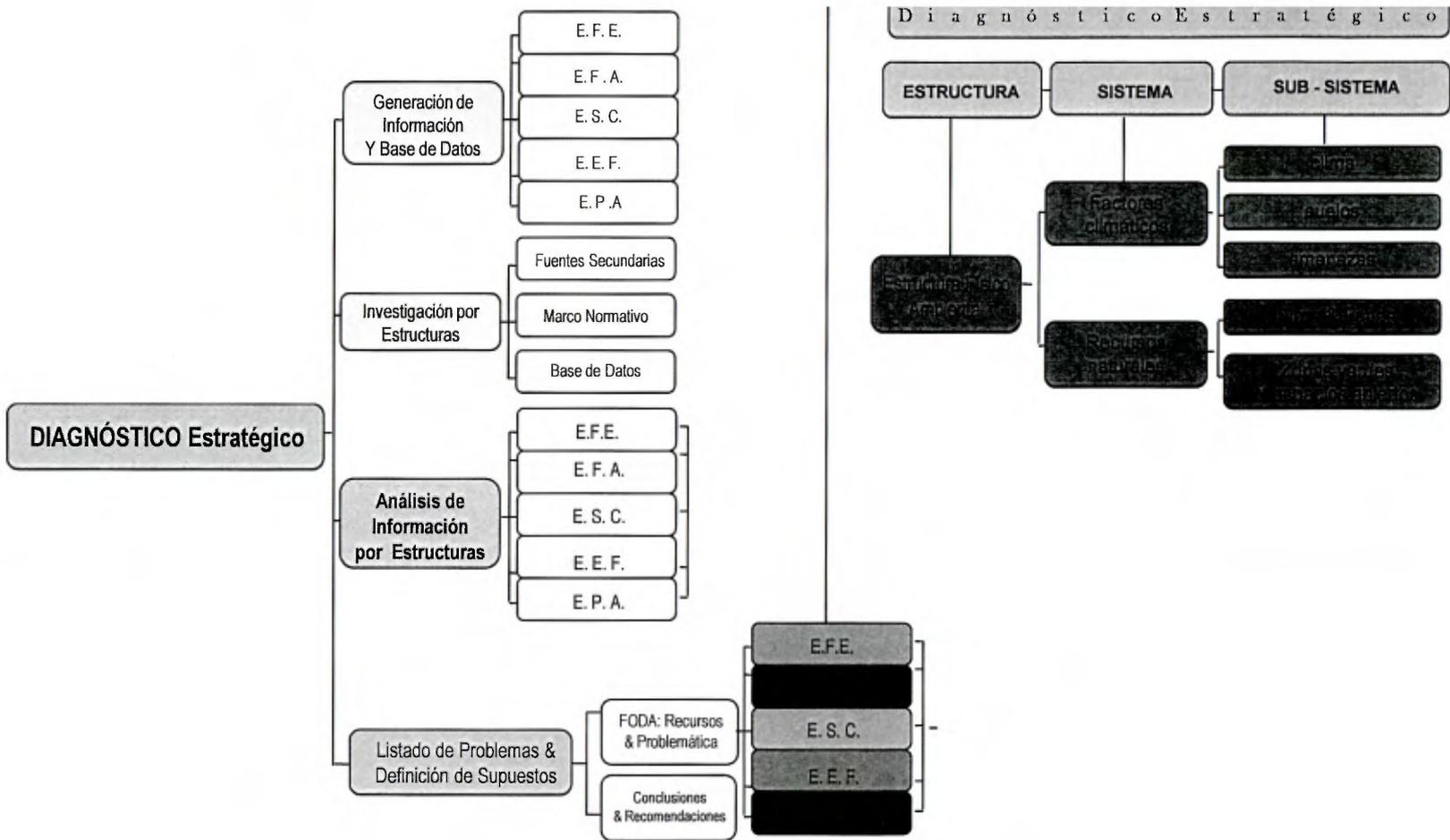
Aunque parezca mentira, llueven ácidos en algunas regiones del planeta. Por la acción de los agricultores y los monopolios, cada año se talan once millones de hectáreas de bosque tropical, sin que las nuevas siembras lleguen siquiera a una ínfima parte de esa cifra. Millones de seres, en todo el planeta, consumen agua impotable, viven entre sus heces y se hacen en piezas misérrimas de unas barriadas construidas con desechos...

Desafortunadamente, un buen medio ambiente urbano tiene un costo considerable que, en las condiciones de nuestra estructura económica, muy pocos pueden pagar, porque la buena arquitectura vale, las vías suficientes valen, las densidades adecuadas valen, las zonas verdes valen y hasta los pajaritos valen.

Cuando lo único que en verdad refleja la deficiente arquitectura de los especuladores es la malformación de la sociedad. En el caos urbano de la ciudad actual, ellos no tienen ni más ni menos responsabilidad que la que le cabe a todos los otros sectores de las clases dominantes que, en su conjunto, modelan la totalidad de la sociedad...

Ante el deterioro ambiental. ¿Optimismo o Pesimismo? <http://www.senadorrobledo.org/?q=node/2000015137>

E s t r u c t u r a F í s i c o A m b i e n t a l



Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa

"Plan de reconquista urbana y costera"
"baldíos portuarios"

espacios en abandono para nuevos usos que revelen una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.



gestión de puertos que favorezca

intercambio del puerto con la ciudad

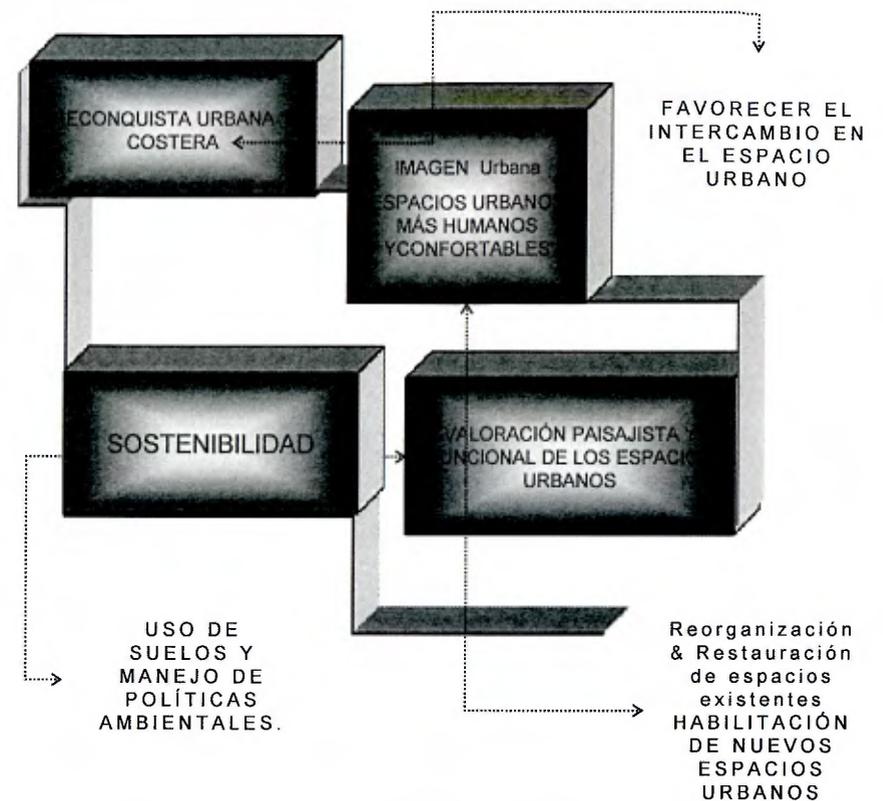
valorar paisajista y funcional de los espacios portuarios y urbanos para su reutilización

valoración adaptación reconversión
de edificios antiguos

manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas

campañas informativas que alerten de las consecuencias e impacto ambiental causado por malas prácticas agrícolas y urbanísticas.

- políticas ambientales
- actividad turística
- manejo de ecosistemas



Mientras que a veces se solía separar el marco de vida y el desarrollo económico, hoy se reconoce perfectamente su interdependencia. El medio ambiente es un factor de desarrollo que toma un lugar cada vez mayor en las estrategias económicas. Para atraer flujos y riquezas, la ciudad portuaria debe ser agradable, moderna, hermosa, inteligente, en una palabra, atractiva. La ordenación se convierte así en un medio de promoción al servicio del desarrollo y debe así responder a las demandas sociales y económicas actuales.

Tan sólo me pareció hallar un único y generoso exceso en el raudal de espacio que disfrutan calles y aceras, que en los antiguos barrios residenciales supera incluso a la altura de los edificios, y en la abundancia de árboles y zonas verdes que se cuelan.

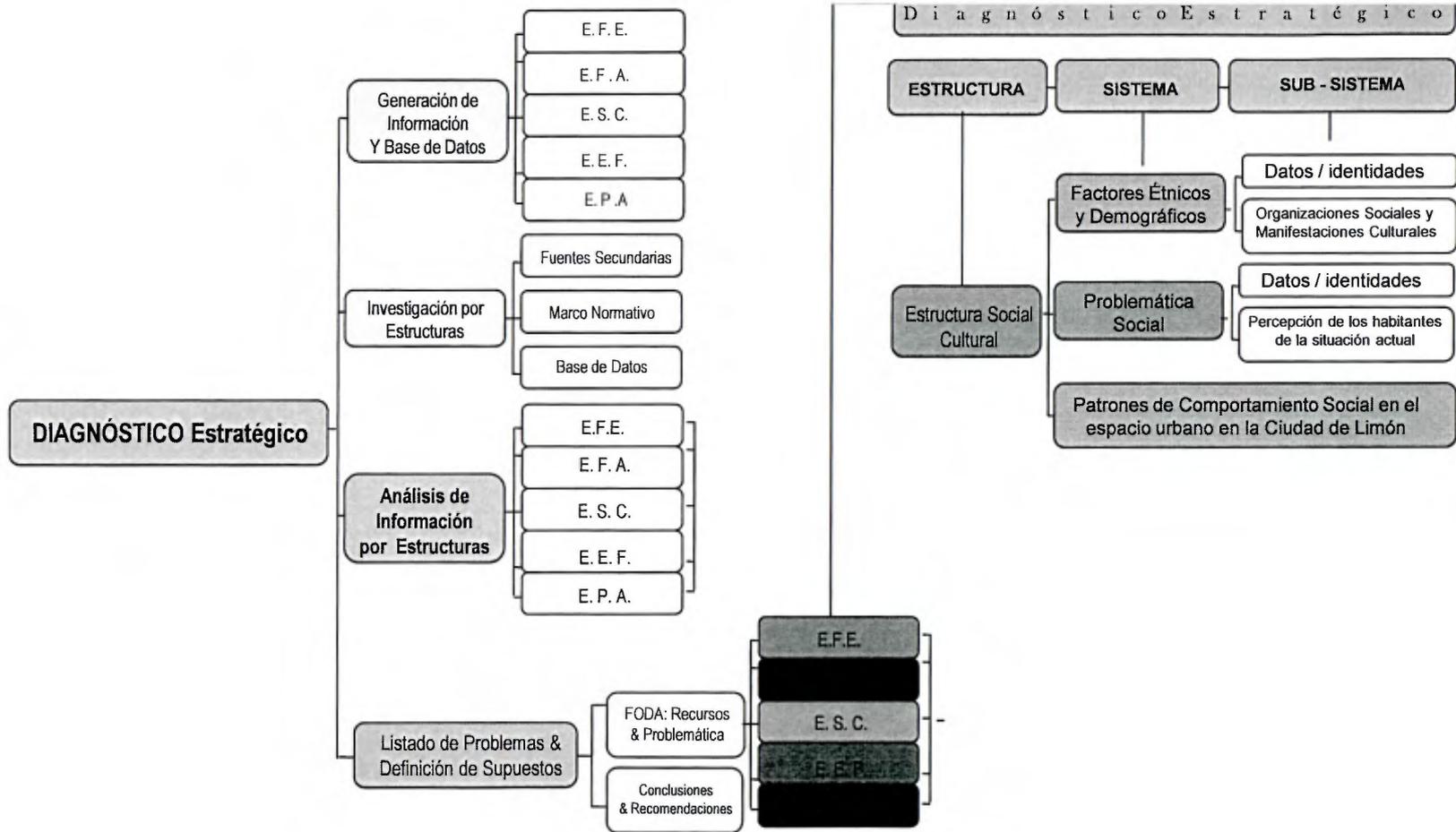
Esa sensación y el saber de la presencia privilegiada, constante del agua, no me abandonaría ya nunca, ni cuando años más tarde contemplaba el ordenado infierno en obras que ilumina el nocturno y cuyo alcance real aún desconocemos.

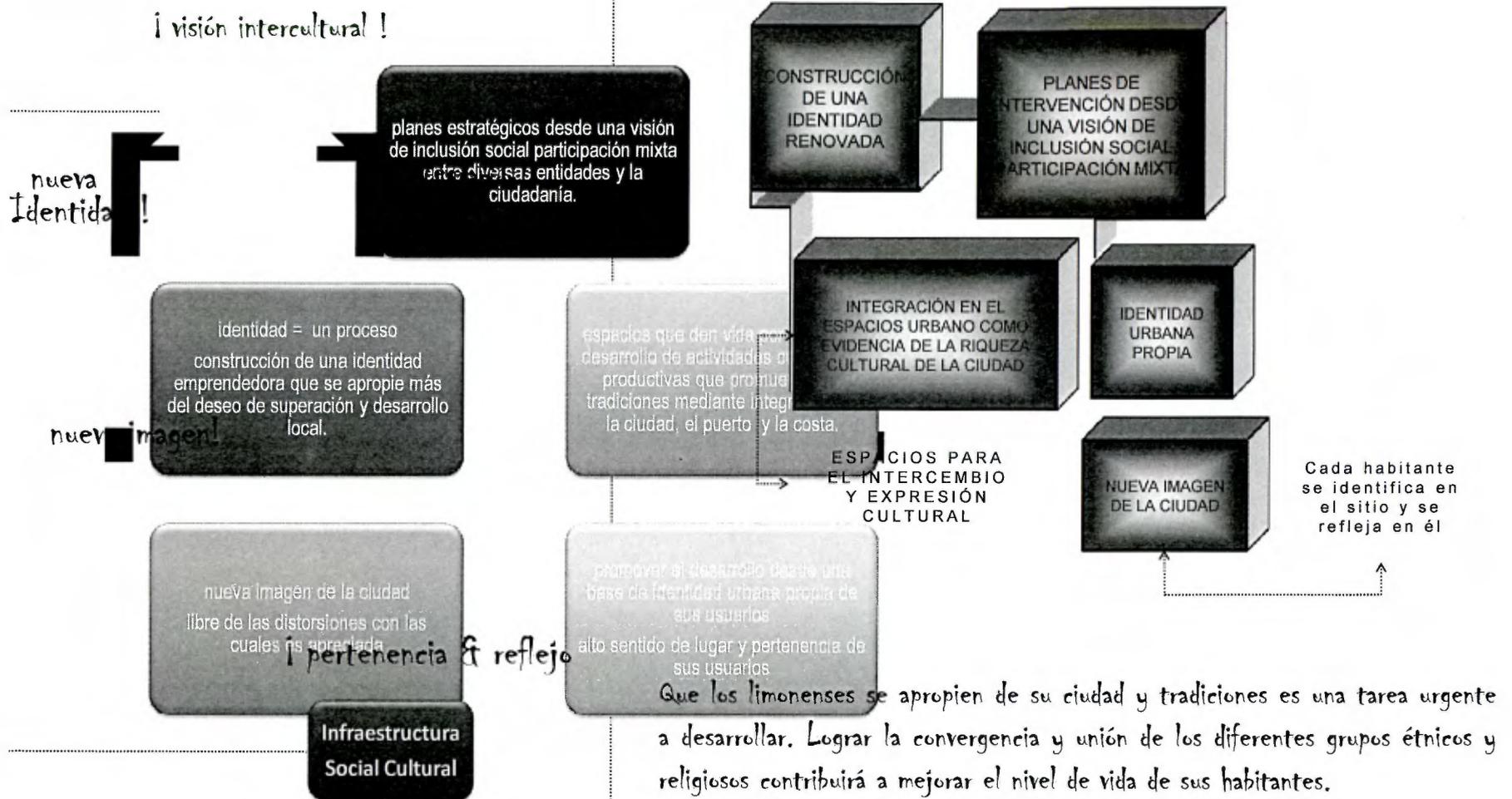
El horizonte se debate también entre todos los puntos cardinales: este y oeste se enfrentan, conviven y amasan aquí sus contradicciones, aunque una suerte de gracia que se respira en la ciudad ha logrado superar incluso el espectro del las desgracias sociales que ahora es preciso enfatizar como un mito de los medios de comunicación. Los propios ciudadanos juegan a adivinar, con sentimientos encontrados de nostalgia y horror!, la línea exacta que durante años ha dibujado el perfil de sus vidas.

Pero esa "gracia", mezcla de libertad y resultados objetivos, donde lo excéntrico y lo familiar se avienen con gusto, ha logrado alcanzar el estatus de forma de vida y hoy representa el estilo genuino. Un estilo que logra reverdecer en los movimientos alternativos e impregna el modo de vivir de una ciudad que comienza a exportar su marca.

Tomado del escrito por Concha San Francisco

E s t r u c t u r a S o c i a l C u l t u r a l





La ciudad de Limón es una ciudad que tiene una economía obsoleta, porque a pesar de ser una ciudad que contiene uno de los puertos más importantes del país y del mundo vive un desarrollo fantasma.

Limón es una ciudad que no ha logrado entremezclar su situación socio económica con la trama urbana, las actividades productivas de Limón no aportan ningún desarrollo a la ciudad, por el contrario son actividades ensimismadas donde los beneficios solo se ven reflejadas en ellas mismas.

La economía de Limón preocupa a más de uno, los índices de desempleo, infraestructura y pobreza la sumergen bajo una impotencia que le impide salir adelante. El panorama se vuelve aún más crítico cuando se sabe que la zona no incentiva al inversionista nacional ni extranjero, ya que a pesar de los recursos naturales y culturales que tiene, es una ciudad que desmotiva.

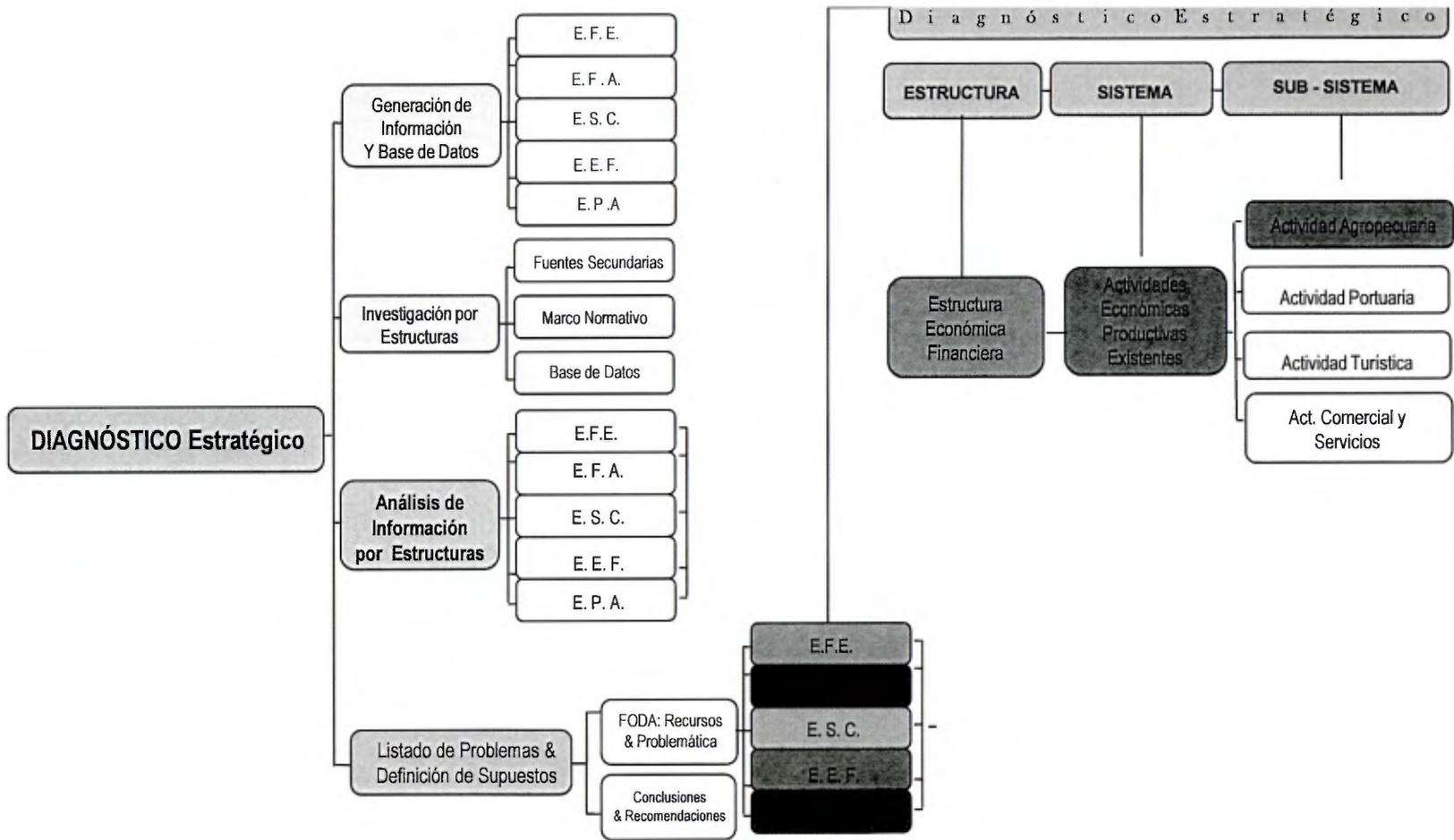
Todos los gobiernos prometen, pero al final son solo mañas de intereses las que mueven la ciudad, perjudicando al que menos tiene.

Por otro lado hay ausencia de planes de desarrollo que den pie a una planificación urbana, que colabore con el lenguaje y la interacción de las actividades productivas con la trama urbana de la ciudad.

Existe un estancamiento a nivel de actividades económicas, no hay interés por buscar nuevos sectores de actividad que reactiven la ciudad y que sean nuevos focos de empleo para la misma.

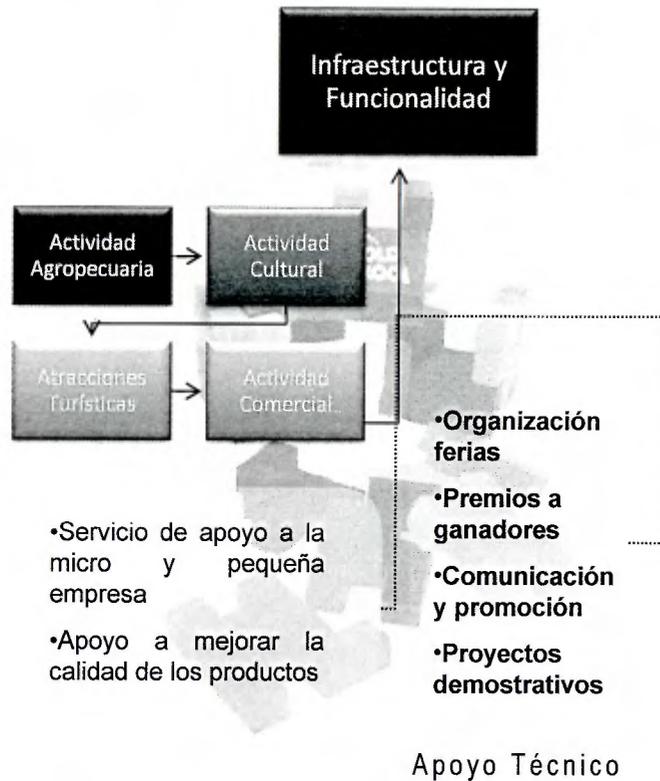
Elaboración propia

E s t r u c t u r a E c o n ó m i c a F i n a n c i e r a



Feria del Agricultor,
Artista y Artesano

“Fomento al
Espíritu
Emprendedor”



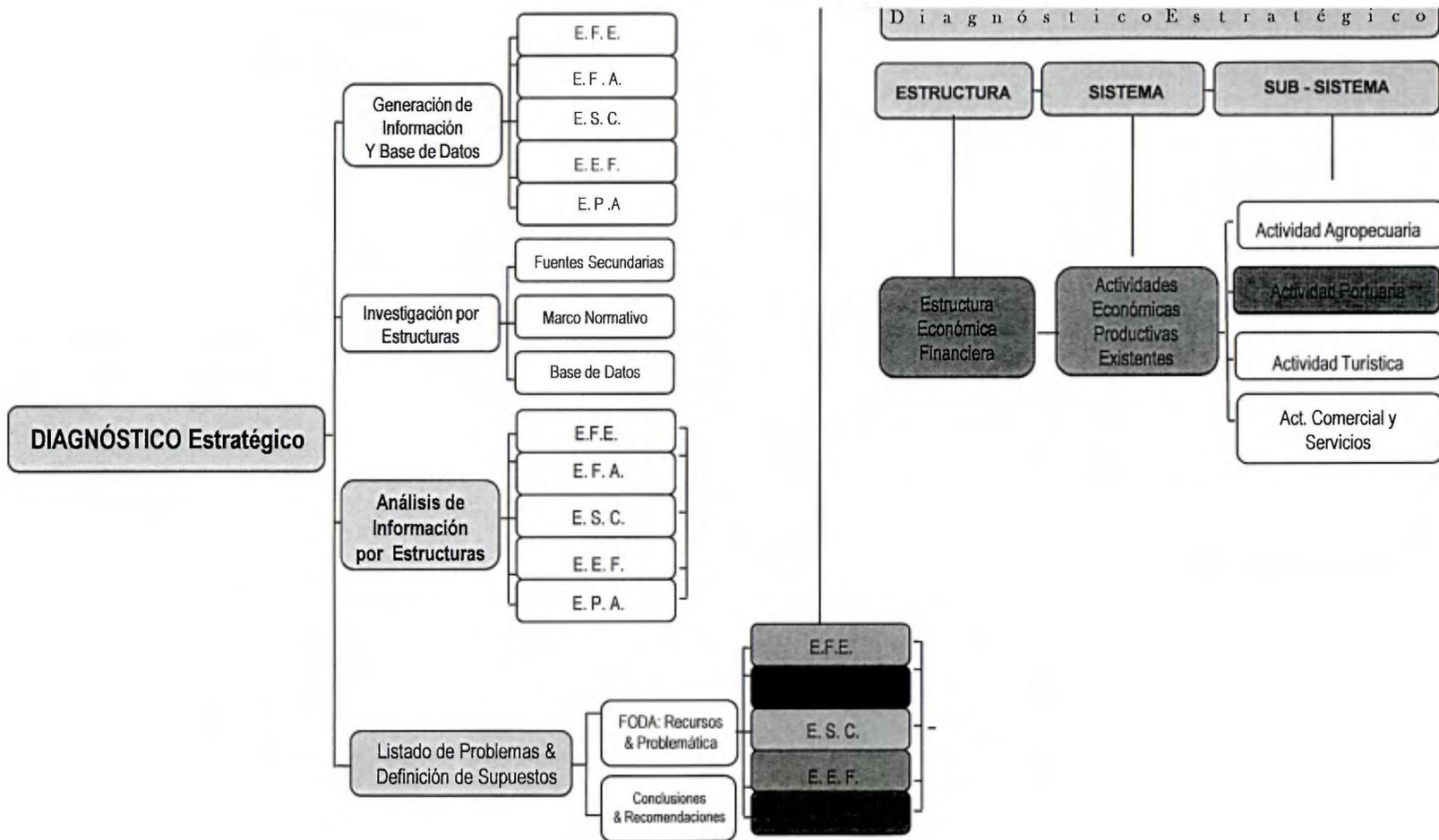
- políticas ambientales
- actividad turística
- manejo de ecosistemas

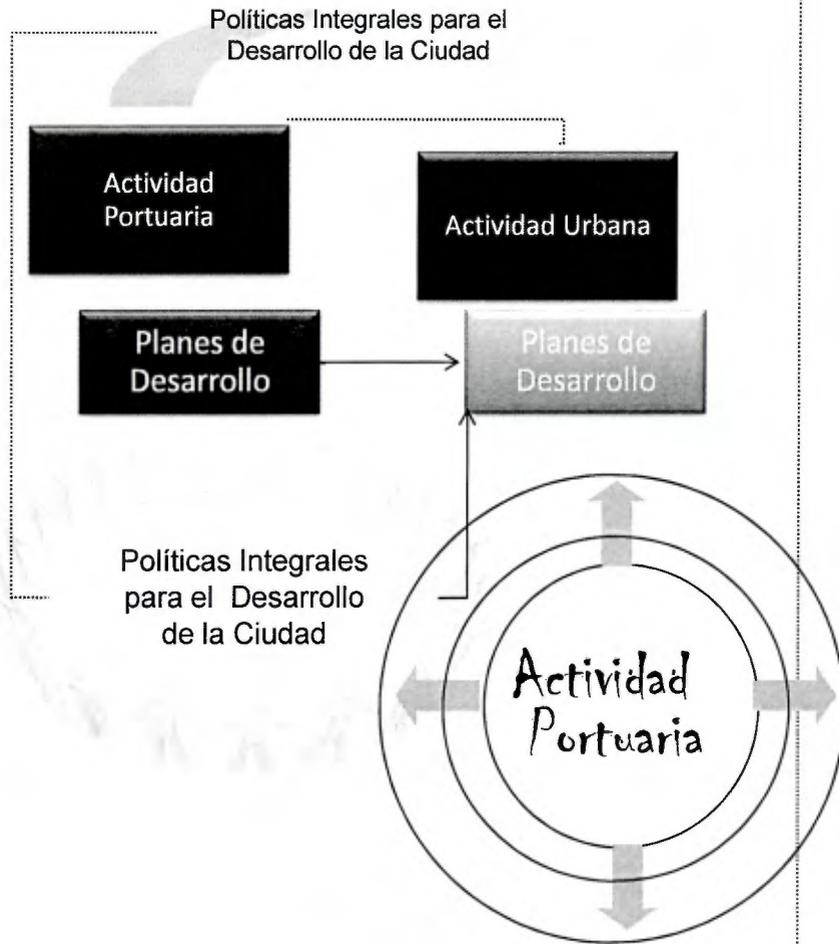


“La provincia de Limón ha basado su desarrollo desde su creación en 1882, en actividades agropecuarias “ www.asamblea.go.cr, expediente 15.017

“Diferentes instituciones impulsan la modernización de las ferias del Agricultor con el objetivo de promover mejores condiciones operativas y de intercambio, tanto para los productores como para los consumidores que las visitan.”

<http://www.ministeriodesalud.go.cr/Web%20Direccion%20Investigacion/feri tex.htm>



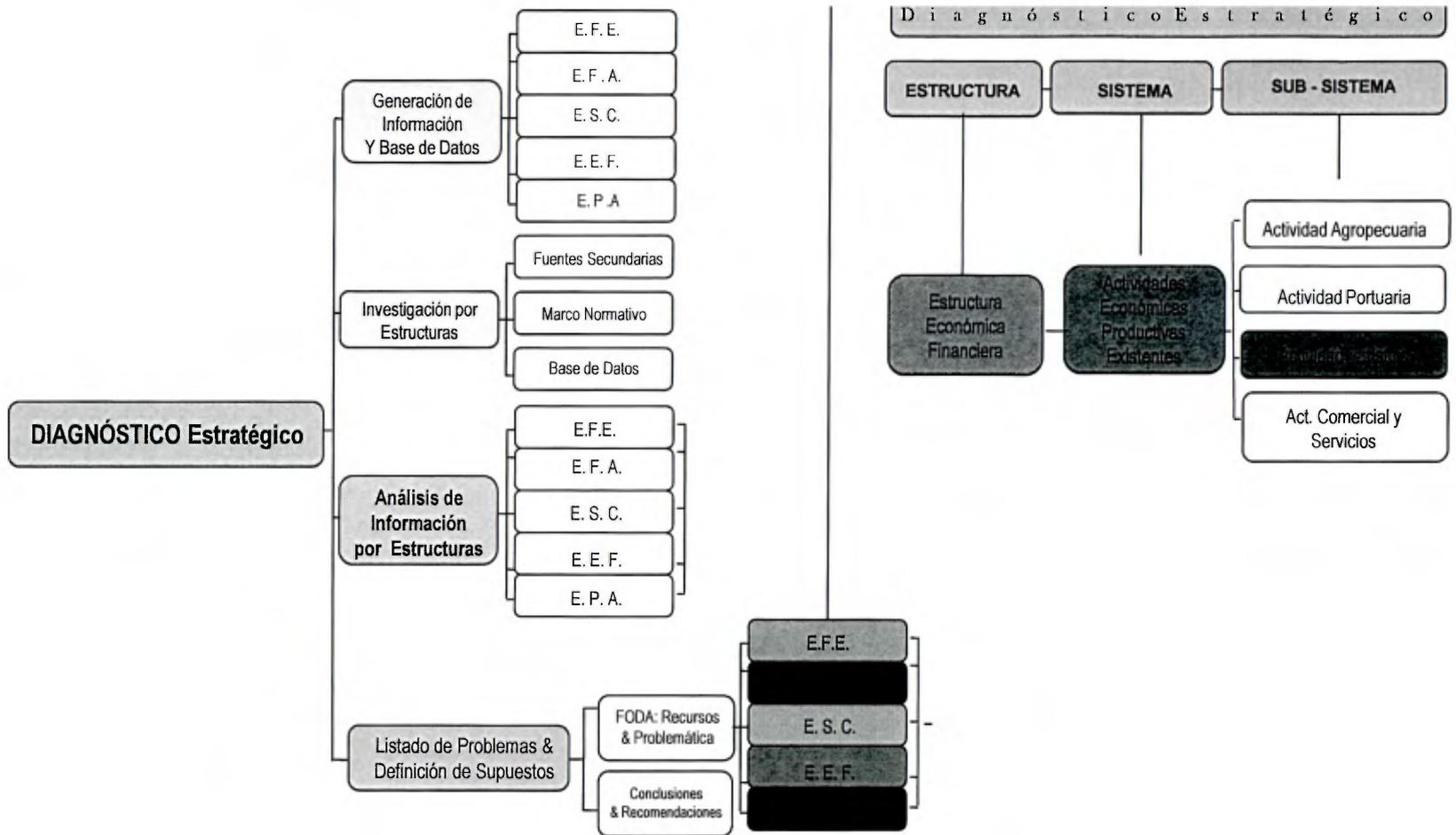


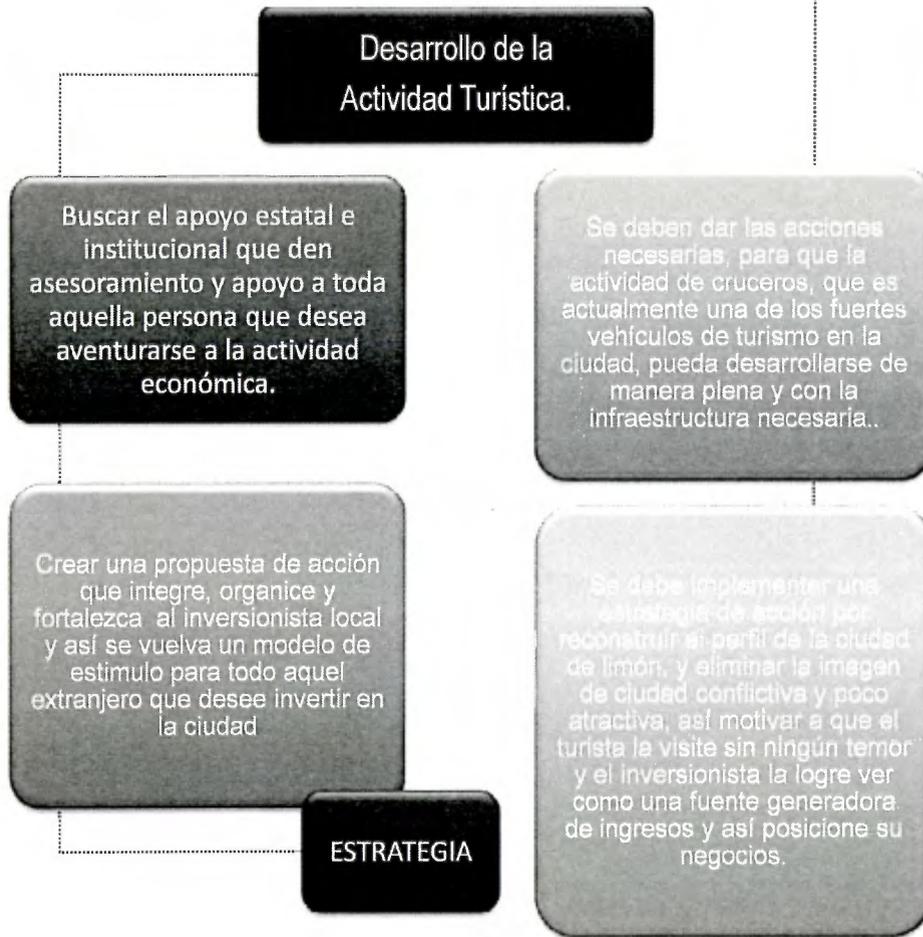
- políticas ambientales
- actividad turística
- manejo de ecosistemas



A pesar de ser esta actividad una de las más importantes y la que mayores beneficios y desarrollo ha traído a la ciudad, los puertos como tales se han desarrollado de una forma totalmente impermeable a la ciudad de Limón que la bordea. Ni físicamente, ni económicamente la misma muestra un eco de desarrollo en su área periférica, impidiendo que la ciudad se vea favorecida ante tan importante punto portuario que representa para todo el país y las importaciones y exportaciones nacionales.

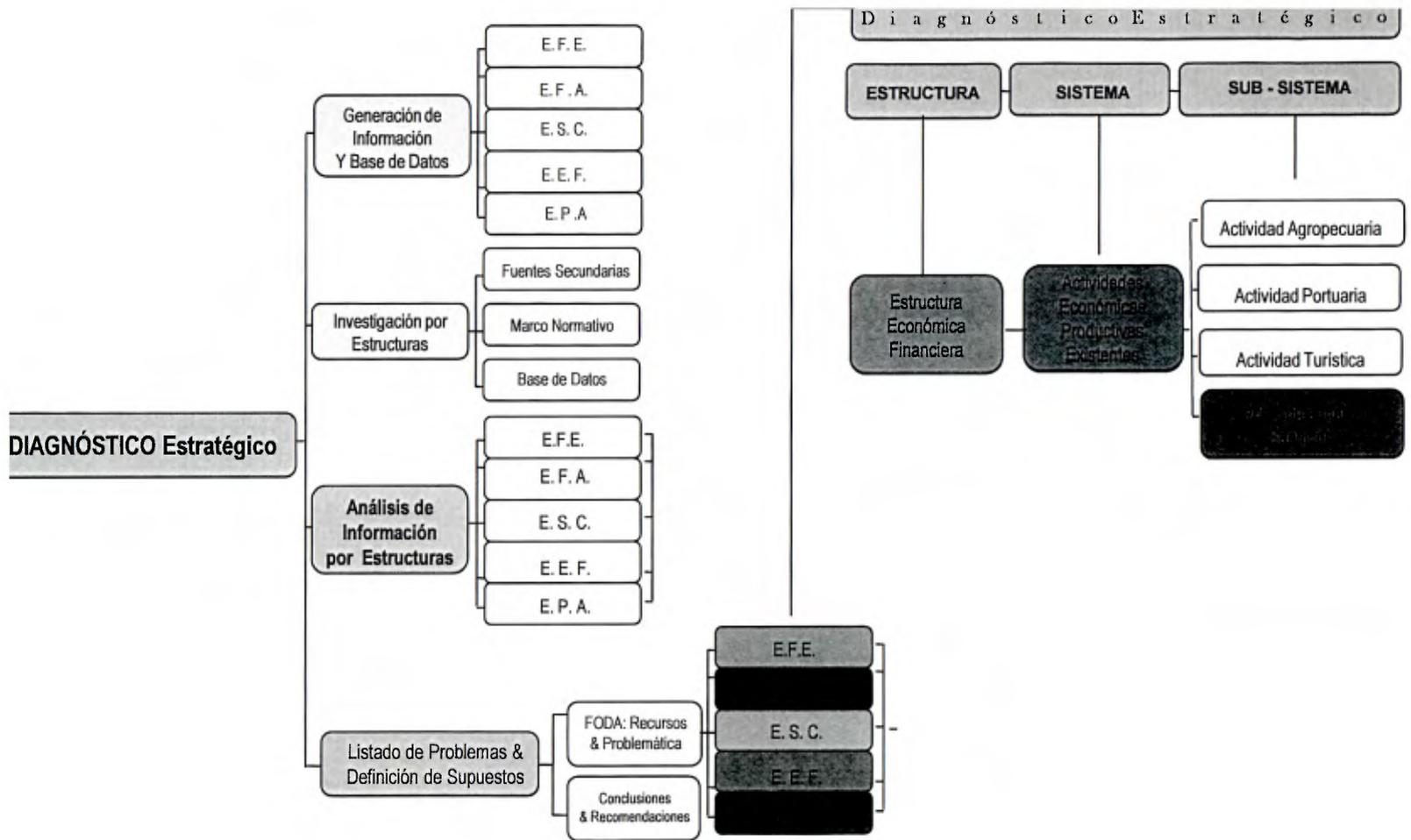
Es una actividad aislada del resto de actividades de la ciudad limonense, a excepción del transporte que nace y es generado por la misma necesidad de la portuaria.

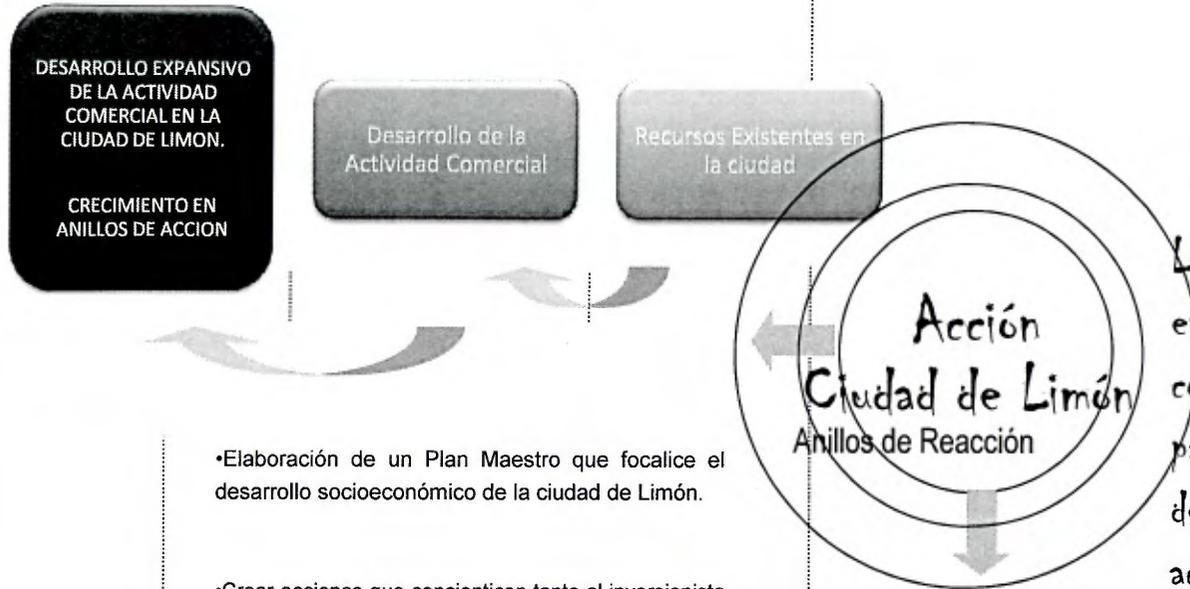




“El turismo en la ciudad de Limón está representado por dos tipos de actividades. Una está ligada a la actividad portuaria, aunque tiene su propia dinámica, como es el atraque de cruceros turísticos y la atención que éstos requieren a sus pasajeros y para abastecer las naves. El otro es un turismo más bien de paso, que está representado por los turistas que se dirigen al Caribe Sur (Cahuita y Puerto Viejo) y al Parque de Tortuguero en el norte.” Fuente Secundaria: ESTUDIO FLASCO 2007

Dicha ciudad no cuenta con los espacios físicos adecuados para atender las nuevas demandas que esta actividad requiere, por ejemplo la ciudad no invita a el turista a permanecer en ella, ya que refleja mucho deterioro y abandono.





•Elaboración de un Plan Maestro que focalice el desarrollo socioeconómico de la ciudad de Limón.

•Crear acciones que concienticen tanto al inversionista o empresario y a los locales o visitantes las ventajas potenciales y atractivos que la ciudad ofrece.

•La ciudad de Limón cuenta con todos los recursos para ser un polo económico regional, pero debe realizar una reestructuración organizacional que colabore con la mejora de todas las deficiencias y problemáticas que actualmente se tienen.

•Crear un inventario de recursos que sea accesible para el público en general, que informe los atractivos, así como también las actuales deficiencias y demandas que la ciudad está teniendo.

- políticas ambientales
- modernización de servicios
- conservación patrimonial

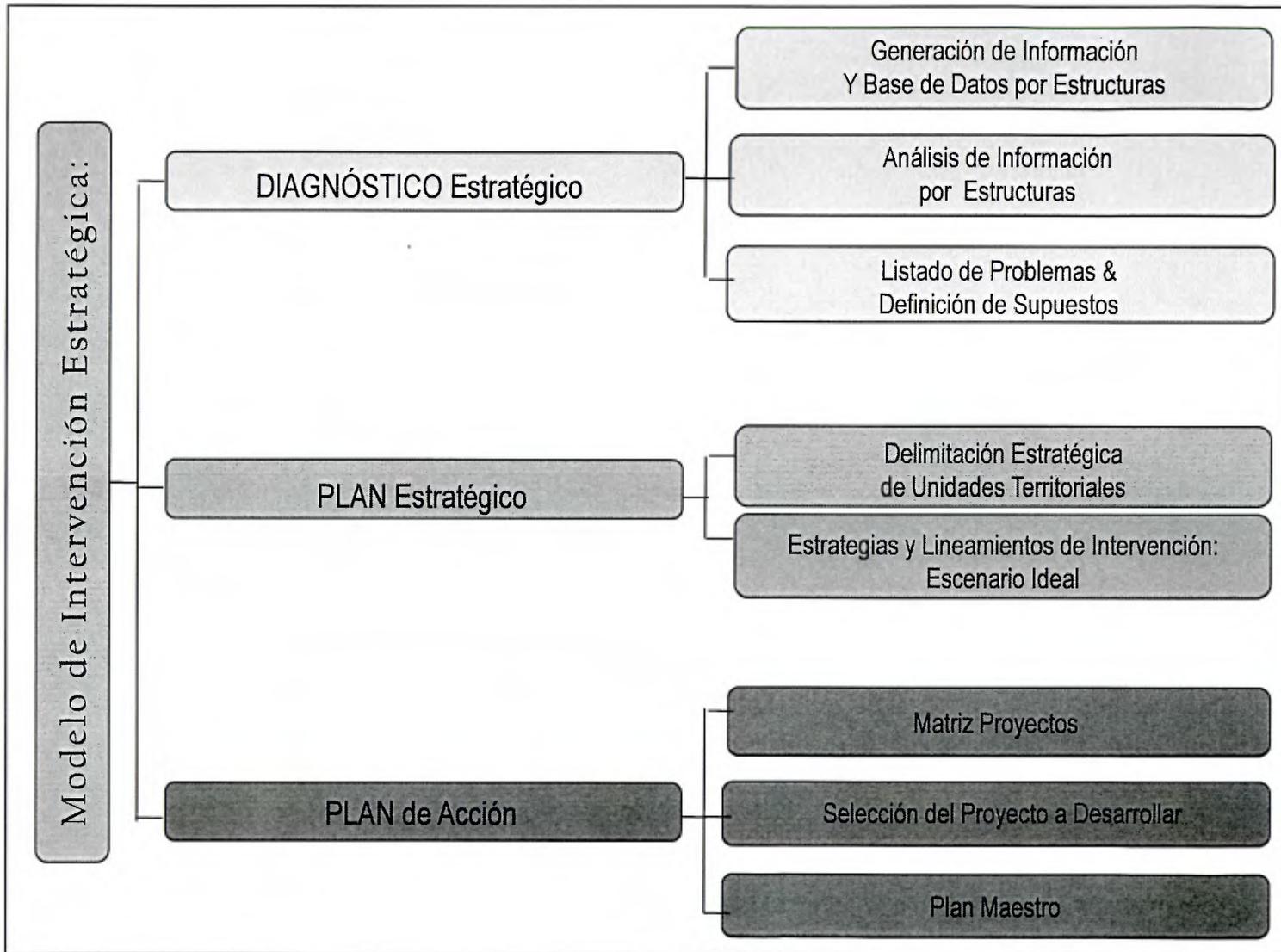
Limón es una ciudad que no ha logrado entremezclar su situación socio económica con la trama urbana, las actividades productivas de Limón no aportan ningún desarrollo a la ciudad, por el contrario son actividades ensimismadas donde los beneficios solo se ven reflejadas en ellas mismas.

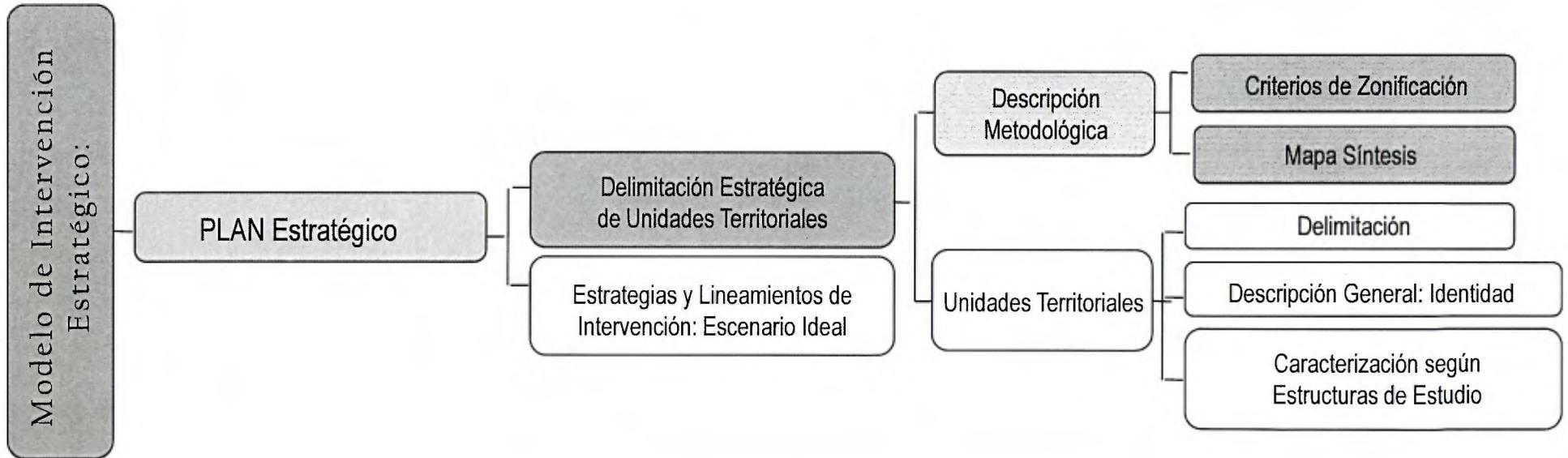
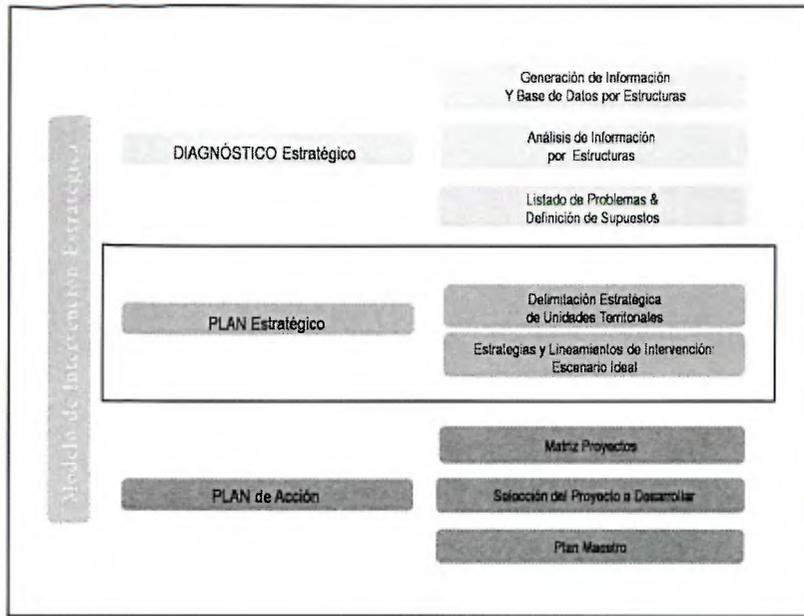
La economía de Limón preocupa a más de uno, los índices de desempleo, infraestructura y pobreza la sumergen bajo una impotencia que le impide salir adelante. El panorama se vuelve aún más crítico cuando se sabe que la zona no incentiva al inversionista nacional ni extranjero, ya que a pesar de los recursos naturales y culturales que tiene, es una ciudad que desmotiva.

2. Establecer, con base en los resultados del diagnóstico estratégico, los lineamientos y parámetros como parte de un *plan estratégico* de intervención en un ámbito específico de la ciudad de Limón que establezca las pautas para el mejoramiento de las condiciones físico espaciales.

P l a n E s t r a t é g i c o :

Z o n i f i c a c i ó n y D e l i m i t a c i ó n E s t r a t é g i c a





De acuerdo con el Diagnóstico Estratégico realizado en la Ciudad de Limón según cinco estructuras de estudio, se plantea una Zonificación de la ciudad que define Unidades Territoriales permitiendo evaluar la ciudad de manera integral y plantear un Plan Estratégico de Intervención.

Se definen ocho unidades territoriales correspondientes a zonas con distintas particularidades; entendiendo que:

Una unidad territorial corresponde a un sistema de agrupamiento de elementos naturales, urbanos, arquitectónicos, funcionales y simbólicos en una determinada localidad que, como conjunto, permiten determinar el carácter de dicha localidad en un espacio y momento definidos.

Específicamente se utilizaron los siguientes criterios para definir Unidades Territoriales en la Ciudad de Limón:

- **Tipo de Actividad Predominante (Uso de Suelos)**
- **Bordes y Límites Naturales**
- **Infraestructura Física y Estructura Urbanística**
- **Sectorización Socioeconómica de la Población**
- **Patrones de Desarrollo**
- **Presencia de referentes: Hitos, Nodos, entre otros.**

plan estratégico de Intervención N



Zonificación: unidades territoriales



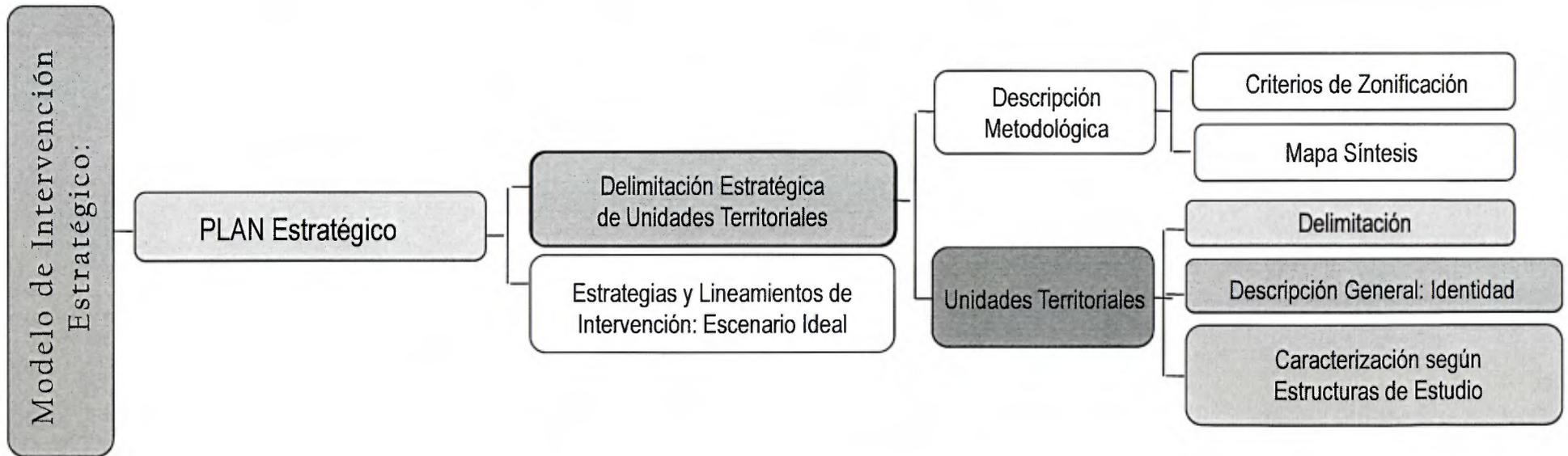
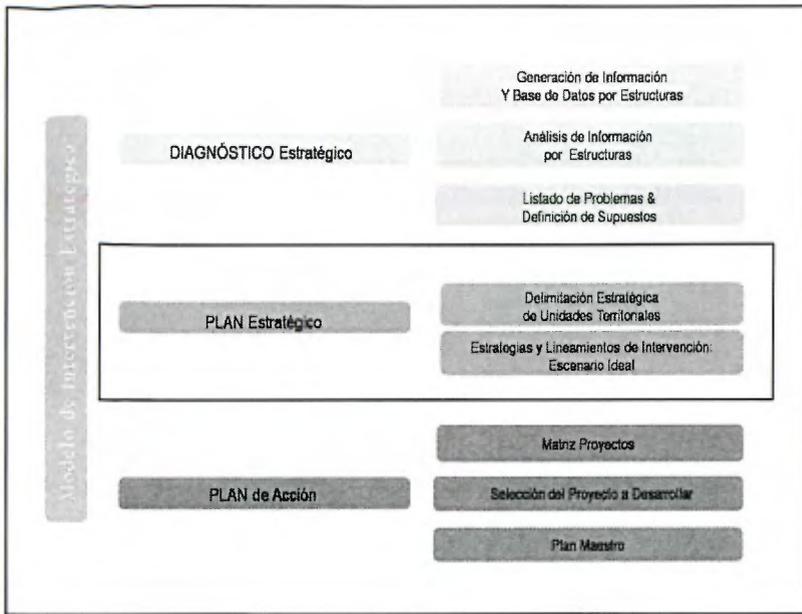
ZONIFICACION

- Unidad Territorial 1
- Unidad Territorial 2
- Unidad Territorial 4
- Unidad Territorial 6
- Unidad Territorial 8
- Unidad Territorial 1.a
- Unidad Territorial 3
- Unidad Territorial 5
- Unidad Territorial 7
- Unidad Territorial 8.a



CONCEPTUALIZACIÓN

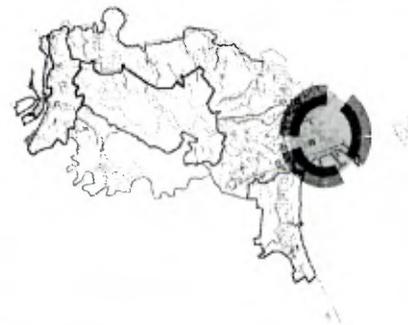
- Unidad Territorial 1
- Unidad Territorial 2
- Unidad Territorial 4
- Unidad Territorial 6
- Unidad Territorial 8
- Unidad Territorial 1.a
- Unidad Territorial 3
- Unidad Territorial 5
- Unidad Territorial 7
- Unidad Territorial 8.a



□ Unidad Territorial 1 + □ Unidad Territorial 1.a

nuestra huella sé t'o

N



Delimitación

La unidad territorial número 1 está integrada por dos sub unidades: la **unidad 1.a** y la **unidad 1.b**.

La **sub unidad 1.a** corresponde específicamente al Muelle de Limón, éste incluye un área institucional (oficinas de JAPDEVA), las áreas de almacenaje - permanencia de container, y el área de carga y descarga.

La **sub unidad 1** limita al norte con el malecón o rompe olas de la ciudad de Limón desde el Hotel El Park hasta el anfiteatro y muelle frente al Parque Vargas, bordeando la costa, limita al sur con el Muelle de Limón, hacia el oeste limita con el área colindante al cruce hacia Cieneguita y bordea el casco histórico hasta llegar a los antiguos talleres de INCOFER, la zona es conocida a su vez como el centro de la ciudad de Limón.

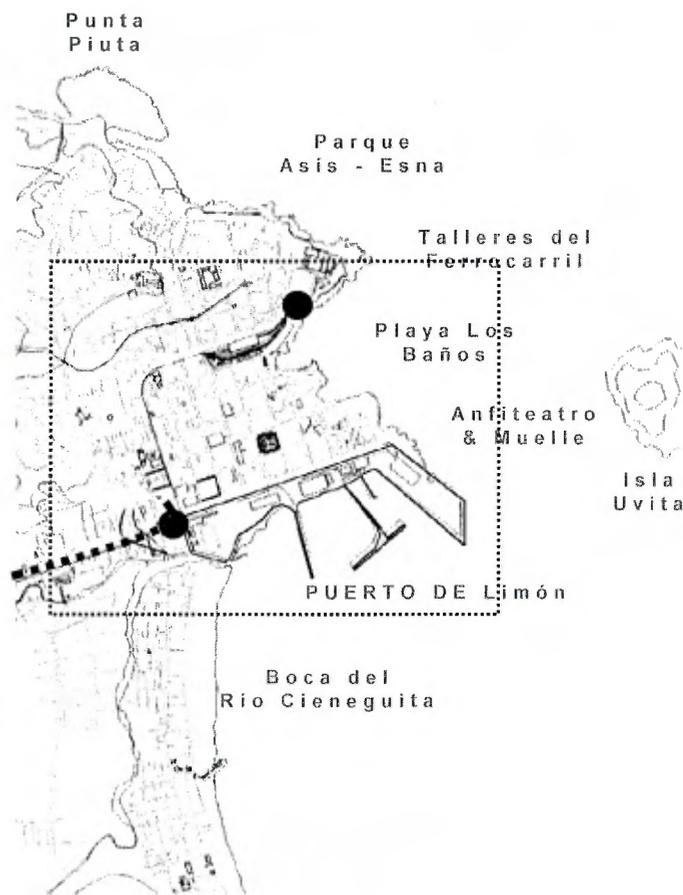
Descripción General

Cuando Cristóbal Colón descubrió el país en 1502, fue la costa de Limón la que lo inspiró a denominarlo Costa Rica. Justo al lado del malecón o rompe olas de la ciudad de Limón se localiza una zona vasta en recursos que representan con exactitud a la cultura multi étnica que la ciudad cobija y que no solo inspiró a los colonizadores

sino que despierta los sentidos de todos aquellos que la visitan.

Entre el Puerto de Limón y el centro histórico se localiza un núcleo urbano que posee los mayores rasgos característicos de la ciudad, éste constituye a su vez un núcleo comercial cuyo potencial para el desarrollo de la actividad turística y económica productiva es único en toda la ciudad, es fácil entender el modo de vida de los limonenses y reconocer su diversidad cultural, es decir, su identidad e historia arquitectónica con solo recorrer las calles de este núcleo y sentarse a reposar frente al mar en el muelle, es ésta sin lugar a dudas la mejor manera de conocer la pintoresca provincia, en el centro de la ciudad de Limón.

Sin embargo es lamentable que el deterioro de la misma es igualmente fácil de percibir, la falta de mantenimiento de la infraestructura pública e inversión en ella, la inexistencia de políticas de intervención de la ciudad (aún a pesar de cientos de promesas gubernamentales que por años se han ofrecido y no se han concretado) y el aprovechamiento de los recursos que la ciudad posee han sido desvalorizados, a la ciudad le urge una intervención y el planteamiento de programas de desarrollo ejecutables y efectivos para convertirse en una ciudad puerto competitiva.





A continuación se desarrolla una caracterización puntual del estado actual de la infraestructura físico espacial, físico ambiental, socio cultural y económica productiva, indicando los recursos que la ciudad posee y las generalidades que éstos presentan.

El sector que comprende la unidad territorial #1 posee un sistema vial vehicular con accesos claros pero rutas confusas y continuos embotellamientos, así mismo se presentan en la zona numerosas rutas del transporte público. A su vez presenta vías de alto flujo peatonal e incluye rangos de viaje frecuentados continuamente por ciclistas así como una infraestructura ferroviaria de gran importancia.

En el sector se observa la existencia de Infraestructura Educativa, Infraestructura de Recreación, Infraestructura Cultural, Infraestructura Religiosa, Infraestructura Institucional y una concentración de infraestructura comercial con una configuración de pequeños sub-núcleos comerciales que conforman un gran núcleo principal.

Al mismo tiempo se presenta un deteriorado y deficiente equipamiento urbano que de cierta manera alterna espacios portuarios y de actividad aduanera de pequeña escala.

La infraestructura residencial es poca en esta zona por lo tanto la densidad habitacional también lo es, la infraestructura de salud no es preponderante en el sitio por el contrario se ha localizado en zonas colindantes.

Por otro lado como parte de uno de sus mayores recursos a explotar y una de sus mayores riquezas naturales en las que una intervención sostenible lograría levantar la actividad turística recreativa y nuevas actividades económicas productivas en el sitio es la presencia de espacios abiertos con acceso al mar únicos en la provincia que permiten vistas panorámicas de la costa caribeña costarricense.

Lamentablemente la zona corresponde a una zona de

escorrentía, de estancamiento inundable y con presencia de ríos de gran importancia que elevan las posibilidades de sufrir daños en la época lluviosa, la capacidad de absorción de sus suelos se ha deteriorado debido a la intervención negligente del hombre que ha venido a dar al traste con los pocos espacios verdes abiertos con los cuales la zona contaba, de este modo la presencia de zonas de protección forestal de mediana y pequeña escala es casi nula; en consecuencia la presencia de recursos naturales puede decirse que es parcial en la región.

A pesar de que la infraestructura urbana particularmente el mobiliario urbano se encuentre claramente deteriorado, los espacios de reunión (nodos) los espacios simbólicos (hitos) y los espacios de recreación en la ciudad, así como sendas de mayor concurrencia y congregación se localizan en esta zona, esto le provee de un alto sentido de lugar y un reconocimiento entre sus usuarios como ningún otro sitio en la ciudad, el usuario se identifica con ella y se reconoce en ella.

Particularmente se presentan altos niveles de desempleo que han elevado a su vez los niveles de delincuencia y los niveles de drogadicción; la violencia y la pobreza son parcialmente reconocibles dentro de la región.

La región a su vez se ha constituido en el acceso más importante de mercancías para el país y el desarrollo de la actividad portuaria importaciones – exportaciones es la mayor referencia sin lugar a dudas para identificar el sitio. Un sub – núcleo dentro del conglomerado que anteriormente mencionamos es el área constituida por el Puerto de Limón, los espacios portuarios que a su vez incluyen una infraestructura aduanera, institucional y ferroviaria importante, con una concentración de infraestructura comercial que incluye actividades diversas. Posee grandes espacios con acceso al mar pero de acceso restringido para los ciudadanos y turistas, ésta situación representa uno de los mayores problemas en la dinámica de la ciudad en detrimento de la imagen urbana a pesar de constituir uno de los elementos simbólicos (hitos) de mayor trascendencia en la ciudad.



Plan Estratégico: Estrategias y Lineamientos de Intervención

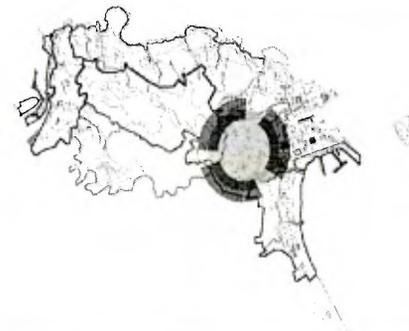
Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productiva
	Habilitación de un acceso alternativo a la ruta 32 como un ingreso prioritario para vehículos livianos a la Ciudad de Limón.	Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.	Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.	Nascent de la identidad de nuevas actividades productivas como es el caso de las ventas de artesanías a los turistas que visitan la ciudad.
	Habilitación de pasajes peatonales dentro del casco urbano que busquen lograr el diálogo entre la ciudad y el mar, un mayor aprovechamiento de los recursos urbano arquitectónicos, desarrollo de espacios de intercambio.	Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y costera"	Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.	Utilización de los espacios vacíos en la ciudad para el establecimiento de espacios que den lugar a nuevas actividades económicas productivas.
	Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirá una disminución en los niveles de contaminación y de congestionamientos.	Reutilizar los "baldeos portuarios" y otros espacios abandonados que sirven en potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.	Reforzar el concepto de identidad entendiéndola más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local.	
	Elaboración de propuestas de diseño para el mejoramiento y aumento de los servicios portuarios que favorezca la reconciliación de éste con la ciudad.	Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.	Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.	
	Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que velen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.	Cambiar el manejo de gestión de puertos que favorezca el intercambio del puerto con la ciudad, y que procure mayor eficiencia en su labor mediante una estrategia de desarrollo común, mejorando la calidad del servicio.	Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crea un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios.	
	Utilización de espacios residuales en la ciudad para habilitar zonas de uso industrial y/o de otros sectores productivos de modo planificado y regulado por las autoridades.	Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por dichas prácticas.	Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y la costa.	
	Implementación de las llamadas Zonas Francas para una correcta ubicación de zonas industriales, acorde con una propuesta de diseño para las mismas elaboradas por las autoridades locales.	Implementar una política patrimonial que busque la valoración de edificios antiguos para reconvertirlos adaptándolos a nuevos usos.		
	Promoción de programas de diseño urbano que impulsen una dinámica de intercambio que permita el			

Proyecto	kioskos de información turística	Islas ubicadas en la zona intermedia sobre el eje del Tajamar	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		II	
	Estancias & Jardines	Circuito de estancias y jardines sobre el eje del Tajamar	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
	Núcleos de Abastecimiento	Islas ubicadas en la zona intermedia sobre el eje del Tajamar	oficiales de la fuerza pública y personal de la Municipalidad de Limón	x	x		II	
Proyecto Intervención Mercado Municipal	Campo Ferial	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		III	
	Plaza Urbana estancias y espacios de reunión	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II	
	Plaza de Comidas	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		III	
	kioskos de información turística	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		I	
	Estancias & Jardines	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
	Área de circulación peatonal	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
	Zona de carga y descarga	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	x	x		II	
	Bodegas	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	x	x		II	
	Caseta de Seguridad	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	oficiales de la fuerza pública y servicios de seguridad privada	x	x		I	
	S. S. Público	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
Parqueos	Mercado Municipal del Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales y proveedores	x	x		I		
Proyecto Intervención Casco Histórico	Recorrido Histórico Arquitectónico	Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
	Programa Manejo de Patrimonio Histórico Arquitectónico & Plan Regulador	Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios y arrendatarios de inmuebles	x	x	x	I	
	Remozamiento de los 45 metros de paseo peatonal existente	Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
	Emplazamientos para exposiciones y ventas de artesanías	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	oficiales, artesanos, emprendedores en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III	
	Kioscos de Información Turística	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x	x	I	
	Mobiliario Urbano	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
	Señalización & Información	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
	Arbolización	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
Proyecto Intervención Capitanía General y Nuevo Edificio Municipalidad	Núcleo de Abastecimiento (programa manejo de desechos)	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	x	x	x	I	
	Zona de carga y descarga	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	x	x	x	I	
	Caseta de Seguridad	Puntos estratégicos del recorrido peatonal en el Casco Histórico de la Ciudad de Limón	oficiales de la fuerza pública y servicios de seguridad privada	x	x	x	I	
	Proyecto Boulevard y Nuevas sendas peatonales & Ciclo Vía	Sendas, Estancias & Jardines (mobiliario urbano)	rutas y circuitos que atraviesan estratégicamente ciertos sectores de la ciudad de Limón, paralelas a las rutas de mayor importancia y que conectan centros más importantes dentro de la ciudad, aprovechando a su vez los reconocidos que poseen las mejores vistas de los recursos naturales y arquitectónicos del sitio.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Nuevo Edificio Municipal	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	II
	Centro de Conferencias Municipal	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	III	
	Oficina de Planificación Urbana	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	III	
Oficina de Catastro Municipal	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	III		
Centro de Información & Centro de Estadística Comunal	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	III		
Oficina de la Mujer	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	III		
Plataforma de Servicios Municipales	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	III		
Intervención: Restauración Edificio Capitanía General, Museo y Centro Histórico	Propiedad en las cercanías al Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos, personal que labora para empresas privadas y ONG's público en general	x	x	x	IV		

□ Unidad Territorial 2

puerta de la ciudad kl'õ tk'õ

N



Delimitación

La región comprendida en la unidad territorial 2 se localiza al suroeste de la ciudad de Limón. Abarca una extensa área residencial y comercial que puede catalogarse por una lado como planicies propensas a inundaciones y por otro como zona de escorrentía, pequeños montes de mediana altura.

Limita al sur con el Río Cieneguita y pequeños barrios de alta densidad poblacional. Hacia el este se delimita por medio de una línea transversal que va de sur a norte atravesando una serie de barrios de gran importancia, ésta región es una de las más pobladas de la ciudad. La unidad territorial continúa hacia el norte delimitándose también por medio de una línea que atraviesa en dirección este - oeste otra zona residencial, esta vez atraviesa las montañas más elevadas de la ciudad hasta llegar a los antiguos barrios Jamaica Town. A partir de este punto el límite Este corresponde a una línea que bordea el casco histórico de la ciudad hasta llegar al importante cruce hacia Cieneguita encontrándose nuevamente con el Río.

Descripción General

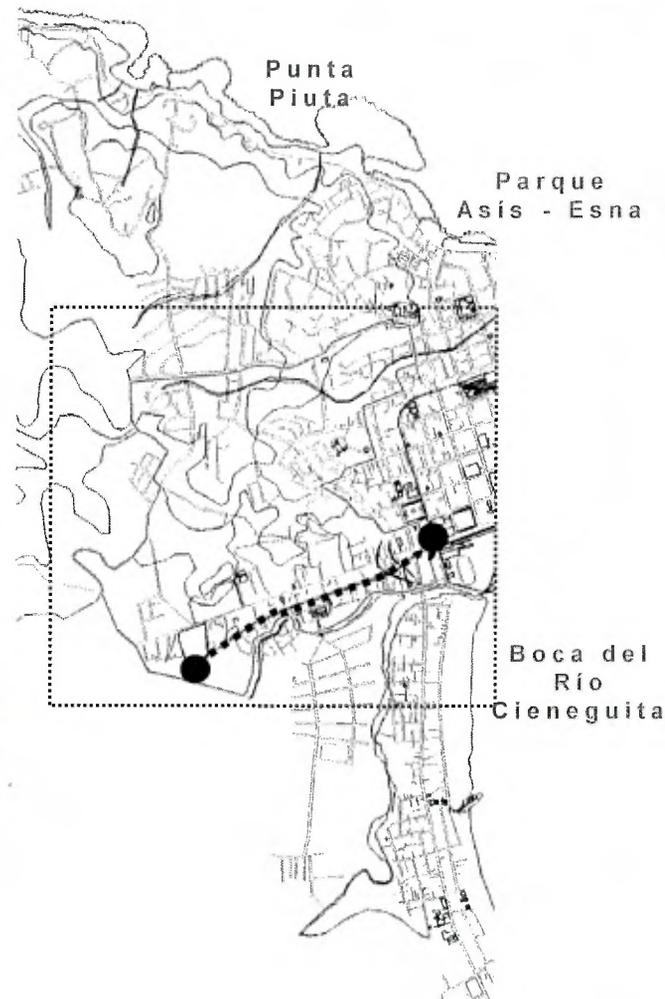
"Pese a ser el Puerto de mayor tráfico del país, con una atracción turística en potencia, ser el principal productor de banano, el principal receptor de turismo vía cruceros, y un sin fin de peculiaridades propias de una cultura única en el mundo, la

provincia de Limón no ha logrado despegar en su desarrollo económico local, a la altura, que se supone, debería estar. Más bien se ha producido una salida masiva de intelectuales, deportistas, artistas y obreros en general, durante las 3 últimas décadas" <http://www.mrlimon.com/foros/desarrollo.htm>

Es así como este sector en particular juega un papel protagónico para la imagen de la ciudad; este sitio corresponde al pórtico de la ciudad y su imagen influye decisivamente en la percepción de quienes la visitan.

Es el principal acceso a la ciudad, al centro histórico y mayor núcleo comercial de la ciudad, representa así mismo la imagen precisa del desgaste y contratiempos que vive el espacio urbano en general; el hacinamiento, la falta de planificación, el deterioro de la infraestructura pública y el manejo de elementos urbanos afea la ciudad y proyecta un caos urbano generalizado.

Puede señalarse que la ciudad de Limón no ha logrado despegar en su desarrollo económico, productivo y urbano consecuentemente con la dinámica portuaria tan importante que realiza para toda la nación, su destacada participación en la economía del país no ha tenido efectos positivos en el espacio físico; esta región es el reflejo fiel de la problemática urbana que sufre la ciudad.





LEGADO
Arquitectónico



Esta región contempla las siguientes características físico espaciales particulares: en su sistema vial se incluye el principal acceso a la ciudad y al muelle de Limón, éste a su vez presenta rutas de transporte público y algunas zonas de embotellamientos, sus sentidos viales son claros así como sus accesos; cabe señalar que esta zona cuenta con la presencia de vías de alto flujo peatonal y una infraestructura ferroviaria poco importante.

En la zona se ubica Infraestructura Educativa, Infraestructura Salud, Infraestructura Religiosa, Infraestructura Institucional, a su vez se presenta una Infraestructura Residencial cuya densidad habitacional en media que utiliza un Sistema de Drenaje Alterno distinto a las zonas que anteriormente se mencionaron.

La zona no cuenta con espacios portuarios pero sí representa una extensión de la actividad aduanera. Lamentablemente así como muchas otras zonas de la ciudad no posee un equipamiento urbano adecuado y tampoco ofrece a los ciudadanos una Infraestructura Recreación en pro de la calidad de vida de los mismos.

La zona es cercana a zonas en las que se localiza algún tipo de infraestructura cultural ya

que en su mayoría el espacio es de uso comercial con una concentración abundante de núcleos comerciales dedicados en su mayoría a actividades relacionadas con la actividad portuaria.

Puede decirse que la zona a su vez es una zona de escorrentía, potencialmente una zona de estancamiento inundable, aunque no existan ríos que la atraviesen. Posee espacios verdes abiertos importantes como áreas de protección forestal de mediana y pequeña escala.

Así como en la mayor parte de la provincia, carece de espacios de reunión y recreación como nodos y sendas para el disfrute de los peatones; algunos espacios temporales de reunión cumplen una función importante en la dinámica económica productiva de la ciudad tal como la feria del agricultor.

Los niveles de delincuencia, pobreza, violencia, desempleo y drogadicción son similares a los del centro de la ciudad los cuales son menores a otras zonas cercanas cuya problemática social asciende a niveles bastantes altos provocando una serie de problemas en el modo de vida de los ciudadanos.

Estrategias y Lineamientos de Intervención puerta de la ciudad kl'ó tk'ó

Plan Estratégico: Recomendaciones

Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productivo
	Habilitación de pasajes peatonales dentro del casco urbano de Limón que buscarían lograr el dialogo entre la ciudad y el mar; un mayor aprovechamiento de los recursos urbano arquitectónicos y edificios así como el Desarrollo de espacios de intercambio social cultural.	Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.	Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.	Generar actividades auxiliares que colaboren y respalden la actividad portuaria y la actividad comercial y de servicios que se desarrolla en el centro de la ciudad, casco histórico, que cumplan con nuevos ordenamientos territoriales y consideraciones urbanas arquitectónicas.
	Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirá una disminución en los niveles de contaminación y de congestionamientos	Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y cocters"	Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.	Proyecto Plaza de la Expresión Cultural (actual feria del agricultor) "show room cultural" que colaborara a la creación de nuevas atracciones donde el turista nacional y extranjero puede conocer y compartir de la riqueza cultural del caribe costarricense en un sitio confortable para la permanecer y disfrute de la ciudad.
	elaboración de una propuesta para la intervención de la infraestructura ferroviaria existe en la ciudad y que permita la reactivación de rutas interprovinciales, que favorezca otros sectores económicos, promueva el turismo y el disfrute de la ciudad, de modo que la infraestructura ferroviaria sea parte de la imagen urbana de la ciudad.	Reutilizar los "baldíos portuarios" y otros espacios en abandono que eleven su potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.	Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local	
	elaboración de propuestas de diseño para el mejoramiento y aumento de los servicios portuarios que favorezca la reconciliación de éste con la ciudad	Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.	Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.	
	Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que velen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.	Cambiar el manejo de gestión de puertos que favorezca el intercambio del puerto con la ciudad, y que procure mayor eficiencia en su labor mediante una estrategia de desarrollo común, mejorando la calidad del servicio.	Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crea un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios	
	Utilización de espacios residuales en la ciudad para habilitar zonas de uso industrial y / o de otros sectores productivos de modo planificado y regulado por las autoridades.	Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por dichas prácticas.	Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y la costa.	
	Promoción de programas de diseño urbano que impulsen una dinámica de intercambio que permita el disfrute de la ciudad a una correcta interacción	Implementar una política patrimonial que busque la valoración de edificios antiguos para		

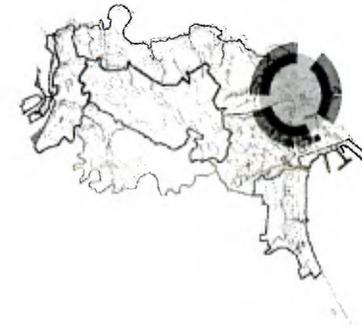
Plan de Acción: Matriz de Proyectos

Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Usuarios			Etapa	
				Tipo	Temporalidad			
					M	T		N
2 puerta de la ciudad	Proyecto Portico de la ciudad de Limón	Pasarela vivencias caribe costarricense	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros, propietarios de locales comerciales y artistas	X	X	X	II
		Feria de la Cultura	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros, propietarios de locales comerciales y artistas	X	X		II
		kioskos de información turística	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	X	X		I
		Estancias & Jardines	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I
		Área de circulación peatonal	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I
		Ciclo Vía	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I
2 puerta de la ciudad	Proyecto Plaza de la Expresión Cultural (antigua feria del agricultor)	Campo Ferial	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		II
		Plaza Urbana estancias y espacios de reunión	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		III
		Plaza de Comidas	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		III
		kioskos de información turística	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	X	X		I
		Mobiliario Urbano	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		I
		Señalización & Información	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		I
		Arbolización	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		I
		Estancias & Jardines	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		I
		Área de circulación peatonal	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		I
		Núcleos de Abastecimiento (programa manejo de desechos)	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	X	X		II
		Zona de carga y descarga	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	X	X		II
		Bodegas	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	X	X		II
		Caseta de Seguridad	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	obligación de tenerla pública y servicios de seguridad privada	X	X		I
		S. S. Público	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X		I
Parqueos	área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita - Bodegas de JAPDEVA - Casco Histórico de la Ciudad de Limón	propietarios de locales comerciales y proveedores	X	X		I		
Proyecto Pasarela Vivencias Cotidianas	Proyecto Pasarela Vivencias Cotidianas	Paseos Peatonales	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I
		Ciclo Vía	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I
		Muelles "miradores"	Área ubicada en la zona cercana al cruce hacia Cieneguita Boca del Río Cieneguita	funcionarios públicos, propietarios, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	III
		Emplazamientos Arte Efímero & Artesanos	Círculo de estancias sobre el eje de la ruta 32, en el sector que inicia en el cementerio y acaba en Parque Vargas	artefactos, artesanías, souvenirs	X	X	X	II
		kioskos de información turística	Islas ubicadas en la zona intermedia sobre el eje de la Ruta 32 en el sector que inicia en el cementerio y acaba en el Parque Vargas	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	X	X		I
		Estancias & Jardines	Región que abarca desde el cementerio hasta el cruce hacia el Caribe Sur, entrada Cieneguita.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I
		Núcleos de Abastecimiento	Círculo de estancias sobre el eje de la ruta 32, en el sector que inicia en el cementerio y acaba en Parque Vargas	propietarios, comerciantes y proveedores	X	X		I
Proyecto Boulevard y nuevas sendas peatonales & Ciclo Vía	Proyecto Boulevard y nuevas sendas peatonales & Ciclo Vía	Sendas, Estancias & Jardines (mobiliario urbano)	áreas y circuitos que atraviesan estratégicamente ciertos sectores de la ciudad de Limón, paralelas a la ruta 32, en el sector que inicia en el cementerio y acaba en Parque Vargas	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I

□ Unidad Territorial 3

espacios transparentes ká k'óa

N



Delimitación

La antigua zona americana conocida como la zona Hospital, que incluye a su vez los antiguos barrios tradicionales de Jamaica Town y Los barrios "American Cottage" de alto valor arquitectónico, es la zona comprendida por la unidad territorial 3.

Esta zona debido al determinismo geográfico, pautó una norma constructiva que al día de hoy representa una de las manifestaciones más destacada de la cultura caribeña costarricense.

La zona está determinada por límites físicos tales como el Tajamar (bordeando la costa) y las instalaciones del Hospital Tony Facio hacia el noreste, a partir de acá una línea transversal delimita la unidad territorial hacia el oeste atravesando una zona residencial de mediana densidad habitacional; el límite sur está definido por una línea que va de este a oeste y que pasa justamente al borde del Barrio Jamaica Town hasta llegar nuevamente al encuentro con el Tajamar.

Descripción General

Históricamente la provincia de Limón tiene una importancia crucial dentro del desarrollo económico y político del país, justamente en este sector de la ciudad fue en el que se construyeron los talleres del ferrocarril y a partir de esto migraron al sitio gran número de personas de diferentes etnias, procedentes de múltiples países, este representó otro polo en el proceso de urbanización de la ciudad; por otro lado se dio este efecto de urbanización de la zona debido a los trabajos que ofrecían las plantaciones de banano, por todas partes llegaron influencias extranjeras que al final de cuentas enriquecieron la cultura de los lugareños. Es en esta zona donde se establecen los primeros poblados y los más característicos hasta el día de hoy.

A pesar de su relevante historia la condición actual del sitio no lo hace poseedor de grandes cualidades que destacar, al día de hoy el sitio representa un espacio de transición entre el casco histórico y algunas zonas residenciales de altas densidades habitacionales en la ciudad.





La situación actual presenta por lo tanto una zona intermedia entre un núcleo comercial preponderante en la ciudad y el inicio de una serie de espacios residenciales de características diversas, puede afirmarse que dicho efecto ha sido causado en gran medida por el alto flujo de las vías vehiculares que lo atraviesan el sitio, la presencia de vías de alto flujo peatonal que incluye rangos de viaje frecuentados continuamente por ciclistas.

En esta zona de la ciudad se reconoce la existencia de Infraestructura Educativa, Infraestructura Religiosa, Infraestructura Institucional e Infraestructura recreativa de alto valor simbólico para la ciudad, como por ejemplo el Tajamar y el complejo de Playa los Baños. Al mismo tiempo la infraestructura de salud es de gran trascendencia para la dinámica del sitio, es a su vez llamada zona hospital ya que es acá donde se ubica el complejo del Hospital Tony Facio, de gran importancia en toda la provincia pues es el que provee de este servicio a toda la región.

La presencia de Infraestructura Residencial es de suma importancia la densidad habitacional es suficientemente alta, sin embargo no solo por este hecho sino por el hecho de que la zona acoge un legado arquitectónico único en la provincia, los barrios que mayores aportes al legado arquitectónico caribeño existen aquí, entre ellos el Barrio Roosevelt y el Barrio Americano ambos poseen características muy particulares de la

arquitectura caribeña costarricense.

El sitio, sin embargo, posee una mínima presencia de infraestructura cultural en la que particularmente puedan desarrollarse actividades de este género; tampoco presenta una concentración de infraestructura comercial o núcleos comerciales de gran escala.

No posee zonas altas, ni recursos naturales que incluyan zonas de protección forestal de mediana y pequeña escala, difícilmente se observan espacios verdes abiertos y espacios abiertos con acceso al mar y a pesar de no poseer ríos de mayor importancia representa una zona de escorrentía y una zona potencial de estancamiento inundable.

Se localizan en el sitio pocos espacios de reunión (nodos) de relevancia, éstos tienen lugar en los locales comerciales de pequeña escala, se pueden observar algunos espacios simbólicos (hitos) que a su vez corresponden a espacios recreativos tales como el parque Asis – Esna o parquecito como comúnmente es llamado.

En la zona se denotan casos de delincuencia con frecuencia; el desempleo, la pobreza, la drogadicción y la violencia no son predominantes como en otras zonas de la región.

Estrategias y Lineamientos de Intervención espacios transparentes ká k'ó'a

Plan Estratégico: Recomendaciones

Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productivo
	Habilitación de un acceso alterno a la ruta 32 como un ingreso prioritario para vehículos livianos a la Ciudad de Limón.	Establecer una red de protección ambiental que introduzca mecanismos de prevención contra riesgos ambientales y reparación de daños si se producen.	Inclusión dentro de un Plan Fequador de un Reglamento para Construcciones Industriales, que considere la morfología urbana y estilos arquitectónicos, adaptación al clima y los niveles freáticos y colabore con la imagen urbana y espacios de encuentro para sus usuarios contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida.	Impulsar la actividad turística de la zona, creando espacios que permitan un desarrollo urbano sostenible, atraer de un crecimiento de actividades portuarias y turísticas con mira a impulsar la actividad socioeconómica de la ciudad.
	Habilitación de pasajes peatonales centro del casco urbano de Limón que busquen lograr el diálogo entre la ciudad y el mar; un mayor aprovechamiento de los recursos urbano arquitectónicos y edilicios así como el Desarrollo de espacios de intercambio social cultural.	Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.	Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.	Crear opciones de espacios públicos para que tanto el ciudadano limonense como el extranjero mejoren su calidad de vida a través de la coexistencia directa de espacios urbano con la naturaleza de la ciudad, fortaleciendo la identidad del limonense y sus raíces culturales de modo que éstas generen nuevas actividades.
	Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirá una disminución en los niveles de contaminación y de congestión.	Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y costera"	Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.	
	Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que visen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.	Reutilizar los "baños portuarios" y otros espacios en abandono que eleven su potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.	Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local.	
	Utilización de espacios residuales en la ciudad para habilitar zonas de uso industrial y/o de otros sectores productivos de modo planificado y regulado por las autoridades.	Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.	Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apredada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad turística.	
	Promoción de programas de diseño urbano que impulsen una dinámica de intercambio que permita el disfrute de la ciudad y una correcta interacción entre los actores productivos y el espacio urbano.	Cambiar el manejo de gestión de puertos que favorezca el intercambio del puerto con la ciudad, y que procure mayor eficiencia en su labor mediante una estrategia de desarrollo común, mejorando la calidad del servicio.	Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicta los parámetros de diseño de espacios urbanos que crea un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios.	
	Plantear de un Plan de Ordenamiento Territorial con esquemas de urbanización que busquen el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.	Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por dichos proyectos.	Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y	

Plan de Acción: Matriz de Proyectos

Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Usuarios			Etapa	
				Tipo	Temporalidad			
					M	T		N
3 espacios transparentes ká k'ó'a	Proyecto Intervención Casco Histórico	Recorrido Histórico Arquitectónico	Sector del Casco Histórico de la Ciudad de Limón que se localiza en las cercanías del borde costero	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
		Programa Manejo de Patrimonio Histórico Arquitectónico & Plan Regulador	Sector del Casco Histórico de la Ciudad de Limón que se localiza en las cercanías del borde costero	propietarios y arrendatarios de inmuebles	x	x	x	I
		Emplazamientos para exposiciones y ventas de artesanías	Sector del Casco Histórico de la Ciudad de Limón que se localiza en las cercanías del borde costero	artistas, artesanos, expositores público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Kioscos de Información Turística	Sector del Casco Histórico de la Ciudad de Limón que se localiza en las cercanías del borde costero	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x	x	I
		Mobiliario Urbano	Sector del Casco Histórico de la Ciudad de Limón que se localiza en las cercanías del borde costero	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Señalización & Información	Sector del Casco Histórico de la Ciudad de Limón que se localiza en las cercanías del borde costero	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Arbolización	Sector del Casco Histórico de la Ciudad de Limón que se localiza en las cercanías del borde costero	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
	Proyecto Borde Costero	Paseos Peatonales	Borde costero sobre el Eje del Tajamar hasta la zona Hospital	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Ciclo Vía	Borde costero sobre el Eje del Tajamar hasta la zona Hospital	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Muelles "miradores"	Circuito de espacios a través del borde costero, desde la sección inicial del Tajamar hasta la zona Hospital	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Estancias & Jardines	Circuito de espacios a través del borde costero, desde la sección inicial del Tajamar hasta la zona Hospital	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
	Proyecto Intervención Playa Los Baños	Intervención Complejo Recreativo "Playa Los Baños" Restauración de la infraestructura existente y construcción de nueva infraestructura	Playa Los Baños	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
		Muelles "miradores"	Playa Los Baños	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Conjunto Deportivo & Salud Integral	Playa Los Baños	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		IV
		Paseos Peatonales	Playa Los Baños	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Señalización & Información	Playa Los Baños	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Núcleos de Abastecimiento	Playa Los Baños	propietarios, comerciantes y productores	x	x		I
		S. S. Público	Playa Los Baños	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
	Proyecto Boulevard y Nuevas sendas peatonales & Ciclo Vía	Sendas, Estancias & Jardines (mobiliario urbano)	Playa Los Baños	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I

□ Unidad Territorial 4

tierra que brota del mar jí sh'okó kóna kali

N



Delimitación

El borde de la costa coralina es el escenario y límite natural que delimita la unidad territorial 4 por el sector norte; la región parece brotar del mar y la mezcla de arena, coral, mar y bosque hacen de esta región un sitio único; del mismo modo que lo hace la costa coralina, el bloque natural del bosque y las montañas delimitan en toda la extensión sur y este esta unidad.

Así mismo la zona limita al noroeste con la región más próxima a la Bahía Portete y al sureste con el conocido barrio Jamaica Town.

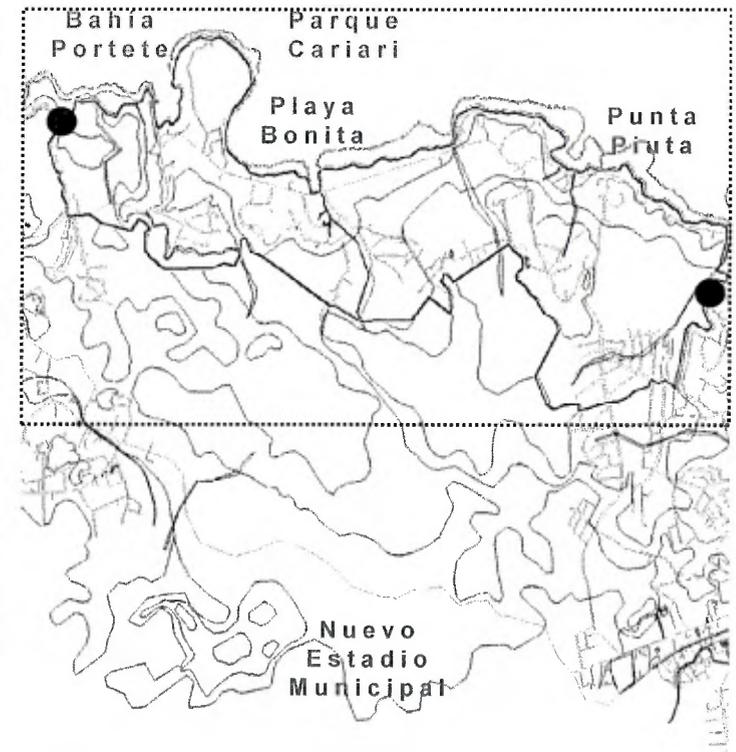
Descripción General

“La costa caribeña de Costa Rica ofrece a sus visitantes la sensación de estar en un mundo aparte del resto del país. El ritmo es más lento, la comida más picante y la melodía del reggae llena el aire denso y caliente, casi palpable. El litoral caribeño se extiende por 200 kilómetros entre Nicaragua y Panamá. En esta zona se aprecia una

cultura única, resultado de una mezcla de influencias de diferentes países: la herencia indígena integrada con costumbres africanas, orientales y españolas, crea una rica combinación de tradiciones exclusivas de esta área. Este impresionante desarrollo cultural también se debe a la ubicación remota de la costa caribeña con respecto a las áreas más pobladas del Valle Central”. <http://www.costaricaviajes.com/caribe.htm>

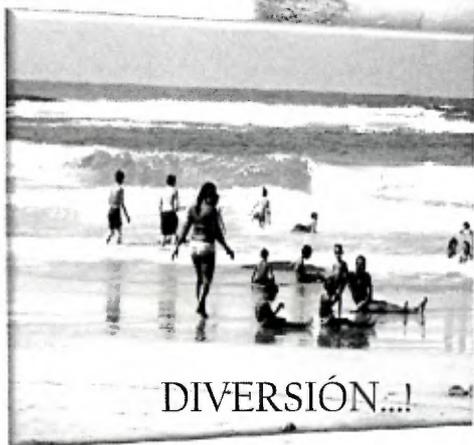
La costa coralina que bordea la ciudad de Limón es un escenario maravilloso, atractivo desde cualquier punto de vista, el desarrollo de la actividad turística empieza a emerger con fuerza y a sacar provecho de los recursos de la costa y el bosque tropical que la bordea paralelamente, haciendo del sitio un lugar inigualable.

Un recorrido rápido puede maravillar a cualquiera pero dejar a su vez una sensación de desacierto, a simple vista se puede apreciar que el potencial natural del sitio no es aprovechado y que aún falta mucho para que la zona logre un desarrollo turístico idóneo.





ACCESOS



DIVERSIÓN...!

Sin embargo es importante señalar que el sitio guarda características muy positivas que permiten que, con mayor facilidad y de manera pronta, se de un impulso favorable al desarrollo de nuevas y mejoradas actividades económicas productivas. La existencia de una infraestructura de recreación bastante estable y la concentración de una infraestructura comercial que se desarrolla a todo lo largo de la costa favorece el establecimiento de nueva infraestructura que puede o no darse en diversos núcleos comerciales o como una continuidad buscando siempre un progreso sostenible en todos los aspectos.

Por otro lado la zona incluye una Infraestructura Religiosa y una Infraestructura Residencial cuya densidad Habitacional es bastante notable, cabe señalar que ésta hace uso de un Sistema de Drenaje Alterno de gran trascendencia a nivel mundial ya que la ciudad en este sentido se encuentra a la vanguardia en sistemas de tratamiento de desechos.

Puede decirse que no existe una infraestructura cultural, de salud, de educación e institucional influyente en la zona sino que los usuarios deben trasladarse a otras zonas solicitando estos

servicios. Con relación a otras zonas también puede diferenciarse en cuanto a la poca o nula presencia de infraestructura portuaria y aduanera así como ferroviaria. El equipamiento urbano por el contrario, al igual que en muchas zonas de la ciudad, está ausente y las facilidades para transeúntes o ciclistas son inexistentes. Sin embargo las vías vehiculares representan rutas valiosas para el acceso y salida de la ciudad, para el traslado de turistas y vehículos livianos como una excelente opción alterna a la ruta 32.

La zona comprende zonas de protección forestal de mediana y pequeña escala, con presencia de recursos naturales, espacios verdes abiertos y espacios abiertos con acceso al mar, así mismo corresponde a una zona de escorrentías aunque no es definida como una zona de estancamiento inundable.

Los espacios abiertos con acceso al mar representan espacios de reunión y nodos de gran valor simbólico en la ciudad, estos espacios a su vez constituyen los hitos de mayor relevancia para los ciudadanos; acá los problemas de delincuencia, desempleo, pobreza, violencia y drogadicción tienden a ser menores que en el resto de la ciudad.

Estrategias y Lineamientos de Intervención tierra que brota del mar j'ish'ókó kóna kali

Plan Estratégico: Recomendaciones

Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productivo
	Habilitación de un acceso alternativo a la ruta 32 como un ingreso prioritario para vehículos livianos a la Ciudad de Limón	Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.	Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.	Fortalecimiento y promoción de la actividad turística en la zona de acuerdo a los parámetros que dicten los planes de manejo de Ecosistemas (promulgación de estatutos y supervisión del cumplimiento de los mismos para una adecuada planificación y uso sostenible de los recursos) con el fin de implementar un Plan de Reconquista Urbana y Costera
	Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirán una disminución en los niveles de contaminación y de congestionamientos	Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y costera"	Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.	Implementación y consolidación de nuevas actividades turísticas y corredores turísticos ecoturismo, turismo de aventura, disfrute del legado arquitectónico y recursos naturales existentes.
	Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que velen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.	Reutilizar los "baldoíos portuarios" y otros espacios en abandono que eleven su potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.	Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local	Fortalecimiento de la actividad comercial y de servicios relacionada al turismo: hospedaje, alimentación, tours, tiendas, entre otros.
	Intervención de la infraestructura pública que busque mejorar la calidad de servicios públicos de modo que estimule oportunidades de inversión mediante una nueva legislación para la Inversión Pública.	Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.	Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.	
	Modernizar, desarrollar y expandir la infraestructura pública existente incorporando los aspectos de sostenibilidad ambiental en todos los proyectos de infraestructura.	Cambiar el manejo de gestión de puertos que favorezca el intercambio del puerto con la ciudad, y que procure mayor eficiencia en su labor mediante una estrategia de desarrollo común, mejorando la calidad del servicio.	Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crean un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios	
	Definir un marco normativo municipal de supervisión y control que vele por la conservación del recurso histórico arquitectónico y por el desarrollo de proyectos de restauración de los inmuebles.	Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por dichas prácticas.	Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y la costa.	
	Crear espacios urbanos que aumenten la calidad de la vida urbana mediante un equipamiento en el mobiliario urbano y diseño de arborización	Implementar una política patrimonial que busque la valoración de edificios antiguos para reconvertirlos adaptándolos a nuevos usos.		

Plan de Acción: Matriz de Proyectos

Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Líquido			Etapas	
				Tipo	Temporalidad			
					M	T		N
4 tierra que brota del mar jí sh'ókó kóna kali	Proyecto Continuación "Borde Costero"	Paseos Peatonales	Círculo de espacios a través del borde costero, desde la sección final del Tajamar hasta Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Ciclo Vía	Borde costero, desde la sección final del Tajamar hasta Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Muelles "miradores"	Círculo de espacios a través del borde costero, desde la sección final del Tajamar hasta Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Emplazamientos Arte Efímero & Artesanos	Círculo de espacios a través del borde costero, desde la sección final del Tajamar hasta Playa Bonita	artistas, artesanos, expositores	x	x	x	II
		kioscos de información turística	Círculo de espacios a través del borde costero, desde la sección final del Tajamar hasta Playa Bonita	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		II
		Estancias & Jardines	Círculo de espacios a través del borde costero, desde la sección final del Tajamar hasta Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
		Núcleos de Abastecimiento	Círculo de espacios a través del borde costero, desde la sección final del Tajamar hasta Playa Bonita	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		II
	Proyecto Parque Asis Esna	Estancias	Parque Asis Esna	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
		Sendas Peatonales	interconexión de espacios Parque Asis Esna	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Jardines	interconexión de espacios Parque Asis Esna	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Plaza de la Expresión Artística & espacio para la salud integral	Parque Asis Esna	artistas, atletas, expositores, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
		Kiosko & Fuentes	Parque Asis Esna	comerciantes, artesanos, artistas, público en general	x	x	x	II
	Proyecto Punta Piuta	Proyecto Costa Ecológica "Punta Piuta" sitio de estudio y diversión ecológica, paseo natural	Punta Piuta	científicos, empresa pública y privada dedicada al turismo ecológico, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		III
		Muelles "miradores"	Punta Piuta	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II
		Laboratorio Ecológico de Biodiversidad & Parque de diversión turismo aventura extrema	Punta Piuta	científicos, empresa pública y privada dedicada al turismo ecológico, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		IV
		Sendas a través de la costa	Punta Piuta	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
		Señalización & Información	Punta Piuta	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
		Núcleos de Abastecimiento	Punta Piuta	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		I
		S. S. Público	Punta Piuta	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
	Proyecto Playa Bonita	Paseo de la Costa "Playa Bonita"	Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
		Muelles "miradores"	Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II
		Plazoleta del Mar expresión & arte & salud	Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		III
		Paseos Peatonales	Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
		Señalización & Información	Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
		Núcleos de Abastecimiento	Playa Bonita	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		I
		S. S. Público	Playa Bonita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I
	Proyecto Bahía Portete	Plaza de Exposiciones	Bahía Portete	artistas, músicos, conferenciantes, artesanos, público en general	x	x		III
		Muelle	Bahía Portete	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x		IV
Atracadero		Bahía Portete	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x		IV	
Mirador		Bahía Portete	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II	
Estancias		Bahía Portete	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
Sendas Peatonales		Bahía Portete	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
Jardines		Bahía Portete	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
Núcleos de Abastecimiento		Bahía Portete	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		I	
S. S. Público		Bahía Portete	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
Proyecto Parque Cariari	Proyecto Parque Ecológico "Parque Cariari" sitio de estudio y diversión ecológica, paseo natural	Parque Cariari	científicos, empresa pública y privada dedicada al turismo ecológico, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		III	
	Laboratorio Ecológico de Biodiversidad & Parque de diversión turismo aventura extrema	Parque Cariari	científicos, empresa pública y privada dedicada al turismo ecológico, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		IV	
	Parque de Diversión y Aventura Natural ecoturismo	Parque Cariari	empresa pública y privada dedicada al turismo ecológico, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		III	
	Muelles "miradores"	Parque Cariari	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II	
	Senderismo & Ruta EXTREMA ciclismo, cabalgata y motocross	Parque Cariari	deportistas, montadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
	Señalización & Información	Parque Cariari	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
	Núcleos de Abastecimiento	Parque Cariari	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		I	
	S. S. Público	Parque Cariari	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	

□ Unidad Territorial 5

tierra de paisajes vivos j í sh"okó átjo ks"ego

N



Delimitación

La unidad territorial 5 representa en parte las planicies elevadas que han sido de preferencia para el desarrollo habitacional y en parte zonas de escorrentías que amortiguan el impacto de la actividad humana gracias a los densos bosques que abriga la montaña.

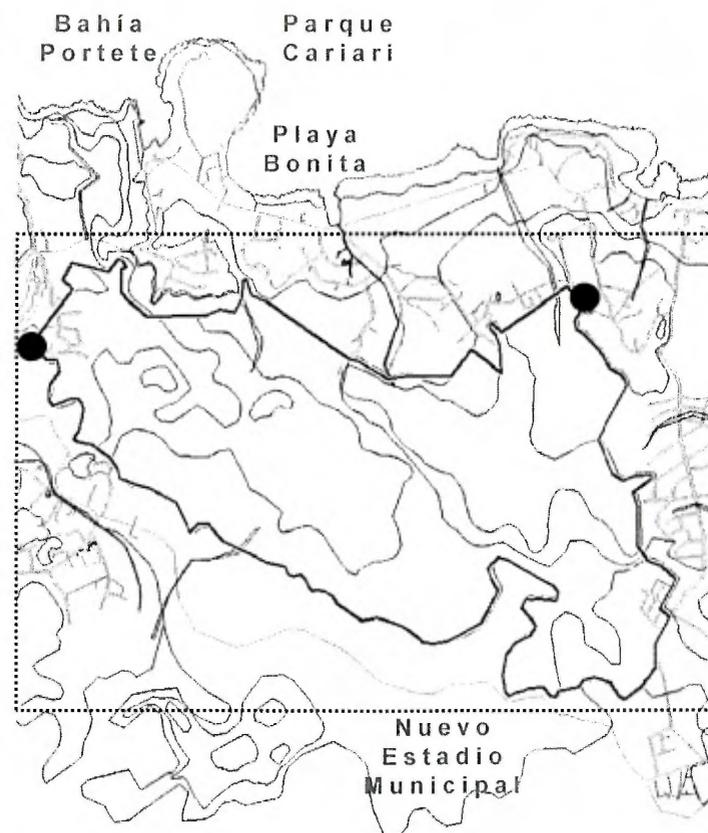
La región está delimitada de acuerdo con los cambios de topografía que ésta presenta, hacia el norte se define según el contorno que se marca al final de la pendiente y es paralela a la planicie más próxima a la costa, la cual lleva el mismo camino que la calle que va desde el muelle de Moín, hasta el casco histórico. Hacia el sur el mismo pie de la montaña que sigue el contorno de la planicie más próxima a la carretera que define la ruta 32. La región limita al este con la extensa zona residencial conformada por importantes barrios de alta densidad poblacional que limitan con el casco antiguo y al noreste con la intersección del acceso a la ciudad en el área próxima a las instalaciones de JAPDEVA en el Muelle de Moín.

Descripción General

Limón fue una zona poco poblada dado los

ataques de mosquitos y piratas en el transcurso colonial. Durante ese tiempo estaba habitado por los grupos indígenas **Huetares, Suerres, Pocociés**. Su desarrollo empezó con el arrendamiento de tierras por parte de compañías estadounidenses que buscaban dónde establecer sus zonas bananeras. Zonas urbanas de alta densidad el día de hoy se han desplazado a las planicies altas cercanas a la costa. Particularmente los sectores urbanos de estratos sociales superiores se han ubicado en esta zona y las zonas bajas más vulnerables a inundaciones se han relegado a grupos urbanos con mayores carencias económicas.

Grupos importantes de población se localizan en este sector intermedio entre el bosque tropical y la costa, sus pobladores se desplazan hacia otros sectores de la ciudad durante el día para realizar sus actividades laborales y regresan en horas de la tarde a sus hogares, por lo tanto puede afirmarse que esta zona de la ciudad es tradicionalmente un sector dormitorio; la actividad educativa es la que en mayor medida se desarrolla durante tempranas horas puesto que en este sector se logran ubicar gran cantidad de centros educativos de carácter público y privado





Una zona que mayormente ha sido una localidad residencial por años, resguarda grandes áreas de protección forestal de mediana y pequeña escala.

Debido a la densidad habitacional del sitio se ha implementado un Sistema de Drenaje Alternativo modelo para otras localidades, la eficiencia del sistema ha colocado a la provincia en la vanguardia en el manejo de aguas negras. Así mismo la localidad ha desarrollado una Infraestructura Educativa bastante amplia que ofrece suficientes oportunidades a los habitantes del sitio y del resto de la ciudad.

A su vez la región posee un sistema vial importante que cuenta con rutas diversas para el transporte público, no presenta puntos en los que confluyan diversas vías tales que produzcan embotellamientos, sin embargo se perciben sentidos viales confusos producto a su vez de la falta de señalamiento y accesos poco claros. La zona no incluye rangos de viaje frecuentados continuamente por ciclistas, la topografía no permite que este medio de transporte sea tan frecuente como en otros sitios. No existe en el sitio una presencia de infraestructura ferroviaria, tampoco espacios portuarios ni espacios extensivos de la actividad aduanera.

A pesar de ser una zona netamente residencial no se observa un equipamiento urbano adecuado, lo cual va en detrimento de la calidad de vida de sus habitantes y el disfrute de la vida urbana. Tampoco existe una Infraestructura de Recreación importante, exceptuando algunas centros deportivos que

cuentan con instalaciones gravemente deterioradas, como por ejemplo canchas de basket ball.

La Infraestructura de Salud es poca o nula en el sitio, así como la Infraestructura Cultural. Sin embargo hay una presencia destacada de Infraestructura Religiosa e Infraestructura Institucional. No se percibe una concentración de la infraestructura comercial sino que por el contrario se presenta una serie de núcleos comerciales representados en su mayoría por pulperías y servicios varios.

La zona corresponde a una continuidad de planicies elevadas que además de ser sumamente pobladas localizan una gran cantidad de recursos naturales, con la presencia a su vez de zonas de protección forestal de mediana y pequeña escala; a su vez, se logran reconocer espacios verdes abiertos.

La problemática social de la zona refleja menores niveles de incidencia en comparación con las otras localidades acá analizadas, la delincuencia más que ninguno otro mal se hace presente en la zona sin embargo sus niveles se encuentran muy por debajo de los niveles que presentan otras localidades, la pobreza, la violencia, la drogadicción y el desempleo no son problemas tan frecuentes en la zona.

Lamentablemente no puede afirmarse que esta zona residencial provea de espacios de reunión y recreación a sus vecinos, por el contrario se hacen ausentes, no se destacan hitos, nodos, sendas o ningún otro espacio simbólico en la región.

Estrategias y Lineamientos de Intervención tierra de paisajes vivos jí sh'ókó átjo ks'ego

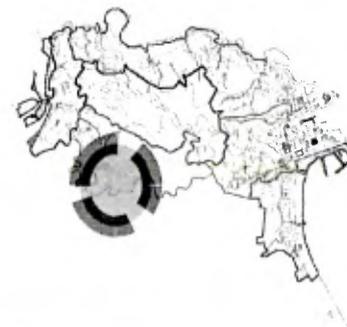
Plan Estratégico: Recomendaciones

Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productiva
Habilitación de pasajes peatonales dentro del casco urbano que busquen lograr el diálogo entre la ciudad y el mar, un mayor aprovechamiento de los recursos urbano arquitectónicos, desarrollo de espacios de intercambio	Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.	Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.	La actividad económica productiva dirigida a comercio de mayor escala e industrial que aparentemente única su desarrollo debe de ser controlada ya que esta es una zona de caracter institucional residencial, así pueden existir pequeñas células en la ciudad que suplir a las zonas aledañas pero que no ocupen extensas áreas, mediante un programa de uso de suelos que logre de modo coherente el desarrollo de las dichas actividades.	
Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirá una disminución en los niveles de contaminación y de congestionamientos	Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y costera"	Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.		
Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que velen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.	Reutilizar los "baldeos portuarios" y otros espacios en abandono que eleven su potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.	Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local		
Promoción de programas de diseño urbano que impulsen una dinámica de intercambio que permita el disfrute de la ciudad y una correcta interacción entre los sectores productivos y el espacio urbano	Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.	Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.		
Intervención de la infraestructura pública que busque mejorar la calidad de servicios públicos de modo que estimule oportunidades de inversión mediante una nueva legislación para la Inversión Pública.	Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por dichas prácticas.	Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crean un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios		
Modernizar, desarrollar y expandir la infraestructura pública existente incorporando los aspectos de sostenibilidad ambiental en todos los proyectos de infraestructura.	Implementar una política patrimonial que busque la valoración de edificios antiguos para reconvertirlos adaptándolos a nuevos usos.	Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y la costa.		
Crear espacios urbanos que aumenten la calidad de la vida urbana mediante un equipamiento en el mobiliario urbano y diseño de arborización				

□ Unidad Territorial 6

puente hacia una ciudad con visión ksá ká buluí

N



Delimitación

La región comprendida por la unidad territorial #6 incluye el área que inicia en el cruce sobre la ruta 32 que lleva justo a las Instalaciones Administrativas del Departamento de Desarrollo de JAPDEVA siguiendo el recorrido que lleva hasta el Cementerio Nuevo y al conocido cruce del Río Cieneguita que lleva hacia la zona del Caribe Sur.

A esta unidad la bordea a lo largo del límite norte un borde vegetal de gran escala que representa una de las zonas de mayor importancia en cuanto a zonas de protección dentro de la ciudad. Así mismo, de manera paralela al recorrido se localizan locales comerciales y zonas de almacenamiento asociadas a la actividad del puerto.

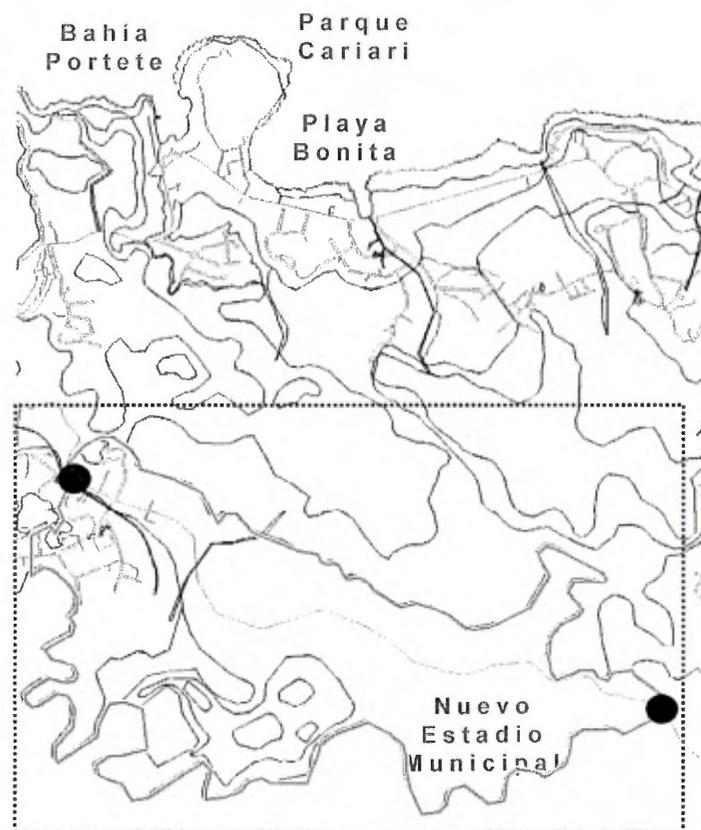
Descripción General

Este sector de la ciudad se ha constituido en una importante región para el desarrollo de actividades económicas productivas dirigidas al sector industrial aduanero relacionadas a la actividad del puerto; a su vez corresponde a un sector comercial

de gran importancia para la dinámica económica de la región. Justo en esta región finaliza la autopista 32, conocida como la autopista Guápiles, la cual conecta Limón con el resto de Costa Rica. Este camino en línea recta conecta San José con Puerto Limón, un pueblo ahora cuya actividad comercial crece vertiginosamente, pero que en su época fue vía exclusiva para la exportación de banano.

Al día de hoy la actividad se ha diversificado y a su vez ha tomado posesión de grandes áreas del territorio que conduce la carretera, una gran cantidad de predios han dado lugar al desarrollo de nuevas actividades económico productivas que permiten el desarrollo de la actividad aduanera y de transportes esencial no solo para la provincia sino para el resto del país.

Como principal acceso a la ciudad el escenario urbano muestra una deteriorada infraestructura y un desorden poco coherente con la función que el espacio desempeña. Urge una intervención que además de plantear pautas para un ordenamiento territorial procure una renovada imagen urbana contraria al decadente pórtico que la ciudad posee al día de hoy.





Pórtico
Bienvenida



Zonas Francias



El sitio es reconocido por su sistema vial de radical importancia para el país, la ruta que atraviesa la región incluye rutas para el transporte público, existen puntos en los cuales confluyen más de dos vías en los cuales son usuales los embotellamientos, al menos los sentidos viales y los accesos son claros.

La presencia de Infraestructura Institucional e Infraestructura Residencial cuya densidad habitacional es moderada se sumergen en una zona en la que se concentra determinadamente una infraestructura comercial con presencia de una gran cantidad de núcleos comerciales.

En la zona se puede observar la presencia de infraestructura portuaria, ferroviaria entre otras sin embargo prioritariamente puede entenderse la zona como una extensión de la actividad aduanera.

La presencia de infraestructura religiosa, educativa y de salud es poca; por otro lado la infraestructura cultural y de recreación es nula. La

presencia de espacios para el disfrute de peatones y usuarios varios tampoco se reconoce en el sitio, no posee equipamiento urbano siquiera.

En la región se reconocen zonas de protección forestal de mediana y pequeña escala, ésta a su vez es considerada una zona de estancamiento inundable, al mismo tiempo que la zona de escorrentías resguarda espacios verdes abiertos y recursos naturales de valor.

Presenta sin embargo niveles más altos que los que muestran otras zonas en cuanto a problemática social entre ella la delincuencia y violencia.

Como se da indicado en muchas otras regiones la falta de espacios de reunión (nodos), espacios simbólicos (hitos) y espacios de recreación (sendas) crean un sitio sin carácter, sin identidad, carentes de sentido de lugar, la calidad de vida urbana en la región es sumamente baja, no existe consideración alguna para el peatón que transita en el lugar o para aquellos que hacen uso de las bicicletas buscando trasladarse al centro de la ciudad o sitios aledaños.

Estrategias y Lineamientos de Intervención puente hacia una ciudad con visión ksá ká bulú

Plan Estratégico: Recomendaciones

Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productivo
	Habilitación de un acceso alternativo a la ruta 32 como un ingreso prioritario para vehículos livianos a la Ciudad de Limón	Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.	Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.	Mediante el manejo de uso de suelos se debe de controlar el crecimiento comercial que se ha generado y que crece vertiginosamente en detrimento del desarrollo residencial que tradicionalmente la zona posee, deben de manejarse ambas actividades de manera conjunta y sostenible.
	Habilitación de pasajes peatonales dentro del casco urbano que buscarían lograr el diálogo entre la ciudad y el mar, un mayor aprovechamiento de los recursos urbano arquitectónicos, desarrollo de espacios de intercambio	Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y costera"	Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.	
	Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirá una disminución en los niveles de contaminación y de congestionamientos	Reutilizar los "baldeos portuarios" y otros espacios en abandono que eleven su potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.	Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local	
	Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que velen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.	Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.	Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.	
	Utilización de espacios residuales en la ciudad para habilitar zonas de uso industrial y / o de otros sectores productivos de modo planificado y regulado por las autoridades.	Cambiar el manejo de gestión de puertos que favorezca el intercambio del puerto con la ciudad, y que procure mayor eficiencia en su labor mediante una estrategia de desarrollo común, mejorando la calidad del servicio.	Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crea un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios	
	Implementación de las llamadas Zonas Francas para una correcta ubicación de zonas industriales, acorde con una propuesta de diseño para las mismas elaborada por las autoridades locales	Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por dichas prácticas.	Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y la costa.	
	Promoción de programas de diseño urbano que impulsen una dinámica de intercambio que permita el disfrute de la ciudad y una correcta interacción entre los sectores productivos y el espacio urbano	Implementar una política patrimonial que busque la valoración de edificios antiguos para reconvertirlos adaptándolos a nuevos usos.		
	Inclusión dentro de un Plan Regulador de un Reglamento para Construcciones Industriales, que			

puente hacia una ciudad con visión ksá ká bulú

Plan de Acción: Matriz de Proyectos

Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Usuarios			Etapa		
				Tipo	Temporalidad				
					M	T		N	
6 puente hacia una ciudad con visión ksá ká buluí	Ruta Pasarela / Pórtico de la Ciudad	Paseos Peatonales	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
		Ciclo Vía	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
		Miradores	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
		Emplazamientos Arte Efímero & Artesanos	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	artistas, artesanos, expositores	x	x	x	III	
		kioskos de información turística	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		II	
		Estancias & Jardines	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
		Núcleos de Abastecimiento	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		II	
	Ruta Pasarela / Muelle Cruceros	Paseos Peatonales	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
		Ciclo Vía	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
		Muelles "miradores"	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
		Emplazamientos Arte Efímero & Artesanos	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	artistas, artesanos, expositores	x	x	x	III	
		kioskos de información turística	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		II	
	Ruta Pasarela / Muelle Cieneguita	Estancias & Jardines	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
		Núcleos de Abastecimiento	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		II	
		Paseos Peatonales	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
		Ciclo Vía	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
		Muelles "miradores"	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
		Emplazamientos Arte Efímero & Artesanos	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	artistas, artesanos, expositores	x	x	x	III	
	Proyecto Boulevard y Nuevas sendas peatonales & Ciclo Vía	kioskos de información turística	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		II	
		Estancias & Jardines	Eje Ruta 32 Ingreso a la ciudad de Limón desde cruce instalaciones Adm. Desarrollo de JAPDEVA hasta el cementerio de Limón	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II	
			Sendas, Estancias & Jardines (mobiliario urbano)	rutas y circuitos que atraviesan estratégicamente ciertos sectores de la ciudad de Limón, paralelas al eje que define la Ruta 32	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I

□ Unidad Territorial 7

paisajes de un alma alegre átj"o wigl"ei s é rbáa

N



Delimitación

La zona conocida como Barrio Cieneguita y las zonas aledañas que incluyen Playa Cieneguita, la zona del Cruce y la zona urbana vecina es la que llamamos con el nombre de Unidad Territorial #7. En ésta se encuentra una vasta región residencial que incluye varios barrios de importante densidad habitacional, así mismo incorpora dentro de sí una dinámica zona de paso, que es a su vez la ruta que comunica con el Aeropuerto de la ciudad, con la bella zona del Caribe Sur de gran atracción turística, y a la zona de Talamanca.

Descripción General

En Limón, la delincuencia tiene otro aliado: la oscuridad. De noche, tanto el cantón central como la región de Cieneguita, entre otras, luce en total penumbra, el alumbrado público es inexistente o deficiente.

"Es una ciudad oscura y eso es una ventaja para el antisocial", aseguró Guillermo Bermúdez, jefe del OIJ local. Luis Hernández, director regional de la Fuerza Pública, dijo que han pedido al ICE que cambie el voltaje de las bombillas. "De noche se ve

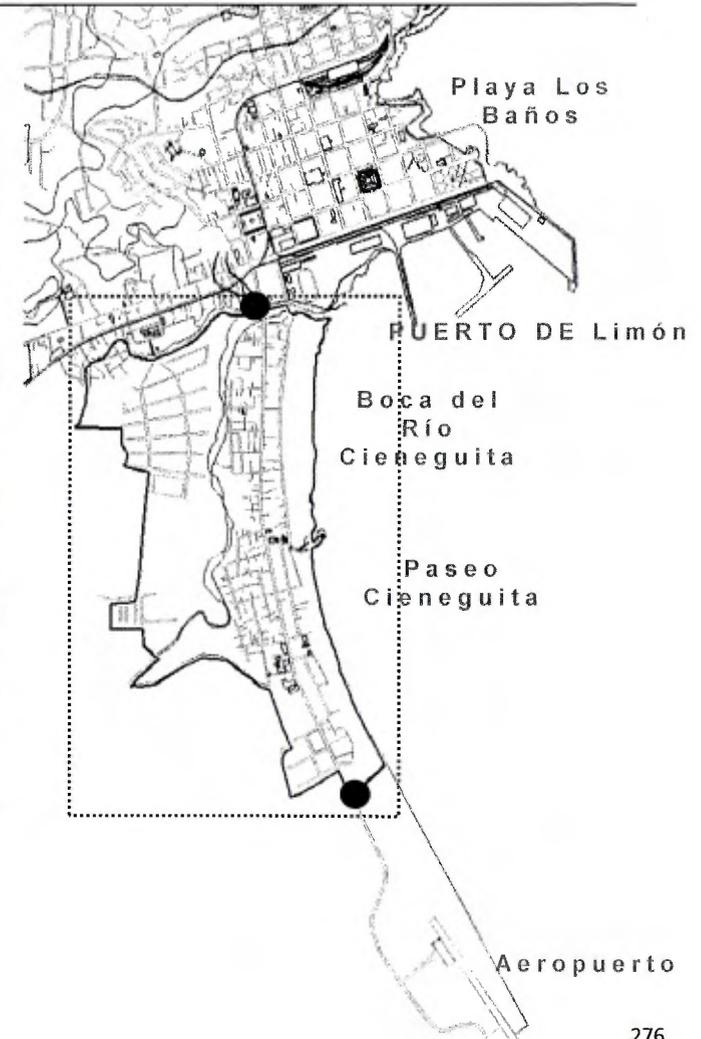
menos aquí que en cualquier otra provincia del país", agregó.

En Cieneguita, las calles lucen desoladas, la situación sin embargo no luce mejor con la luz del día, los niveles de delincuencia, desempleo, drogadicción y alcoholismo en el sitio son mayores que en cualquier otra región de la provincia.

La vista panorámica al mar, al muelle y a la Isla, así como la extensa playa no son recursos que al día de hoy se les atribuya algún valor, son oportunidades para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, no solo los locales sino de los costarricenses, la apertura a un nuevo espacio urbano se ve opacada por una dinámica social deteriorada llena de vicios y la visión corta de quienes no han tomado acción para detener la precaria situación social, llámese gobierno, policía, vecinos.

El panorama no es nada satisfactorio para una región residencial que desde décadas se ha hundido en un fango de delincuencia y violencia.

Declaraciones tomadas del diario Al Día. Domingo 22 de junio de 2008, San José, Costa Rica. Alejandro Arley Vargas.





La región cumple un papel muy importante dentro de la ciudad ya que es el paso más importante para dirigirse a las playas más visitadas del Caribe costarricense, su sistema vial presenta rutas para el transporte público importantes, no presenta puntos importantes de embotellamientos y sus sentidos viales, así como sus accesos, son bastantes claros para los usuarios, la región es bastante transitada por ciclistas y peatones aunque no cuente con una infraestructura vial en excelente estado para su tránsito.

La presencia de una Infraestructura Educativa, y una Infraestructura Religiosa abastecen las necesidades de sus habitantes, no así la Infraestructura de Salud ya que los usuarios deben desplazarse a otros sitios para recibir estos servicios, la Infraestructura de recreación es inexistente aún teniendo la playa de frente, algunos puntos como el muelle y el dique son utilizados por vagabundos y drogadictos tanto en horas tempranas de la mañana como por las tardes y las noches, debido principalmente a que no existe un adecuado manejo de mobiliario urbano, ni mucho menos de una infraestructura cultural o institucional que provea de estos elementos en el espacio urbano, es por lo tanto una zona netamente residencial de una importante densidad habitacional.

No se presenta una concentración

importante de comercios, es por el contrario una red de servicios comerciales aislada que abastece a los habitantes; no existe tampoco una extensión de la actividad aduanera o portuaria como sucede en otras regiones anexas al centro de la ciudad o cercanas al muelle de Limón; finalmente una infraestructura ferroviaria que conecta con sitios como El Valle de la Estrella atraviesa la región.

En algunos puntos de la región se presentan estancamientos de aguas que causan inundaciones en épocas de lluvia, en la zona existen importantes causas de ríos como el Río Cieneguita de importancia para la pesca artesanal, que colindan con una serie de espacios abiertos con acceso al mar y que representan núcleos potenciales para el desarrollo del turismo nacional y espacios de recreación que mejoren la calidad de vida urbana.

La problemática que la región presenta es mucho mayor que en las demás regiones de la ciudad, la delincuencia y el desempleo desencadenaron otra problemática asociada: la drogadicción y alcoholismo que ningún beneficio ha aportado al mejoramiento de la calidad de vida; el espacio urbano carece de espacios simbólicos o espacios de reunión, no se distinguen hitos, nodos o sendas que promuevan el disfrute del espacio urbano.

Estrategias y Lineamientos de Intervención paisajes de un alma alegre átj'õ wgl'ei s érbáa

Plan Estratégico: Recomendaciones

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productivo
	<p>Habilitación de un acceso alternativo a la ruta 32 como un ingreso prioritario para vehículos livianos a la Ciudad de Limón</p>	<p>Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.</p>	<p>Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.</p>	<p>El caracter consolidado como residencial de la zona debe de ser aprovechado y debe de motivar al desarrollo de espacios urbanos que colaboren con el mejoramiento de la vida de sus habitantes, la actividad comercial que se genera debe de plantearse a manera de celdas de abastecimiento que suplan las necesidades básicas.</p>
	<p>Habilitación de pasajes peatonales dentro del casco urbano que busquen lograr el diálogo entre la ciudad y el mar, un mayor aprovechamiento de los recursos urbano arquitectónicos, desarrollo de espacios de intercambio</p>	<p>Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y costera"</p>	<p>Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.</p>	<p>La extensa playa propone el desarrollo de un sector recreativo que impulse las buenas costumbres y valores dentro de una sociedad. Urgida de ellos, el Proyecto Paseo Cieneguit incluye la habilitación de espacios para la recreación, el deporte y actividades económicas productivas asociadas a estas actividades primarias tales como: chinamos de comidas, artesanías - cachivache alquiler de equipos para deporte entre otros</p>
	<p>Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirá una disminución en los niveles de contaminación y de congestión</p>	<p>Reutilizar los "baldíos portuarios" y otros espacios en abandono que eleven su potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.</p>	<p>Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local</p>	
	<p>elaboración de propuestas de diseño para el mejoramiento y aumento de los servicios portuarios que favorezca la reconciliación de éste con la ciudad</p>	<p>Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.</p>	<p>Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.</p>	
	<p>Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que velen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.</p>	<p>Cambiar el manejo de gestión de puertos que favorezca el intercambio del puerto con la ciudad, y que procure mayor eficiencia en su labor mediante una estrategia de desarrollo común, mejorando la calidad del servicio.</p>	<p>Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crea un sitio sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios</p>	
	<p>Utilización de espacios residuales en la ciudad para habilitar zonas de uso industrial y/o de otros sectores productivos de modo planificado y regulado por las autoridades.</p>	<p>Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por actividades...</p>	<p>Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos...</p>	

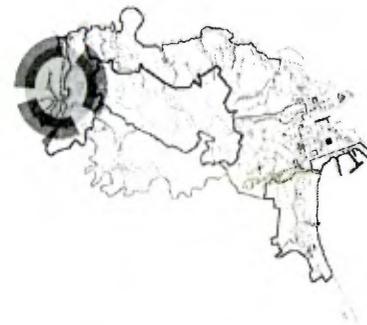
Plan de Acción: Matriz de Proyectos

Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Tipo	Usuarios			Etapas
					Temporalidad			
					M	T	N	
7 paisajes de un alma alegre átj'o wigi'eis é rbáa	Proyecto Pasarela Vivencias Cotidianas en el Caribe costarricense	Paseos Peatonales	Ruta hacia el Caribe Sur Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Ciclo Vía	Ruta hacia el Caribe Sur Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
		Emplazamientos Arte Efímero & Artesanos	Ruta hacia el Caribe Sur Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	artistas, artesanos, expositores	x	x	x	III
		kioskos de información turística	Ruta hacia el Caribe Sur Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		III
		Estancias & Jardines	Ruta hacia el Caribe Sur Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Núcleos de Abastecimiento	Ruta hacia el Caribe Sur Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	propietarios, comerciantes y proveedores	x	x		III
	Proyecto Muelle Boca del Río Cieneguita	Muelle	Cercanías Puente Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	II
		Atracadero	Cercanías Puente Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II
		Mirador	Cercanías Puente Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Estancias	Cercanías Puente Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Oficinas Administrativas	Cercanías Puente Entrada Cieneguita Boca del Río Cieneguita	personal administrativo de Muelle Boca del Río Cieneguita JAPDEVA / adm. privada	x	x		III
	Proyecto Paseo Cieneguita	Paseo de la Isla "emplazamientos y estancias"	espacios sobre el eje de la costa Playa Cieneguita con vista panorámica hacia la Isla Uvita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Boulevard Cultura & Arte Alegria & Salud	círculo de espacios abiertos a través del eje costero Playa Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II
		Plaza de Comidas y Feria Caribañá kioskos para ventas	Punto Estratégico en la región media del eje costero Playa Cieneguita	guías turísticos, propietarios de locales comerciales, empleados y proveedores	x	x		III
		Zona de carga y descarga & Programas para el manejo de desechos sólidos	Puntos estratégicos del recorrido definido por el eje costero Playa Cieneguita	personal autorizado por la municipalidad, propietarios de locales comerciales, proveedores	x	x	x	II
Paseos Peatonales		Eje costero que bordea Playa Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
Mobiliario Urbano		Eje costero que bordea Playa Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
Arbolización		Eje costero que bordea Playa Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
Señalización & Información		Eje costero que bordea Playa Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	
Área de exposición y ventas		Punto Estratégico en la región media del eje costero Playa Cieneguita	artistas, artesanos, vendedores, turistas nacionales y extranjeros	x	x		II	
Área de trabajo para artistas		Punto Estratégico en la región media del eje costero Playa Cieneguita	artistas, artesanos, expositores	x	x		IV	
Plaza de Exposiciones (escenario)		Punto Estratégico en la región media del eje costero Playa Cieneguita	artistas, artesanos, expositores	x	x		III	
kioskos de información turística		Puntos estratégicos del recorrido definido por el eje costero Playa Cieneguita	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	x	x		II	
Caseta de Seguridad		Puntos estratégicos del recorrido definido por el eje costero Playa Cieneguita	oficiales de la fuerza pública y servicios de seguridad privada	x	x		I	
S. S. Público		Puntos estratégicos del recorrido definido por el eje costero Playa Cieneguita	propietarios de locales comerciales, público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x		I	
Parqueos	Puntos estratégicos del recorrido definido por el eje costero Playa Cieneguita	propietarios de locales comerciales y proveedores	x	x		I		
Proyecto Intervención Aeropuerto de Limón	Diseño arquitectónico que permita el aprovechamiento de la infraestructura existente para la habilitación de nuevos espacios de intercambio social y comercial asociados a un programa aéreo de mayor proyección que no solo aumente el número de vuelos que actualmente se ofrecen sino se amplíe la oferta de servicios.	Aeropuerto de Limón	personal administrativo y empleados públicos de aviación civil y otros, empresas privadas dedicadas al transporte aéreo, propietarios de locales comerciales, artistas, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	IV	
Proyecto Rutas Ferroviarias	Propuesta para la intervención de la infraestructura ferroviaria existente en la ciudad de Limón que permita la reactivación de rutas interprovinciales, que favorezca otros sectores económicos, que promueva el turismo y el disfrute de la ciudad, de modo que la infraestructura ferroviaria sea parte de la imagen urbana de la ciudad.	Infraestructura & Rutas Ferroviarias de la Ciudad de Limón	personal administrativo y empleados públicos Incofer, propietarios de locales comerciales, artistas, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	IV	
Proyecto Boulevard y Nuevas sendas peatonales & Ciclo Vía	Sendas, Estancias & Jardines (mobiliario urbano)	rutas y circuitos que atraviesan estratégicamente ciertos sectores de la ciudad de Limón, paralelos al eje que define la costa Playa Cieneguita	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I	

□ Unidad Territorial 8 + □ Unidad Territorial 8.a

un sitio que despierta con vientos de tradición ká shk é wal s i wá y'ë

N



Delimitación

La zona en la que se ubica la unidad territorial 8 comprende las cercanías del puerto de Moín, el cual está localizado 6 kilómetros al Noreste de Puerto Limón, a una distancia de aproximadamente 160 kilómetros por tierra de San José

Descripción General

El Puerto de Moín fue construido originalmente por Recope, para la descarga de petróleo importado de Venezuela. El Puerto tiene tres atracaderos, dos de ellos de multipósitos de -12 metros para la exportación de bananos y una terminal petrolera de -14 metros, para importar petróleo; que funciona también como terminal para banano y está equipada con un sistema de faja transportadora para la descarga de fertilizantes.

En el caso portuario, en los últimos dos decenios del siglo XX, las exportaciones de Costa Rica hacia el resto del mundo se multiplicaron y el número de turistas aumentó de gran forma con la de que en este período, las inversiones en estos sectores fueron mínimas.

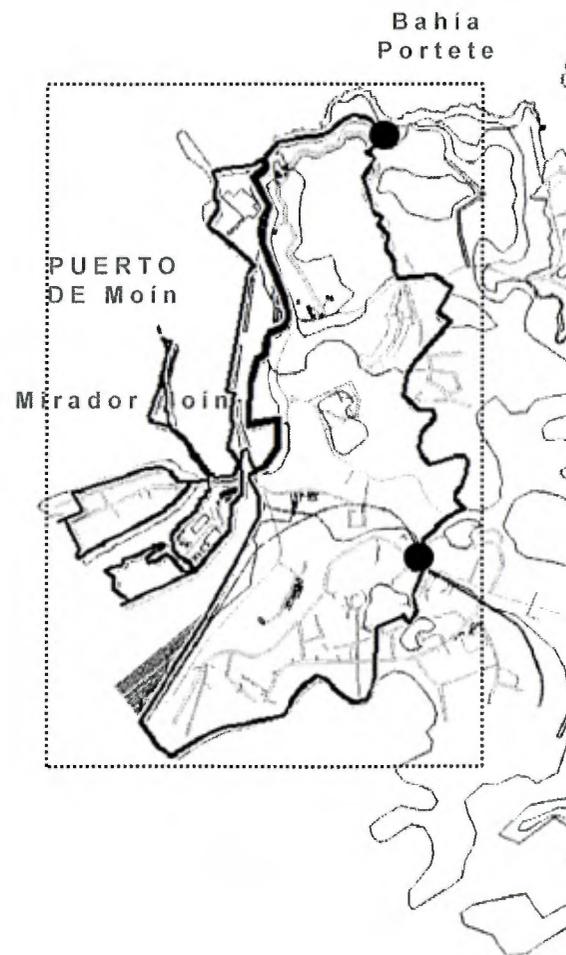
Es por lo tanto este momento en la historia en el que se vuelven a abrir las puertas al cambio y a la inversión en la estructura del mismo.

En el 2016, el puerto de Moín tendría cuatro

nuevos muelles privados para atraer a enormes buques portacontenedores que cruzan el canal de Panamá según el actual gobierno de Costa Rica. Junto al actual muelle taiwanés, en Moín; se construiría un muelle que tendrá 11 metros de profundidad y capacidad para atender barcos medianos que viajan por Centroamérica, el Caribe y Estados Unidos. Este primer puesto debería estar construido antes del 2012. Los otros tres muelles estarían en el 2016. Para levantarlos se necesita un rompeolas de 2,5 kilómetros de largo que se extendería mar adentro desde playa Moín.

El plan fue aprobado en el mes de setiembre del año 2008 por la directiva de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (Japdeva). Con la aprobación del plan maestro, la institución dio el primer paso hacia la concesión de obras nuevas en los muelles de Limón y Moín. Para ese mismo año un concesionario privado habría convertido a Limón en un puerto exclusivamente turístico.

De acuerdo con Francisco Jiménez, presidente ejecutivo de JAPDEVA, este plan concuerda con el objetivo de convertir a Limón en una ciudad-puerto atractiva para los extranjeros. Desde Limón, los turistas podrían viajar a conocer las bellezas del parque nacional Tortuguero y las arenas blancas y negras de Puerto Viejo, Talamanca





La función que cumple la región cercana al Muelle Moín es determinante no sólo para la dinámica económica de la provincia sino para el sector económico y comercial del país. La zona se encuentra ubicada estratégicamente para facilitar el acceso y salida de los tráileres que ingresan al muelle. La ruta que atraviesa el sitio representa un acceso alterno al centro de la ciudad de gran valor paisajista.

En la región se localiza una importante infraestructura ferroviaria, así como una serie de espacios portuarios y espacios que son extensiones de la actividad portuaria.

La infraestructura comercial tiene que ver exclusivamente con la actividad del puerto, no se observan núcleos comerciales importantes de mayor escala. Al mismo tiempo la existencia de infraestructura residencial es mínima, tal como la Infraestructura Religiosa presente. No se localiza una infraestructura educativa, de salud, recreativa o cultural, a parte de las instalaciones de la gerencia de desarrollo de JAPDEVA la infraestructura institucional tampoco es muy representativa.

Tal como se ha mencionado con anterioridad la mayoría de las regiones en la presente investigación mencionadas carecen enormemente de un equipamiento urbano coherente con las necesidades de los habitantes;

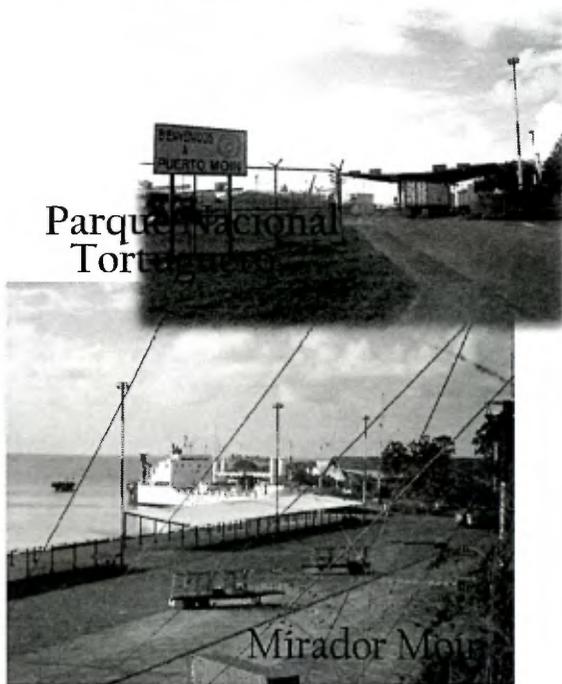
el espacio urbano ha sido relegado al tránsito vehicular y ha dejado en el olvido a los peatones y ciclistas, el equipamiento urbano se encuentra ausente en esta región de la ciudad, a pesar de los recursos escenográficos, las vistas panorámicas, la cercanía al bosque y la cercanía al mar en la zona, no existen espacios recreativos, espacios abiertos de reunión o encuentro que permitan a los usuarios el disfrutar de la bella ciudad.

La región cuenta con micro espacios que pueden denominarse planicies elevadas pobladas, zonas de escorrentías en las cuales no sólo se ubican espacios portuarios sino que también residencias particulares y una serie de hoteles importantes para la oferta de servicios turísticos los cuales aprovechan a su vez la presencia de espacios abiertos con acceso a la mar y espacios verdes.

Existen en el sitio lugares considerados hitos o espacios simbólicos para los habitantes de la región sin embargo éstos no representan espacios nodales y/o espacios para el esparcimiento y recreación.

La delincuencia afecta directamente la región como en el resto de la ciudad, la violencia, el desempleo, la drogadicción y alcoholismo, así como la pobreza, es menor que en resto de la ciudad.

Parque Nacional
Torre



Mirador Moín

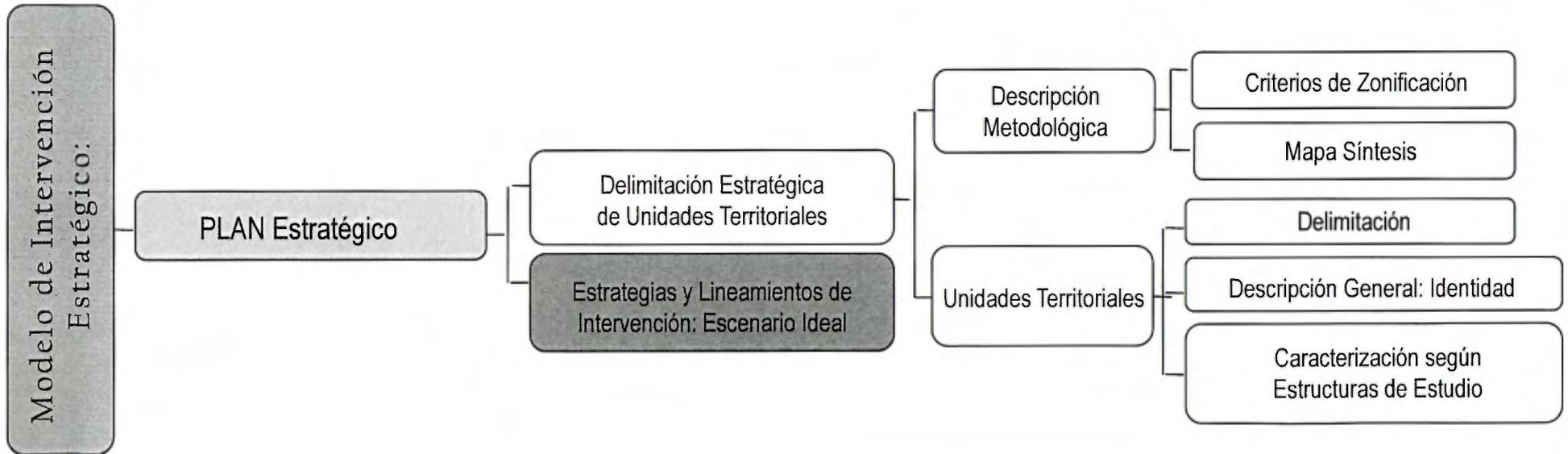
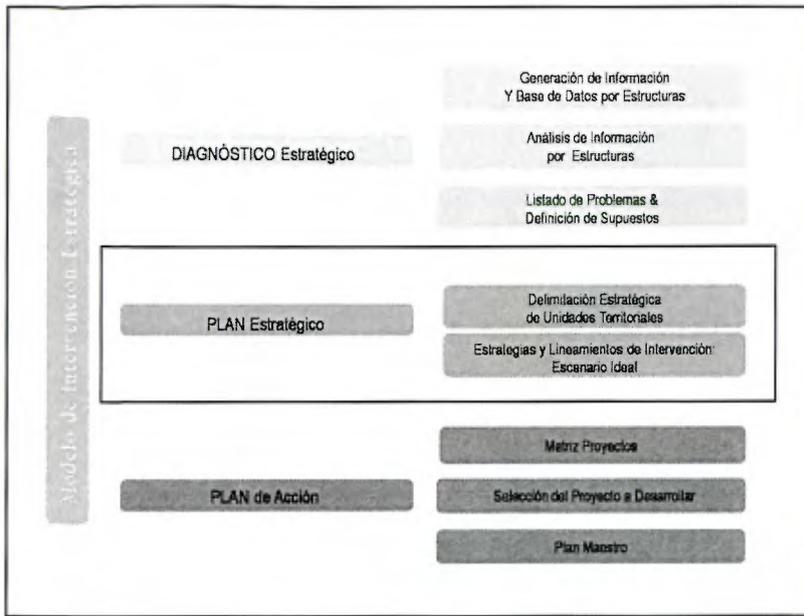
Estrategias y Lineamientos de Intervención

un sitio que despierta con vientos de tradición
káshkéwalsiwá'y'e

Plan Estratégico: Recomendaciones				
Unidad Territorial	Infraestructura Físico Espacial	Infraestructura Físico Ambiental	Infraestructura Socio Cultural	Infraestructura Económico Productivo
	Habilitación de pasajes peatonales que buscarían lograr el diálogo entre la ciudad y el mar, un mayor aprovechamiento de los recursos urbano arquitectónicos, desarrollo de espacios de intercambio	Valorar paisajista y funcionalmente los espacios portuarios y urbanos existentes para la realización de una óptima intervención en los mismos.	Plantear proyectos desde una visión intercultural y de inclusión social que se formulen con la participación de los actores sociales locales. Las iniciativas para lograr el desarrollo nacen de la participación mixta entre diversas entidades y la ciudadanía.	Fortalecer la actividad e imagen portuaria de la zona (JAPDEVA) mediante la intervención de la infraestructura física existente, que al día de hoy no es funcional y se encuentra en estado de abandono, impidiendo que la actividad se desarrolle en forma óptima y genere a su vez una mejor imagen al público.
	Habilitación de vías dentro de la ciudad para el uso de las bicicletas aprovechando su aceptación y altos niveles de popularidad que permitirá una disminución en los niveles de contaminación y de congestionamientos	Reorganizar y restaurar los espacios portuarios con acceso a la costa que aporten valores a una imagen urbana de la ciudad en un "Plan de reconquista urbana y costera"	Contemplar la formulación de un plan estratégico de desarrollo que cuente con la participación de organizaciones civiles locales que garanticen la más orgánica integración posible entre la ciudad y el puerto.	Desarrollo de la actividad turística asociada al puerto, aun sabiendo que la última es preponderante dentro del espacio urbano, por esta razón son necesarias las regulaciones que colaboren con un desarrollo de ambas ya que la zona abriga un enorme recurso natural y costero único en la ciudad.
	elaboración de propuestas de diseño para el mejoramiento y aumento de los servicios portuarios que favorezca la reconciliación de éste con la ciudad	Reutilizar los "baldfos portuarios" y otros espacios en abandono que eleven su potencial funcional y permita desplegar usos reveladores de una sociedad rica culturalmente vinculando el entorno marítimo.	Reforzar el concepto de identidad entendiéndose más como un proceso que como un estado, construcción de una identidad emprendedora para que la población se apropie más del deseo de superación y desarrollo local	
	Desarrollo de programas de ordenamiento territorial y planes reguladores que velen por el correcto progreso constructivo en la ciudad de Limón.	Plantear un programa para el manejo de suelos y áreas colindantes a ríos y quebradas que no permita sean utilizadas para la agricultura y asentamientos humanos.	Construir una nueva imagen de la ciudad libre de las distorsiones con las cuales es apreciada por el resto del país y que se considere como un centro de actividad dinámico.	
	Promoción de programas de diseño urbano que impulsen una dinámica de intercambio que permita el disfrute de la ciudad y una correcta intersección entre los sectores productivos y el espacio urbano	Cambiar el manejo de gestión de puertos que favorezca el intercambio del puerto con la ciudad, y que procure mayor eficiencia en su labor mediante una estrategia de desarrollo común, mejorando la calidad del servicio.	Entender y promover el desarrollo de la ciudad desde una base de identidad urbana propia de sus usuarios que dicte las pautas de diseño de espacios urbanos que crea un alto sentido de lugar y pertenencia en sus usuarios	
	Intervención de la infraestructura pública que busque mejorar la calidad de servicios públicos de modo que estimule oportunidades de inversión mediante una nueva legislación para la Inversión Pública.	Implementar campañas informativas y de concientización en la población que alerte de las consecuencias y el impacto ambiental causado por dichas prácticas.	Crear espacios que den vida al casco central por medio de la posibilidad de desarrollar actividades culturales y productivas que promuevan las tradiciones mediante nuevos espacios integradores de la ciudad, el puerto y la costa.	
	Modernizar, desarrollar y expandir la infraestructura pública existente incorporando	Implementar una política patrimonial que busque		

Plan de Acción: Matriz de Proyectos

Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Usuarios			Etapa	
				Tipo	Temporalidad			
					M	T		N
8 un sitio que despierta con vientos de tradición ká shk é wal s i wá y e	Proyecto Muelle Moín	Intervención arquitectónica que favorezca la reconciliación del puerto con la ciudad, en el sentido de abrir las puertas y la oferta de servicios a los habitantes locales, de esta manera el puerto se puede volver a abrir a Limón	Muelle de Moín	funcionarios públicos, personal que labora para la empresa JAPDEVA, empleados de empresas privadas relacionadas a la actividad portuaria, personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo.	x	x	x	I - II - III
		nuevas obras de infraestructura portuarias para el acceso y recepción de mercancía y de pasajeros de acuerdo a un modelo de vanguardia en el manejo de puertos	Muelle de Moín	funcionarios públicos, personal que labora para la empresa JAPDEVA, empleados de empresas privadas relacionadas a la actividad portuaria, personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo.	x	x	x	IV
		reubicación, optimización y acondicionamiento de las áreas de aduanas y almacenamiento	Muelle de Moín	funcionarios públicos, personal que labora para la empresa JAPDEVA, empleados de empresas privadas relacionadas a la actividad portuaria, personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo.	x	x	x	III
	Proyecto Muelle Caribe Norte "Tortuguero"	Muelle	Contiguo al Anfiteatro, frente al Parque Vargas, costado Este	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Atracadero	Contiguo al Anfiteatro, frente al Parque Vargas, costado Este	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	x	x		III
		Mirador	Contiguo al Anfiteatro, frente al Parque Vargas, costado Este	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	III
		Estancias	Entre el edificio municipal de la ciudad de Limón y el Parque Vargas	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Sendas Peatonales	interconexión de espacios & borde de la costa	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Jardines	interconexión de espacios & borde de la costa	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	I
		Plaza de Exposiciones	Contiguo al edificio municipal de la ciudad de Limón costado Este	artistas, músicos, conferencistas, artesanos, público en general	x	x	x	IV
Intervención Instalaciones Administración de Desarrollo de JAPDEVA	Nuevo Conjunto Institucional JAPDEVA conjunto edilicio que incluye los espacios necesarios para el establecimiento de las actividades de la administración portuaria, espacios de reunión y expresión accesibles a toda comunidad	sitio estratégico ubicado en las cercanías del Muelle de Moín	empleados del sector público, JAPDEVA, empleados del sector privado empresas relacionadas a la actividad del puerto y público en general	x	x		I - II - III	
Proyecto Ruta alterna Ruta 32	Carretera alterna de ingreso y salida a la ciudad de Limón, intervención paisajista & señalización, mobiliario urbano para paradas específicas para el transporte público.	rutas que atraviesan estratégicamente ciertos sectores de la ciudad de Limón, paralelas a las rutas de mayor importancia y que conectan centros más importantes dentro de la ciudad, aprovechando a su vez los recorridos que poseen las mejores vistas de los recursos naturales y arquitectónicos del sitio.	público en general, turistas nacionales y extranjeros	x	x	x	IV	



Plan Estratégico:
Recomendaciones y Estrategias de Desarrollo



ESTRATEGIAS

DE DESARROLLO Y RECOMENDACIONES

SIMBOLOGÍA	
Río Cieneguita	
Intervenciones Proyectos urbanos importantes	
Micro proyectos urbanos	
Bordes vegetales, Vegetación en general	
Intervención en sendas peatonales y vehiculares	
Aprovechamiento de visuales	
Intervención casco histórico/Edif. patrimoniales	
Demarcación de unidad	
Nuevas actividades económicas	
Rescate cultural	
Intervención Aeropuerto	
Intervención rutas ferroviarias	
Llegada de cruceros	
Aprovechamiento de playas	
Ciclo vías	
Actividades acuáticas	
Actividades deportivas /recreación	

Diagrama Síntesis

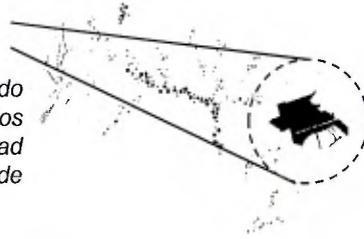
Unidades Territoriales

- ① Unidad Territorial 1
- ④ Unidad Territorial 4
- ⑦ Unidad Territorial 7
- ② Unidad Territorial 2
- ⑤ Unidad Territorial 5
- ⑧ Unidad Territorial 8
- ③ Unidad Territorial 3
- ⑥ Unidad Territorial 6
- Unidad Territorial 8.a

Unidad Territorial I

“Sin embargo existe también el pasado con sus súbitas rosas y modestos escándalos con sus duros sonidos de una ansiedad cualquiera y su insignificante comezón de recuerdos...”

Mario Benedetti



Nuestra Huella sé t'o

Su intención de desarrollo radica principalmente en el rescate de la cultura y costumbres limonenses; es en esta unidad territorial que se encierra el corazón de la ciudad de Limón, su trayectoria histórica política la distingue del desarrollo del resto de ciudades del país. Posee un rico material arquitectónico que hoy forma parte del patrimonio histórico del país, éste puede llegar a transformarse en un gran atractivo para sus visitantes nacionales o extranjeros, y es por esta razón que se propone dar prioridad a un plan y políticas de mantenimiento de todo el legado arquitectónico, logrando el embellecimiento de la ciudad y convirtiéndolos en íconos importantes dentro la trama urbana limonense; se recomienda así la restauración y el mantenimiento de los edificios patrimoniales como nuevos atractivos que generen nuevos ingresos a la ciudad y diversifiquen las actividades económico productivas, dándoles el espacio necesario, y procurando la lectura y el respeto de las mismas dentro de la ciudad.

Por otro lado se quiere intensificar las vivencias dentro de la ciudad de Limón, de esta manera se plantean recorridos urbanos que logren mostrar las costumbres y tradiciones del limonense, transformando actividades cotidianas en grandes atractivos de la ciudad. Serán recorridos en los que además de apreciar todas las siluetas urbanas, se logre admirar la riqueza natural existente tal como el Parque Vargas, el Tajamar “vista al mar” y el exuberante remate visual que desde la ciudad impone la Isla Uvita, una incalculable riqueza ecológica del país.

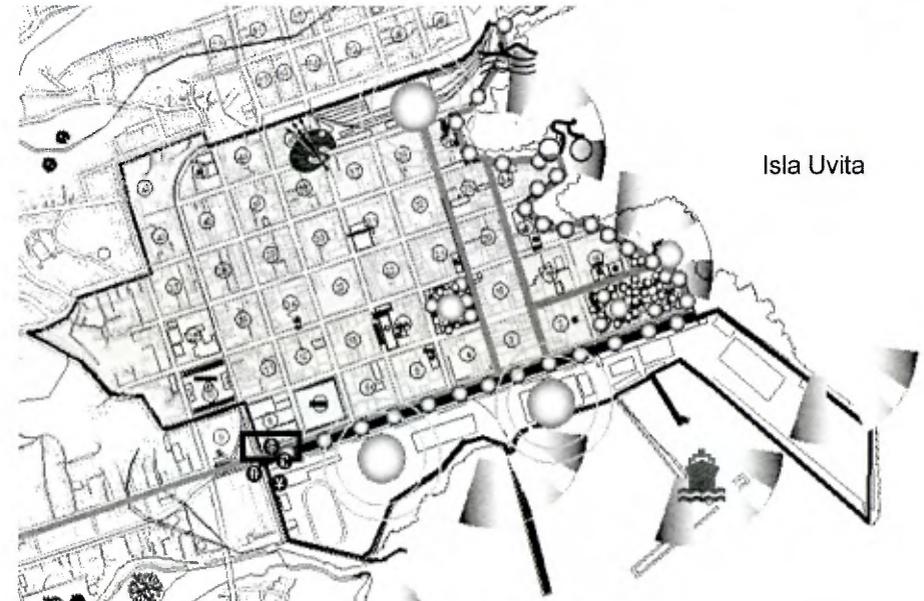
Se promoverán también espacios públicos donde el ciudadano pueda divertirse haciendo uso de las instalaciones habilitadas, mismas que en su mayoría promueven la cultura y el comercio artesanal artístico, por esta razón se deben crear parámetros de expansión y pautas que controlen el crecimiento de otras actividades económicas y de las zonas residenciales que bordean la ciudad.

De esta forma la propuesta procura reactivar el uso de espacios urbanos para la recreación, el arte y la cultura, entremezclándolos con recorridos que muestran toda la riqueza arquitectónica y natural que posee la ciudad promocionando la diversificación de actividades económicas.

Programa de Intervención Proyectos Propuestos

- Proyecto Muelle, Anfiteatro, Parque Vargas
- Proyecto Mercado Artesanías
- Intervención patios del Incofer (promoción de actividades culturales, ubicación de instituciones culturales)
- Proyecto Tajamar
- Proyecto Intervención Mercado Municipal
- Proyecto Intervención Casco Histórico
- Proyecto Boulevard y Nuevas sendas peatonales
- Proyecto Ciclo Vía
- Proyecto Intervención Capitanía General y Nuevo Edificio Municipalidad

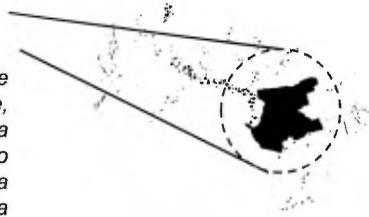
Diagrama Síntesis Configuración territorial del programa





Unidad Territorial 2

"Ah si pudiera elegir mi paisaje elegiría, robaría esta calle, esta calle recién atardecida en la que encarnizadamente revivo y de la que sé con estricta nostalgia el número y el nombre de sus setenta árboles...."
 Mario Benedetti



kl'o tk'o

Puerta de la ciudad

El propósito de intervención de esta unidad, principalmente concierne en darle un carácter de vestíbulo o de pórtico a la ciudad de Limón; paralelamente se pretende en el recorrido de acceso a la ciudad que actualmente carece de espacios y sendas que den un sentido de bienvenida a la localidad, en este sentido se propone la incorporación de una serie de elementos urbanos / mobiliario urbano, así como un tratamiento en las vías de circulación: aceras, calles y bordes vegetales que dirijan a los visitantes al centro de la ciudad, de esta manera se surgen recorridos agradables visualmente y confortables que incitan al visitante y despiertan la curiosidad por ingresar, evitando el concepto zona de paso sin personalidad alguna hacia diferentes puntos, usualmente hacia las playas ubicadas en el Caribe Sur de la provincia.

Se pretende mostrar, a través del recorrido, una pincelada cultural a todos aquellos que recorran la unidad, ya que como pórtico que representa la ciudad, la idea radica en exponer, a través de elementos urbanos, pinturas y murales, muestras culturales de este pueblo caribeño.

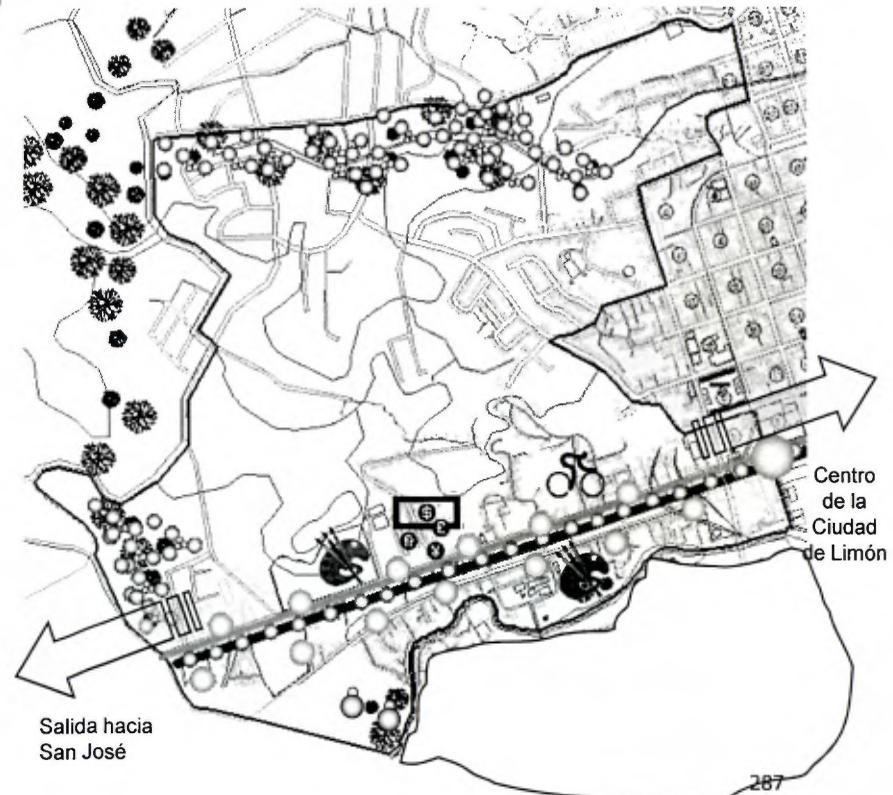
Así mismo se crea un remate visual para esta pasarela cultural, por medio de un proyecto "plaza" donde los ciudadanos y extranjeros puedan interactuar en espacios públicos disfrutando de su ciudad. La plaza pretende habilitar lugares agradables de recreación para que tanto locales como extranjeros vivan las experiencias y las costumbres de manera cercana, y conozcan del vaivén de esta peculiar ciudad caribeña.

Por otro lado la plaza también pretende dar acogida a actividades propias de la comunidad como es la feria del agricultor que servirá como eslabón de nuevas actividades que han surgido en la ciudad, tal es el caso de la actividad turística, que se ha incrementado con la llegada de turistas a la ciudad a través de la llegada de cruceros, así también incluyendo actividades como la venta de artesanía, ventas de comidas y grupos culturales que actualmente no tienen un espacio físico definido en la trama urbana de la ciudad para desarrollarse, y que por el contrario se encuentran hoy desatendidas en todo sentido.

Programa de Intervención Proyectos Propuestos

- Proyecto Pórtico de la ciudad de Limón
- Proyecto Plaza de la Expresión Cultural & Campo Ferial (antigua feria del agricultor)
- Proyecto Ciclo Vía

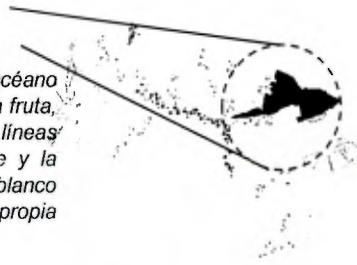
Diagrama Síntesis Configuración territorial del programa





Unidad Territorial 3

"Si de tus dones y de tus destrucciones, Océano a mis manos pudiera destinar una medida, una fruta, un fermento, escogería tu reposo distante, las líneas de tu acero, u extensión vigilada por el aire y la noche, y la energía de tu idioma blanco que destroza y derriba sus columnas en su propia pureza demolida."
Pablo Neruda



Espacios Transparentes **ká k'óa**

Particularmente en esta unidad territorial se localizan proyectos muy diversos entre sí, por esta razón es una de las unidades más complejas en actividades e intenciones urbanas; a pesar de tener gran predominancia en áreas residenciales, ésta contaría con proyectos de gran escala como la intervención de gran parte del casco histórico de la ciudad, el cual tiene que ver con el rescate y fortalecimiento de la tradición cultural limonense aunado a una restauración de algunos de los edificios patrimoniales del sitio.

Por otra parte en toda su periferia costera se propone el proyecto "Borde Costero", sugiriendo un tratamiento en el conocido Tajamar y en las vías peatonales paralelas, tipo boulevard aprovechando las vistas panorámicas hacia la Isla Uvita y Océano Atlántico, patrimonio natural de la ciudad, de este modo los ciudadanos tendrán acceso directo al mar así como la posibilidad de recrearse en espacios confortables, se propone el mejoramiento visual en dicho eje gracias a la incorporación de elementos vegetales que no solo embellecerán sino que crearán microclimas para mantener los niveles de confort adecuados, también se propone la habilitación de una vía exclusiva para ciclistas que vincule toda la periferia costera de la ciudad promoviendo el deporte y medios de transporte más amigables con el medio ambiente.

El boulevard peatonal será complementado por proyectos que se desarrollarán simultáneamente, tal es el caso de la intervención en la "Playa Los Baños", como sitio ideal para disfrutar del mar, la creación de micro comercios "núcleos de abastecimiento e información turística" será una opción para la diversificación económica y generación de servicios.

El objetivo general para la intervención de este espacio está en crear un enlace visual, funcional y de intercambio entre el mar, la costa y la ciudad.

Programa de Intervención Proyectos Propuestos

- Proyecto Intervención Casco Histórico
- Proyecto Borde Costero
- Proyecto Intervención Playa Los Baños
- Proyecto Nuevas Sendas Peatonales
- Proyecto Ciclo Vía

Diagrama Síntesis Configuración territorial del programa

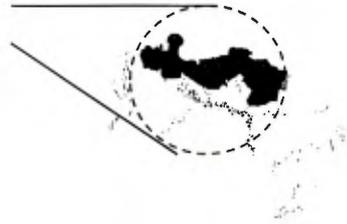




Unidad Territorial 4

*"Dos cuerpos frente a frente
son a veces dos olas
y la noche es océano."*

Octavio Paz



Tierra que brota del mar j í sh'ókó kóna kali

Es fácil de reconocer el carácter y potencial turístico incalculable que este espacio dentro de la ciudad posee, sin embargo la actividad portuaria y residencial que bordea la mayor parte de esta localidad, ejerce una fuerte barrera física que impide la interacción de la ciudad con la playa, el mar y la exquisita vista panorámica.

Por dicha razón, la propuesta de intervención para dirigir su desarrollo se logra a través de una serie de proyectos que plantean la apertura y la interacción del mar con la costa y la ciudad; se pretende así la creación de bulevares: sendas peatonales - ciclo vías, en las que se desarrollen intervenciones paisajistas a lo largo de todo su recorrido, además de la incorporación de espacios para las estancias que funcionen a su vez como miradores, plazas de expresión artísticas y núcleos de abastecimiento, es decir zonas de recreación multiuso para los visitantes y locales. Proyectos que permitirán la explotación sostenible del recurso hídrico como Laboratorios Marinos y pequeños muelles para el desarrollo de actividades deportivas, pesca acuática, entre otros, que permitan la diversificación y promoción de la actividad turística, comercial y productiva del sitio.

Así mismo se buscará dar un giro a la actividad portuaria, de modo que ésta logre convertirse en un atrayente más a la ciudad de Limón dejando de ser una actividad hermética para la misma, es lograr que el puerto se abra a la ciudad, de esta manera la misma logrará fusionarse con actividades turísticas, adaptando la actividad portuaria como un nuevo "show room" mostrando sus mecanismos y logísticas de funcionamiento. Con esta iniciativa se generarán nuevos espacios urbanos con acceso al mar, nuevas experiencias para disfrutar del mar y por otro lado nuevas ofertas de servicios y empleos y por lo tanto nuevas oportunidades para experimentar la ciudad, a favor del mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

- ### Programa de Intervención Proyectos Propuestos
- Proyecto Tajamar Continuación "Borde Costero"
 - Proyecto Parque Asís Esna
 - Proyecto Punta Piuta
 - Proyecto Playa Bonita
 - Proyecto Bahía Portete
 - Proyecto Parque Cariari
 - Proyecto ciclo vía

Diagrama Síntesis
Configuración territorial del programa





Unidad Territorial 5

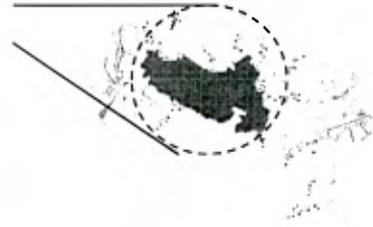
*"Hoy, alegría,
encontrada en la calle,
lejos de todo libro,
acompañame:
contigo
quiero ir de casa en casa,
quiero ir de pueblo en pueblo,
de bandera en bandera.
No eres para mí solo."
Pablo Neruda*

Tierra de paisajes vivos j í sh"okó átjo ks"ego

Podemos hacer referencia al potencial natural de esta región, su particular topografía, la amplia barrera vegetal con que cuenta, y el gozar de las mayores alturas de la ciudad, permitir que este sitio sea único e inigualable, una grandiosa vista panorámica hacia el océano y el borde costero de la ciudad asociada a las amplias áreas verdes de vegetación exuberante realmente son del disfrute de todos aquellos que visitan el lugar.

El sitio otorga el óptimo desenvolvimiento para diversidad de intervenciones urbanas, tal es el caso del mirador Moín, que gracias a la topografía que se presenta, se convierte en el lugar idóneo, para espacios públicos que permiten el aprovechamiento visual hacia el mar y toda la actividad portuaria del Puerto de Moín, se plantean una serie de intervenciones para ofrecer nuevos espacios urbanos a los habitantes de la región tales como parques, estancias, así como centros deportivos que procuren ser una nueva opción para el mejoramiento de la vida de los ciudadanos específicamente los jóvenes de la ciudad.

Debido a la falta de espacios dentro de la ciudad para el establecimiento de edificios institucionales, se plantea la incorporación de Oficentros en esta región, con lo que gran parte de las instituciones que al día de hoy no se han podido localizar acá lo hagan, se pretende la creación de ámbitos dentro de la trama urbana, que mantengan un carácter institucional y así logren una mejora en la lectura y organización espacial de la misma, dando facilidades funcionales para el ciudadano limonense al acortar distancias y agilizar la interacción entre las mismas instituciones.



Programa de Intervención Proyectos Propuestos

- Proyecto Mirador Moín
- Promoción de espacios abiertos de recreación como parques, canchas deportivas entre otros.
- Proyecto Ubicación Conjuntos Institucionales.

Diagrama Síntesis Configuración territorial del programa





Unidad Territorial 6

*De añoranzas vivo, de añoranzas sueño
y es que es malo soñar así?
Cuando todo fue bello y tierno...
cuando los sueños y las risas
formaban un espiral que subía
muy alto, cuando aquellos besitos
cubrían mis mejillas, cuantos olores
se percibían en el aire...*
Anónimo



Puente hacia una ciudad con visión ksá ká buluí

Es específicamente en este sitio en el que la nueva ciudad de Limón debe de reflejarse, debe de ser una zona pionera en marcar una nueva dinámica y un nuevo modelo de vida en la ciudad puerto que es Limón. El proyecto "Ruta Pasarela", logra a partir justamente de este sitio iniciar nuevas experiencias y nuevas oportunidades de vivir la ciudad, dada su ubicación esta región servirá de pórtico para toda la ciudad de Limón. Se pretende igual que en otros sectores dar un carácter de acceso que introduzca y dirija al visitante de forma paulatina al centro de la ciudad, de tal manera que en todo su recorrido se transporte por estaciones culturales donde la persona se lleve una idea clara de lo que la cultura limonense representa, su peculiar colorido y la calidez de su gente. Así, a través de un tratamiento e intervención en las sendas peatonales y vehiculares, se logre crear espacios agradables que generen un atractivo de carácter cultural y económico para la población nacional y el turismo en general.

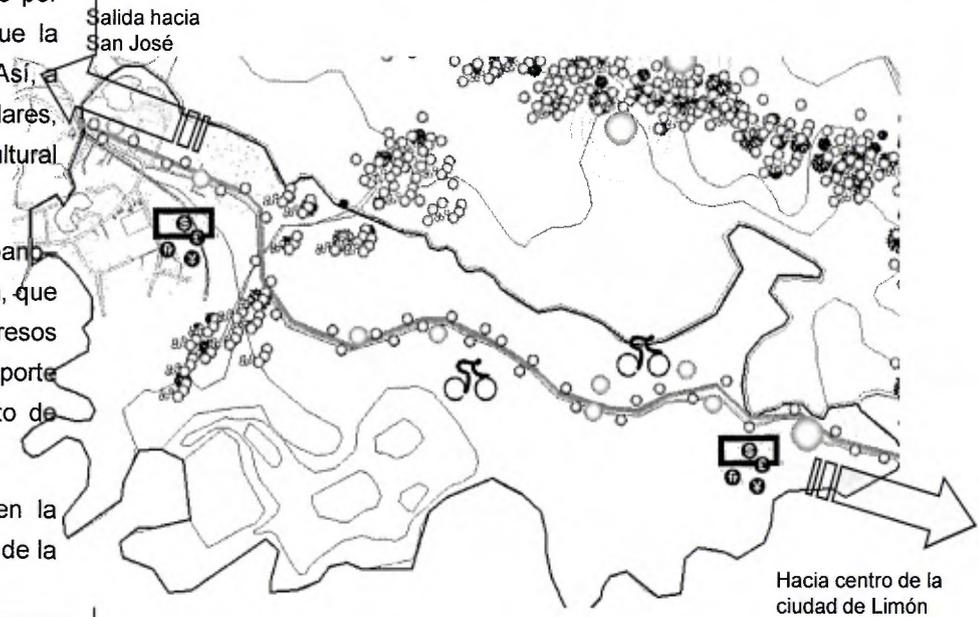
Asimismo, se pretende conectar dichos recorridos con espacios urbanocosteros como por ejemplo el proyecto Muelle Cruceros y Muelle Cieneguita, que generen nuevas actividades socio económicas y, por lo tanto, ingresos económicos a la población, además, fomentar espacios de recreación y deporte que estimulen el mejoramiento en la calidad de vida y el enriquecimiento de relaciones interpersonales entre el limonense y el visitante.

Finalmente, esta unidad busca generar atractivos turísticos que impulsen la economía y productividad en la localidad y nuevas opciones para el disfrute de la ciudad.

Programa de Intervención Proyectos Propuestos

- Ruta Pasarela / Pórtico de la Ciudad
- Ruta Pasarela / Muelle Cruceros
- Ruta Pasarela / Muelle Cieneguita
- Proyecto Nuevas sendas peatonales
- Proyecto Ciclo Vía

Diagrama Síntesis Configuración territorial del programa

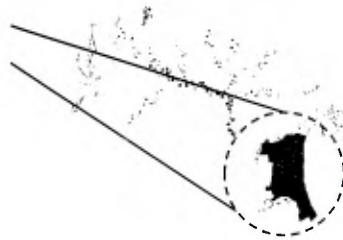




Unidad Territorial 7

*"defender la alegría como un principio
defenderla del pasmo y las pesadillas
de los neutrales y de los neutrones
de las dulces infamias
y los graves diagnósticos ..."*

Mario Benedetti



Paisajes de un alma alegre átj'o wigl'ei s é rbáa

Concepto Estratégico de Intervención / Escenario Ideal

El propósito de intervención de este espacio, se enfoca principalmente en convertir las costumbres y vivencias diarias de los habitantes de esta localidad limonense en un atractivo para el visitante, de esta manera se plantea intervenir una senda vehicular y peatonal que actualmente atraviesa este sector residencial limonense, mediante un encadenamiento de proyectos particulares con el recorrido de carácter cultural, artístico y paisajístico, que logre mostrar esta particular cultura caribeña.

Se proponen proyectos, como es el caso del proyecto Paseo Cieneguita, donde el principal objetivo es erradicar la problemática social, el mismo representa una nueva opción de recreación, donde el local pueda tener un espacio para realizar actividades deportivas y culturales de manera libre y segura. Por otro lado, este proyecto gozará de una ciclo vía la cuál generará una opción más sana para que el ciudadano se traslade por la ciudad y así se vincule con el resto de ciclo vías que bordean toda la costa de la misma.

La reactivación de las rutas ferroviarias, tanto para uso turístico como público es una nueva opción de transporte colectivo que abaratará los costos del mismo y colaborará con el descongestionamiento de la ciudad.

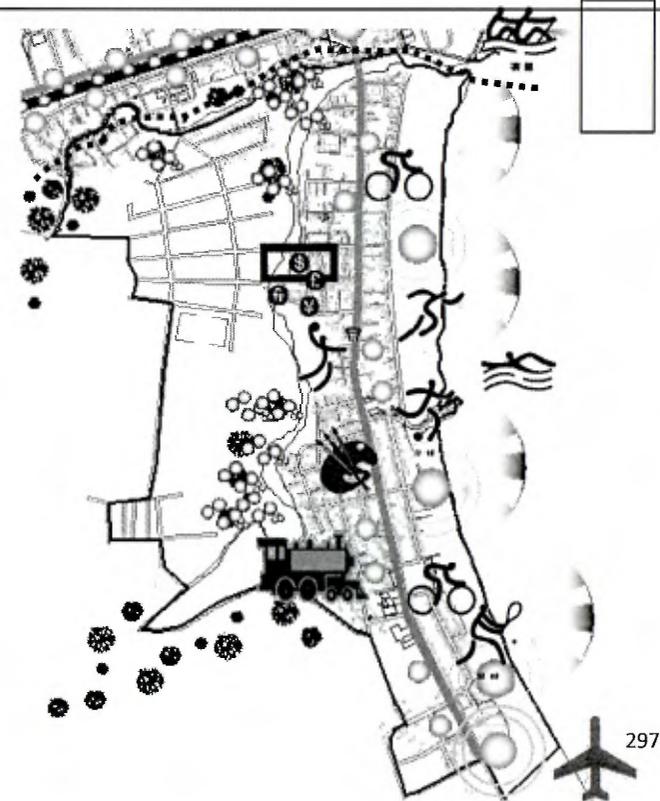
El proyecto en la boca del Río Cieneguita, pretende también ser una opción legal y controlada para el pescador artesanal en el cuál, aunado a un nuevo muelle, las personas podrán gozar de espacios donde participar en diversas actividades tales como la pesca deportiva y deportes acuáticos, además de disfrutar de las vistas panorámicas hacia la Isla Uvita y el resto de la costa.

Por último, se propone una intervención al actual aeropuerto de Limón que ya fue declarado aeropuerto internacional y que debido a la creciente demanda de visitantes, se encuentra colapsado y sus instalaciones ya no tienen la capacidad adecuada para dar el mejor servicio.

Programa de Intervención Proyectos Propuestos

- Proyecto Pasarela Vivencias Cotidianas en el Caribe costarricense
- Proyecto Muelle Boca del Río Cieneguita
- Proyecto Paseo Cieneguita
- Proyecto Intervención Aeropuerto de Limón
- Proyecto Rutas Ferroviarias
- Proyecto Nuevas sendas peatonales
- Proyecto Ciclo Vía

Diagrama Síntesis Configuración territorial del programa





Unidad Territorial 8

*“La nostalgia se escurre de los libros
se introduce debajo de la piel
y esta ciudad sin párpados
este país que nunca sueña
de pronto se convierte en el único
sitio donde el aire es mi aire
y la culpa es mi culpa...”
Mario Benedetti*



Un sitio que despierta con vientos de tradición

ká shk é wal s i wá y e

Concepto Estratégico de Intervención / Escenario Ideal

Esta unidad representa una de las más importantes en cuanto a imagen institucional se refiere, ya que la misma acoge las instalaciones del Departamento de Desarrollo de JAPDEVA una de las instituciones estatales de mayor prestigio en el país, que se encarga del desarrollo portuario de la ciudad, así como de colaborar con el desarrollo de las comunidades, dirigiendo sus recursos con una proyección social en las comunidades limonenses, el sitio se encuentra en completo deterioro y abandono. Así mismo este conjunto institucional alberga el muelle del que parten las embarcaciones con destino hacia Tortuguero, por esta razón se propone un proyecto de intervención en la infraestructura de la institución, para lograr un mejoramiento en el funcionamiento de ésta y del muelle.

Asociado a lo anteriormente citado, se propone el proyecto “Muelle de Moín” con el cual no solo se crean nuevos atractivos turísticos en la localidad, ya que se contaría con una infraestructura funcional y estética para recibir a los turistas nacionales e internacionales que tienen un interés de visitar el puerto y otros destinos marítimos, sino que, principalmente se pretenderá aumentar la capacidad y área del muelle, con nuevas y amplias instalaciones tales como una marina y nuevos muelles de carga y descarga con lo cual se generarán mayores ingresos y nuevos puestos de trabajos para la ciudad.

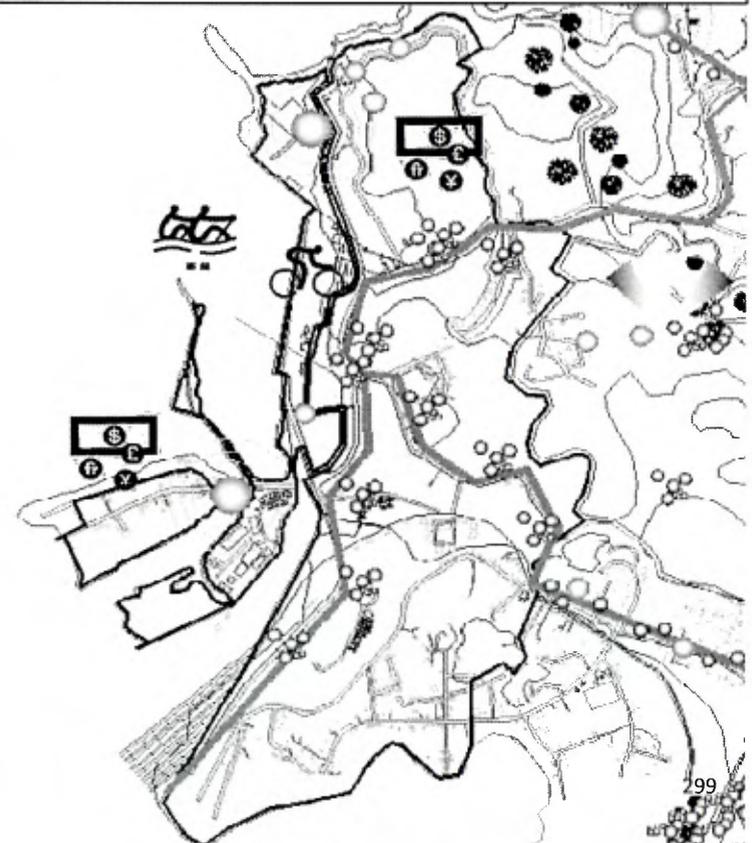
Debido al alto congestionamiento de tráileres con contenedores y vehículos pesados, se propone la utilización de una ruta alterna a la ruta 32, como nueva alternativa de ingreso a la ciudad, que además de permitir el descongestionamiento de la vía principal, cuenta con grandiosas vistas panorámicas y espacios conectores de destinos y una gran parte de las opciones de destinos turísticos tales como hospedaje y alimentación que la ciudad ofrece.

De este modo, se sugiere primordialmente la habilitación de una ruta alterna a la ruta 32, así como una intervención paisajista en la misma a través de un tratamiento en las sendas peatonales y bordes de vegetación; a su vez se propone el desarrollo de proyectos de gran envergadura como la intervención en la infraestructura edilicia de JAPDEVA, el Muelle Tortuguero y el Muelle Moín.

Programa de Intervención Proyectos Propuestos

- Proyecto Muelle Moín
- Proyecto Muelle Tortuguero
- Intervención Instalaciones Administración de Desarrollo de JAPDEVA
- Proyecto Ruta alterna Ruta 32

Diagrama Síntesis Configuración territorial del programa







ESTRATEGIAS

DE DESARROLLO Y RECOMENDACIONES

SIMBOLOGÍA	
Río Cieneguita	
Intervenciones Proyectos urbanos importantes	
Micro proyectos urbanos	
Bordes vegetales, Vegetación en general	
Intervención en sendas peatonales y vehiculares	
Aprovechamiento de visuales	
Intervención casco histórico/Edif. patrimoniales	
Demarcación de unidad	
Nuevas actividades económicas	
Rescate cultural	
Intervención Aeropuerto	
Intervención rutas ferroviarias	
Llegada de cruceros	
Aprovechamiento de playas	
Ciclo vías	
Actividades acuáticas	
Actividades deportivas /recreación	

Diagrama Síntesis

Unidades Territoriales

- ① Unidad Territorial 1
Unidad Territorial 1.a
- ② Unidad Territorial 2
- ③ Unidad Territorial 3

- ④ Unidad Territorial 4
- ⑤ Unidad Territorial 5
- ⑥ Unidad Territorial 6

- ⑦ Unidad Territorial 7
- ⑧ Unidad Territorial 8
Unidad Territorial 8.a



INTERVENCIÓN

MUESTRAS DE LO QUE PRETENDE SER LA CIUDAD Y LA INTERVENCIÓN EN DIVERSAS UNIDADES TERRITORIALES

- | | | | | |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 1 | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 2 | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 4 | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 6 | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 8 |
| <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 1.a | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 3 | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 5 | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 7 | <input type="checkbox"/> Unidad Territorial 8.a |

RESCATE CULTURAL

Reactivación de espacios urbanos para la recreación, el arte y la cultura

N



PROYECTO TAJAMAR



Nuestra Huella
sétimo Unidad 1

“AH SI PUDIERA ELEGIR MI PAISAJE ELEGIRÍA, ROBARÍA ESTA CALLE, ESTA CALLE RECIÉN ATARDECIDA...”

MARIO BENEDETTI

RESCATE COSTUMBRES

PROYECTO TAJAMAR



Nuestra Huella
Sé t o Unidad 1

Levantar en medio de parajes naturales y asentamientos urbanos un nuevo espacio en la ciudad que evoluciona conforme evoluciona el entorno.

RESCATE EDIFICIOS PATRIMONIALES

PROYECTO RUTAS FERROVIARIAS



Nuestra Huella
sétimo Unidad 1

Ciudad de expresiones culturales y emplazamientos urbanos

“CADA CIUDAD PUEDE SER OTRA CUANDO EL AMOR LA TRANSFIGURA ...”

MARIO BENEDETTI

CULTURA: N ATRACCIÓN TURÍSTICA

Reactivación de espacios urbanos para la recreación, el arte y la cultura



Sendas peatonales

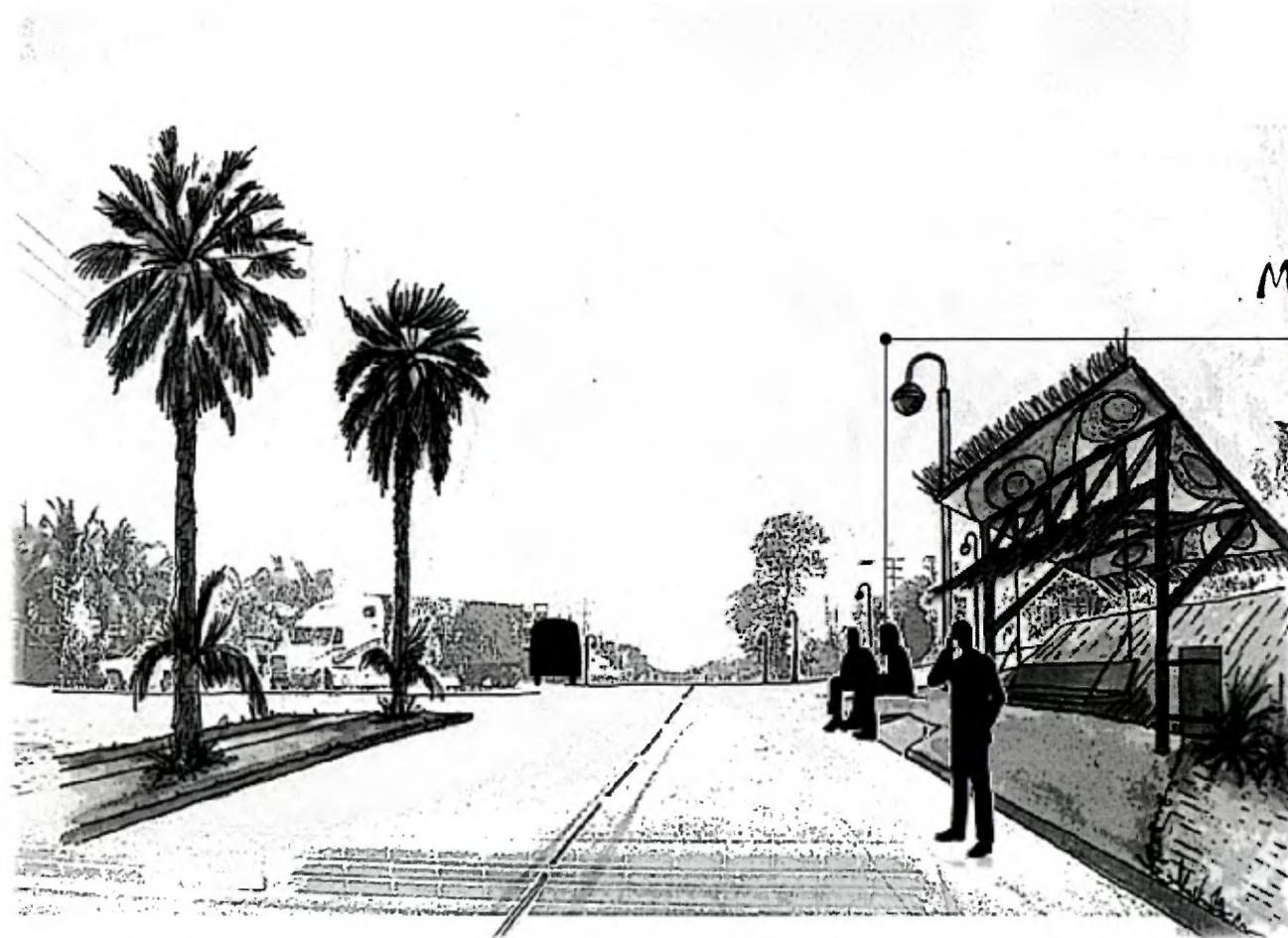
“CADA CIUDAD PUEDE SER TANTAS COMO AMOROSOS LA RECORREN...”
MARIO BENEDETTI

Nuestra Huella
s é t o Unidad 1

P O R T I C O A L A C I U D A D

Se pretende mostrar un recorrido con una pincelada cultural

PROYECTO PÓRTICO CIUDAD



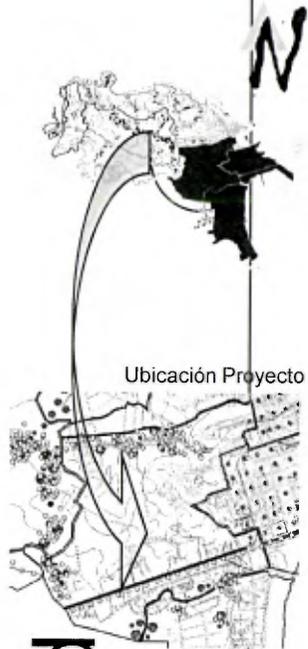
Tratamiento en las vías de circulación: aceras, calles y bordes vegetales que direccionen a los visitantes al centro de la ciudad.

Puerta de la Ciudad

kl o tk o Unidad II

P O R T I C O A L A C I U D A D

PROYECTO PÓRTICO CIUDAD



Puerta de la Ciudad

kl o tk o Unidad II



Optimizar la funcionalidad del área comprendida entre el acceso a la ciudad y el campo ferial de la Ciudad de Limón.

N

P O R T I C O A L A C I U D A D

Núcleos de vegetación y estancias que unifican los diferentes elementos

PROYECTO PÓRTICO CIUDAD

Ubicación Proyecto



“CADA CIUDAD PUEDE SER OTRA CUANDO EL AMOR PINTA LOS MUROS...”

MARIO BENEDETTI

Puerta de la Ciudad

kl o tk o Unidad II



N C O S T U M B R E S Y V I V E N C I A S

Intensificar las vivencias dentro de la ciudad

PROYECTO PASARELA VIVENCIAS

Ubicación Proyecto



Moviliario
Urbano:
Iluminación

Que toda actividad se viva por la mañana, por la tarde y por la noche...

“DEFENDER LA ALEGRÍA COMO UN PRINCIPIO DEFENDERLA DEL PASMO ...

Y LOS GRAVES DIAGNÓSTICOS ...”

MARIO BENEDETTI³¹⁰

Paisajes de un alma alegre átj o wigl ei s t

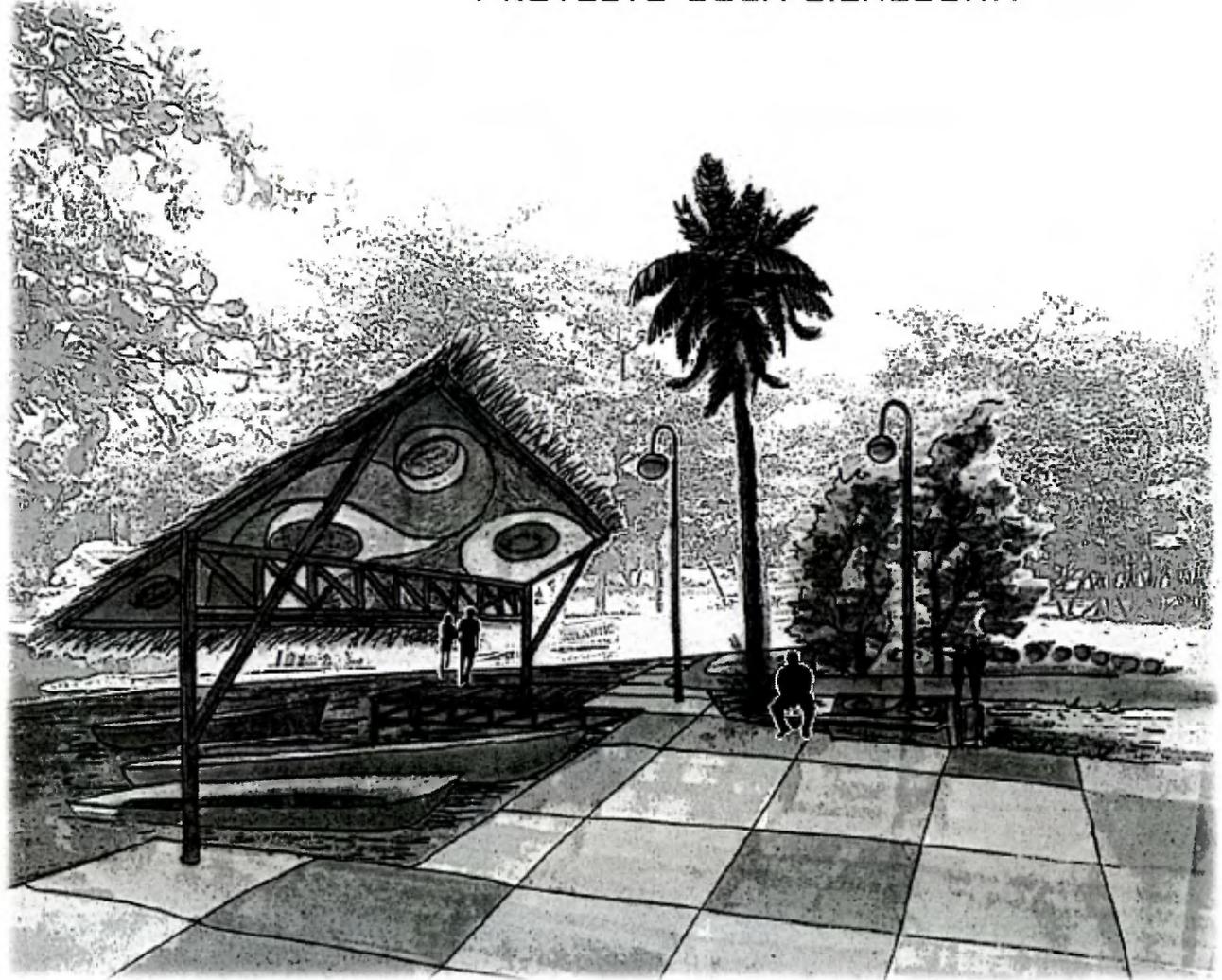
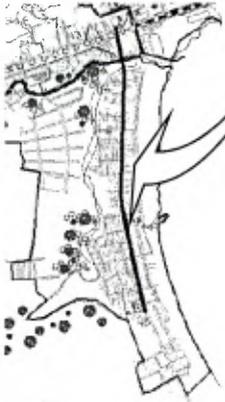
Unidad 7

N O S T R O S Y N U E S T R O S

“El espacio urbano no es un espacio arbitrario; nos permite deambular por él sin riesgos de perdernos, ni necesitar una brújula...”

PROYECTO BOCA CIENEGUITA

Ubicación Proyecto



Paisajes de un alma alegre átj o wigl ei s t

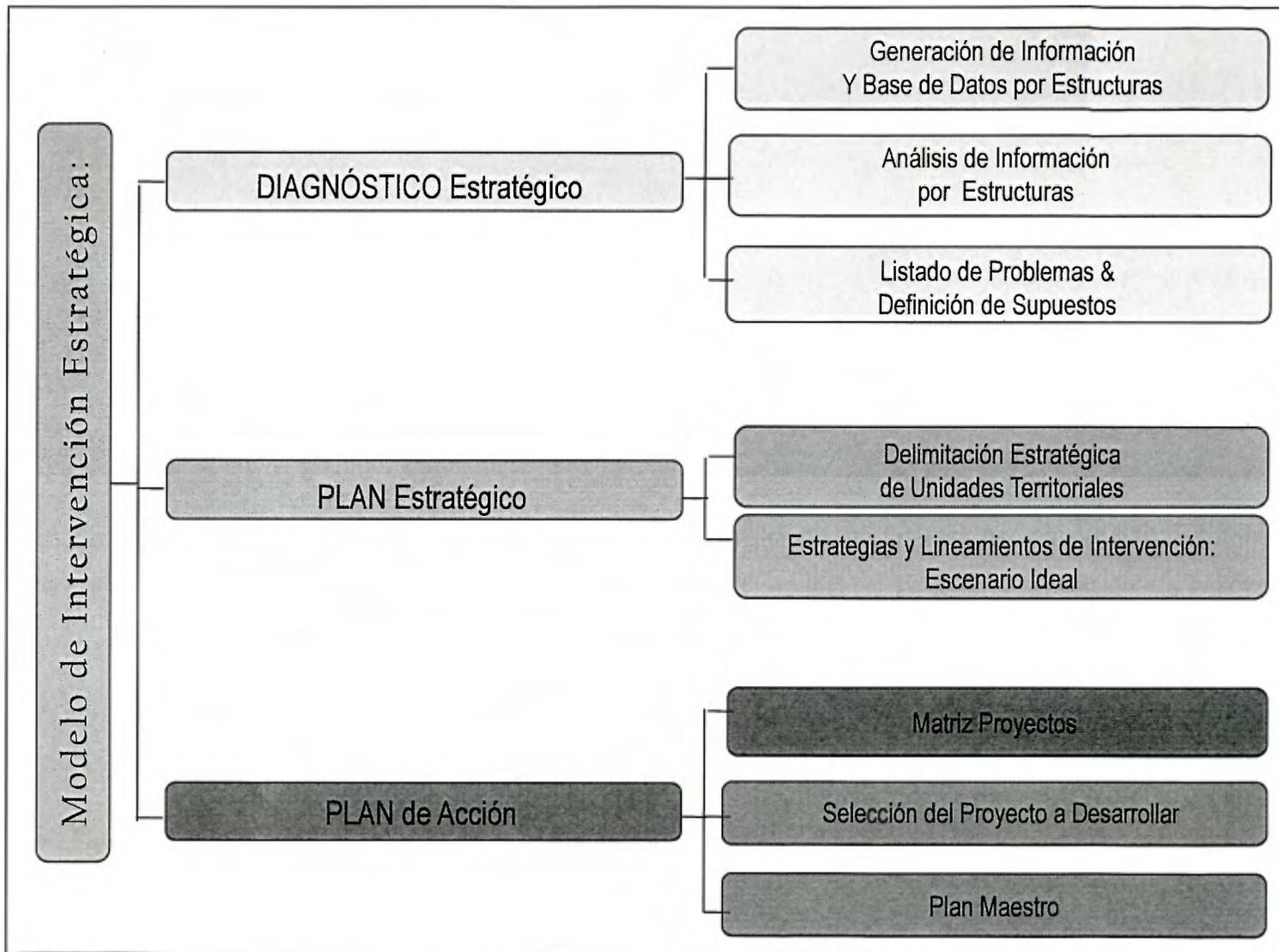
Unidad 7

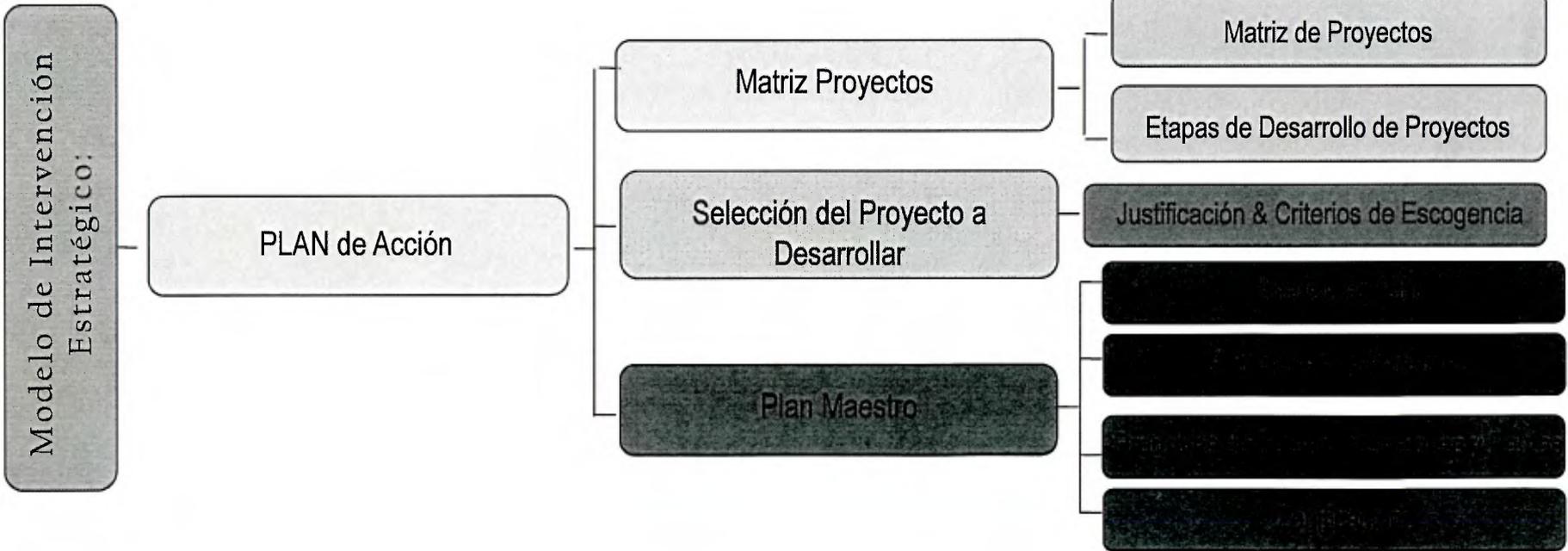
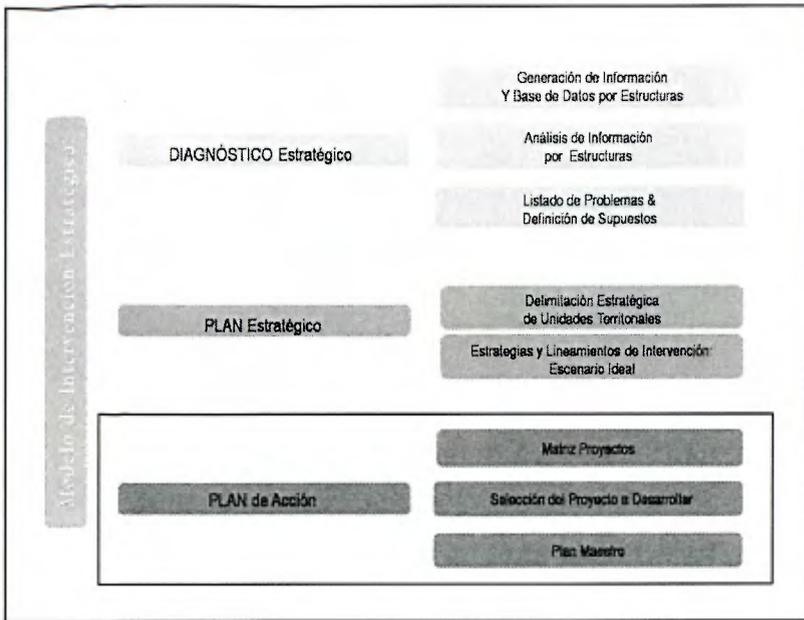
“...Y EL AMOR VIENE Y VA Y REGRESA
Y LA CIUDAD ES EL TESTIGO DE SUS ABRAZOS “

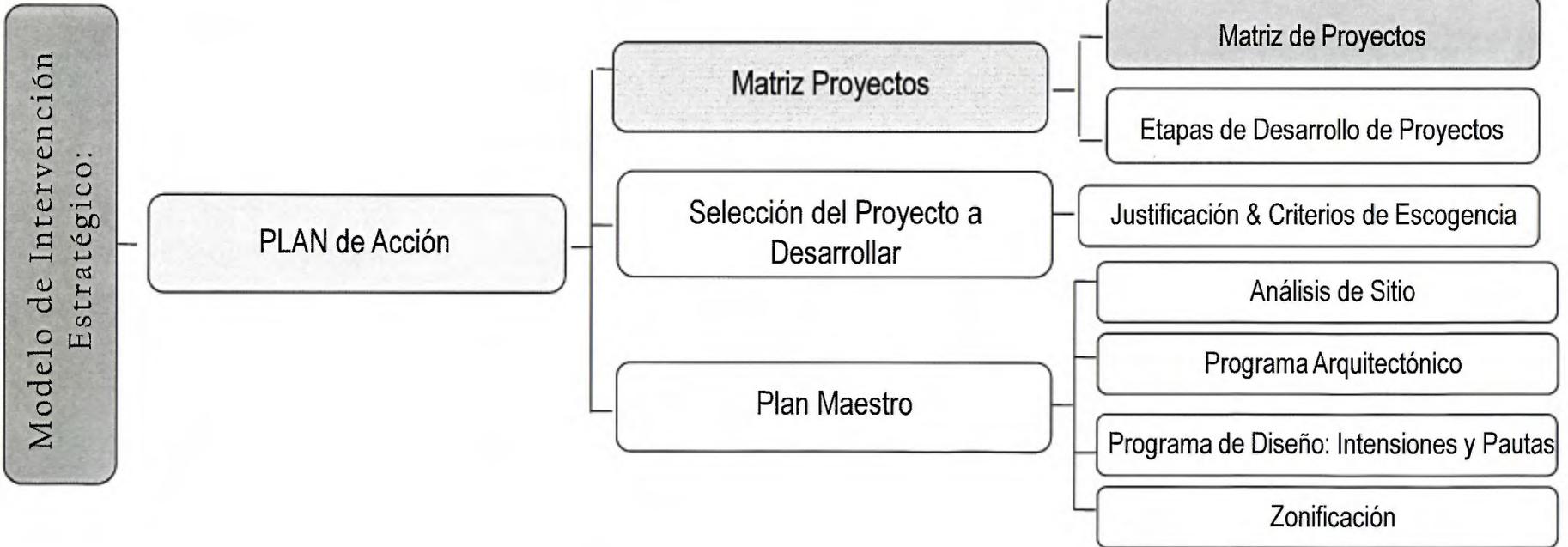
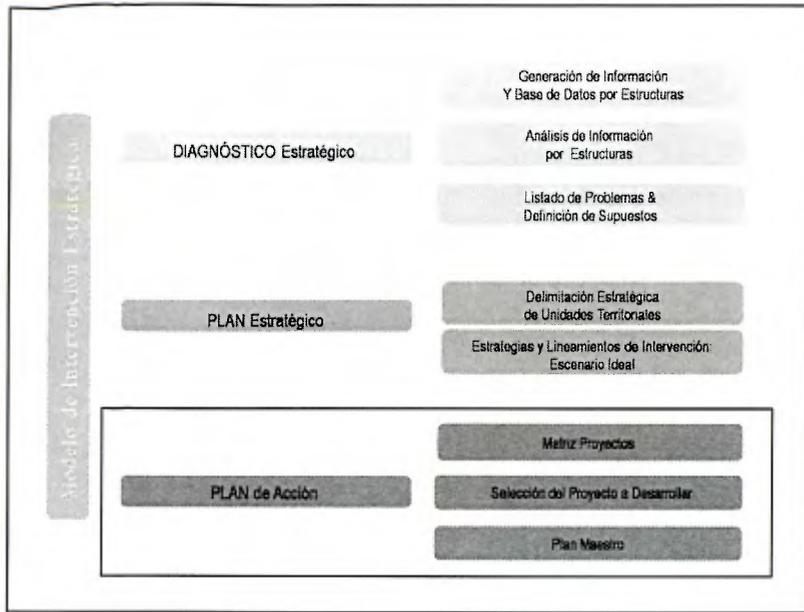
MARIO BENEDETTI

3. Desarrollar un *Plan de Acción* que incluya un Plan Maestro de intervención para el mejoramiento urbano de un ámbito específico de la Ciudad de Limón el cuál evidencie las pautas para un desarrollo integral en la localidad y favorecimiento en las condiciones urbanas.

Plan de Acción





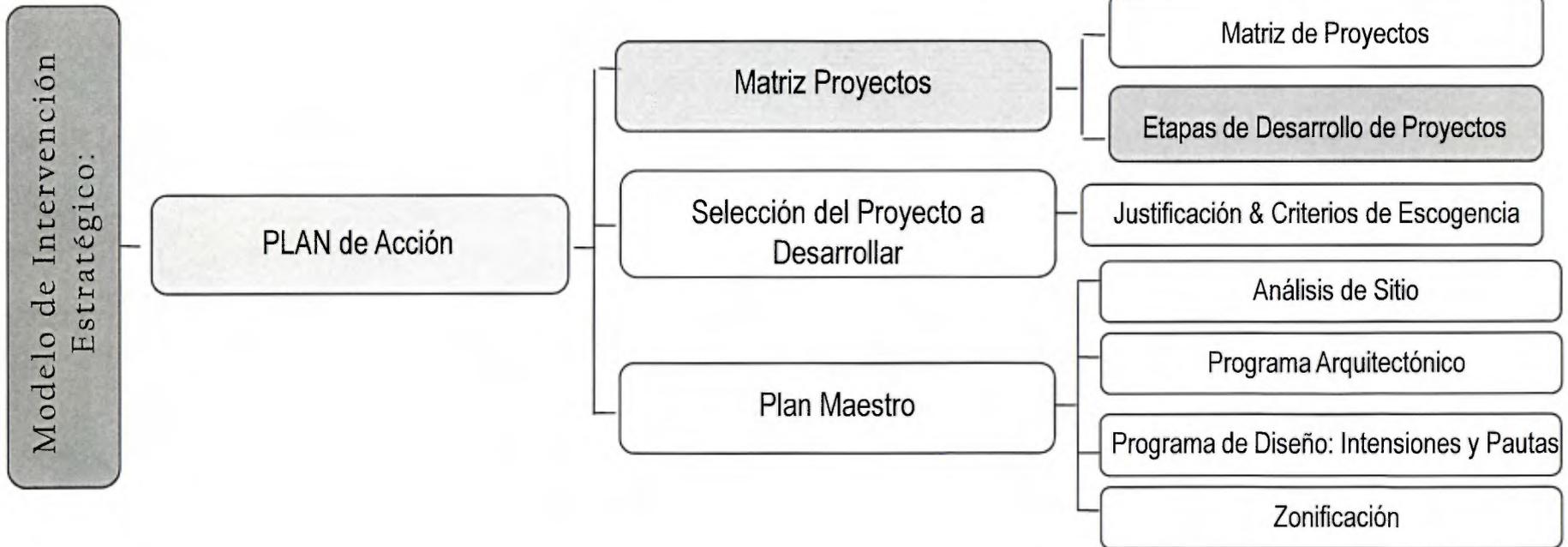
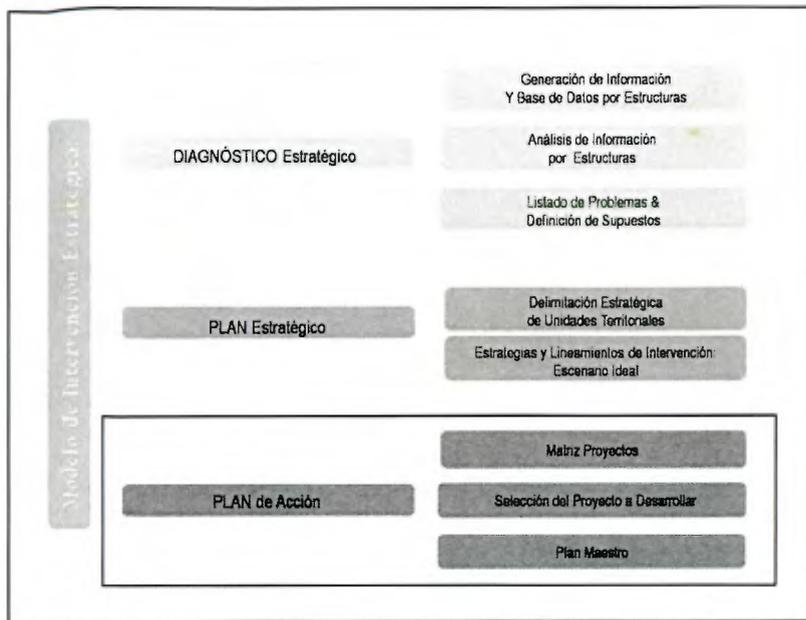


Plan de Acción: Matriz de Proyectos

Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Usuarios			Etapa	
				Tipo	Temporalidad			
					M	T		N
	Proyecto Mirador Moin	Plaza de Paisajes "miradores y estancias"	zonas altas cercanas a las instalaciones administrativas del Muelle de Moin	público en general, turistas nacionlaes y extranjeros	x	x	x	II
		Mobiliario Urbano	zonas altas cercanas a las instalaciones administrativas del Muelle de Moin	público en general, turistas nacionlaes y extranjeros	x	x	x	I
		Paseos Peatonales	zonas altas cercanas a las instalaciones administrativas del Muelle de Moin	público en general, turistas nacionlaes y extranjeros	x	x	x	I
		Arbolización	zonas altas cercanas a las instalaciones administrativas del Muelle de Moin	público en general, turistas nacionlaes y extranjeros	x	x	x	I
		Señalización & Información	zonas altas cercanas a las instalaciones administrativas del Muelle de Moin	público en general, turistas nacionlaes y extranjeros	x	x	x	II
	Promoción de espacios abiertos de recreacion como parques,play ground, y canchas deportivas entre otros.	Habilitación de espacios de reunión con infraestructura apta el desarrollo de actividades deportivas & artisticas	Circuito de espacios através de las zonas residenciales ubicadas en las planicies altas en toda la extensión de la unidad t. 5	público en general, turistas nacionlaes y extranjeros	x	x	x	IV
	Proyecto Oficentro Conjunto Institucional	Oficentro y Centro Institucional conjunto edilicio que incluye los espacios necesarios para el establecimiento de Instituciones gubernamentales, no gubernamentales y ONG's y espacios de reunión y expresión accesibles a toda comunidad	sitio estratégico ubicado en las zonas residenciales de las planicies altas de la unidad t. 5	empleados del sector público, privado y ONG's público en general	x	x		I - II - III

Plan de Acción: Matriz de Proyectos

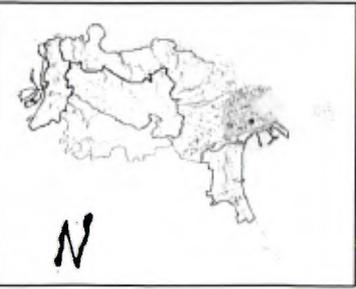
Unidad Territorial	Proyectos Propuestos	Componentes	Ubicación	Usuarios			Etapa	
				Tipo	Temporalidad			
					M	T		N
Proyecto Muelle, Anfiteatro, Parque Vargas	Anfiteatro	Frente al edificio municipal de la ciudad de Limón costado Este bordeando la costa	turistas nacionales y extranjeros, público en general	X	X	X	II	
	Plaza de Exposiciones	Contiguo al edificio municipal de la ciudad de Limón costado Este	artistas, músicos, conferencistas, artesanos, público en general	X	X	X	II	
	Muelle	Contiguo al Anfiteatro, frente al Parque Vargas, costado Este	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	III	
	Atracadero	Contiguo al Anfiteatro, frente al Parque Vargas, costado Este	deportistas acuáticos, pescadores, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	III	
	Mirador	Contiguo al Anfiteatro, frente al Parque Vargas, costado Este	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	III	
	Estancias	Entre el edificio municipal de la ciudad de Limón y el Parque Vargas	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I	
	Sendas Peatonales	Interconexión de espacios & borde de la costa	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I	
	Jardines	Interconexión de espacios & borde de la costa	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I	
	Plazoleta	Entre el edificio municipal de la ciudad de Limón y el Parque Vargas	artistas, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	II	
	Kiosko & Fuentes	Parque Vargas	comerciantes, artesanos, artistas, público en general	X	X	X	I	
	Parqueos	costado norte y este Edificio Municipal	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I	
	Área de ventas temporales	Entre el edificio municipal de la ciudad de Limón y el Parque Vargas	artistas, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I	
	Kiosko de Información Turística	Frente al edificio municipal de la ciudad de Limón costado Este bordeando la costa	funcionarios públicos ICT, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	X	X	X	I	
	Proyecto Mercado Artesanías	Área de exposición y ventas	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	artistas, artesanos, vendedores, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I
Área de trabajo para artistas		Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	artistas, artesanos, expositores	X	X	X	III	
Plaza de Exposiciones (escenario)		Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	artistas, artesanos, expositores	X	X	X	IV	
Vestíbulo Externo		Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	II	
Area de Estar		Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	II	
Proyecto Mercado Artesanías	Área de circulación peatonal	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I	
	Jardines	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	público en general, turistas nacionales y extranjeros	X	X	X	I	
	Área de Información	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	personal autorizado por la adm. del mercado, guías turísticos	X	X	X	I	
	Zona de carga y descarga	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	personal autorizado por la adm. del mercado, proveedores	X	X	X	I	
	Bodegas	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	personal autorizado por la adm. del mercado, proveedores	X	X	X	I	
	Caseta de Seguridad	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	oficiales de la fuerza pública y servicios de seguridad privada	X	X	X	I	
	Parqueos	Antiguas Instalaciones de la Compañía United Fruit Co. frente al Parque Vargas, costado Oeste	público en general, expositores, artesanos, trabajadores del mercado	X	X	X	I	
Intervención patios del Incofer (promoción de actividades culturales, ubicación de instituciones culturales)	Plazoleta de Exposiciones	Talleres y Patios de INCOFER	público en general, expositores & artistas	X	X	X	III	
	Plaza Urbana estancias y espacios de reunión	Talleres y Patios de INCOFER	público en general, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	II	
	Jardín de Esculturas	Talleres y Patios de INCOFER	público en general, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	III	
	Centro Cultural (anfiteatro)	Talleres y Patios de INCOFER	público en general, expositores & artistas	X	X	X	IV	
	Restauración Talleres y Bodegas INCOFER	Talleres y Patios de INCOFER	funcionarios públicos MOPC, personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	X	X	X	I	
	Sendas Peatonales y Jardines	Talleres y Patios de INCOFER	público en general, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	I	
	Kiosko de Información Turística	Talleres y Patios de INCOFER	funcionarios públicos MOPC, guías turísticos, y personal que labora para empresas privadas dedicadas al turismo	X	X	X	I	
	Caseta de Seguridad	Talleres y Patios de INCOFER	oficiales de la fuerza pública y servicios de seguridad privada	X	X	X	I	
	S. S. Público	Talleres y Patios de INCOFER	empleados INCOFER, público en general, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	I	
Tajamar	Paseos Peatonales	Borde costero, sobre el eje del Tajamar	público en general, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	I	
	Ciclo Vía	Borde costero, sobre el eje del Tajamar, paralelo a paseos peatonales	público en general, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	I	
	Muelles "miradores"	Círculo de estancias sobre el eje del Tajamar	público en general, turistas nacionales y extranjeras	X	X	X	III	
	Emplazamientos Arte Efímero & Artesanos	Círculo de estancias sobre el eje del Tajamar	artistas, artesanos, expositores	X	X	X	II	



□ Unidad Territorial 1 + □ Unidad Territorial 1.a

nuestra huella sé t'o

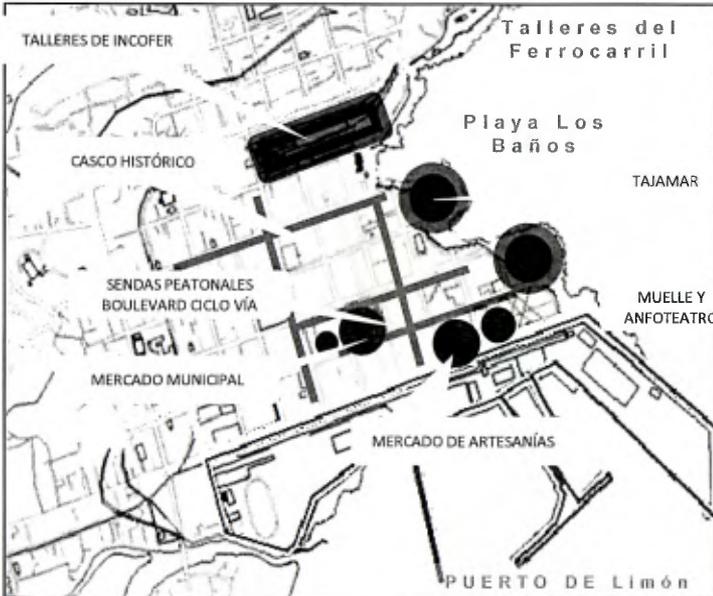
TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL I : 101



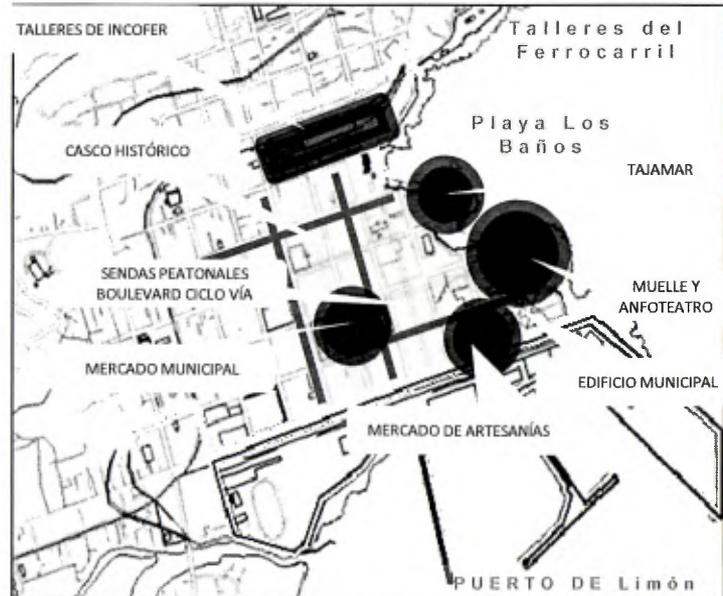
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2



Etapa de Intervención 3

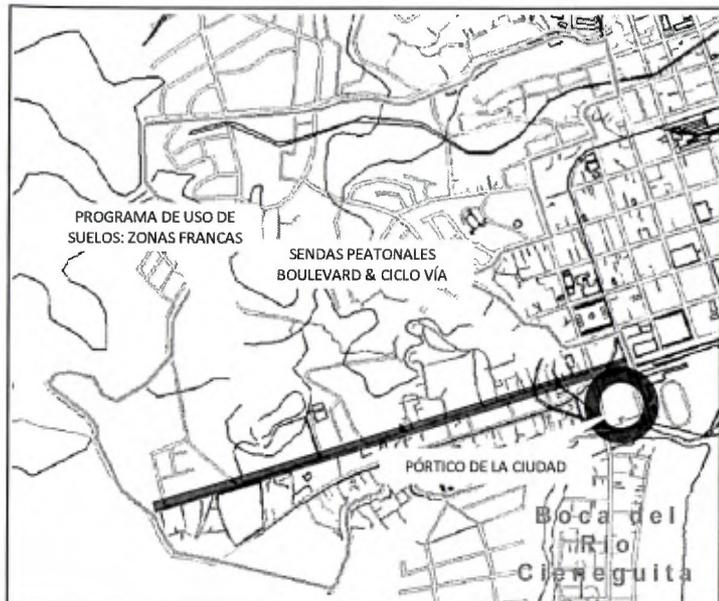


Etapa de Intervención 4

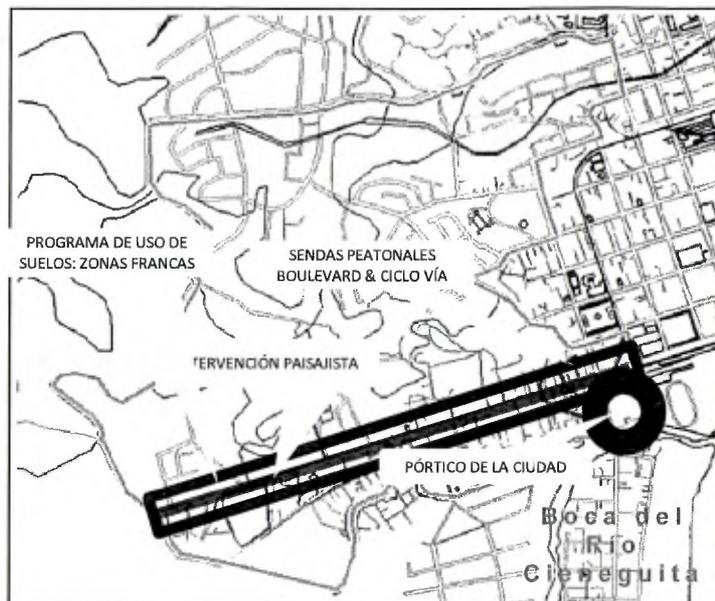
□ Unidad Territorial 2

puerta de la ciudad kl'ō tk'ō

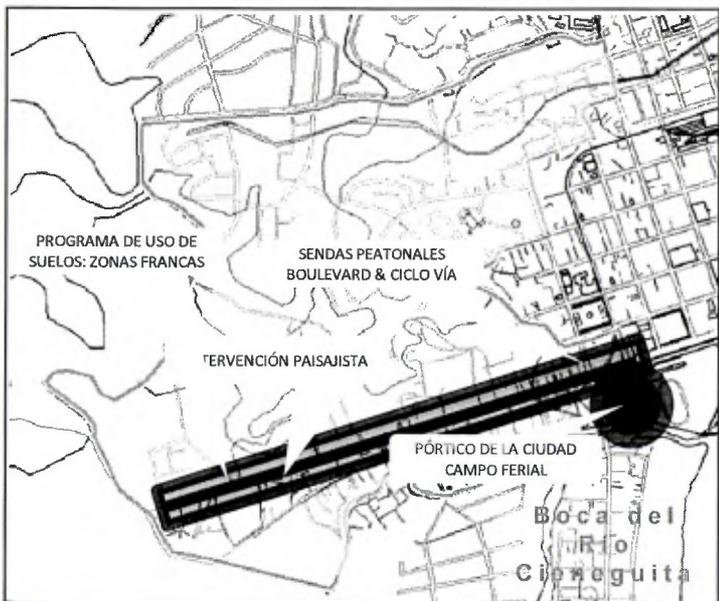
TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL II : 27



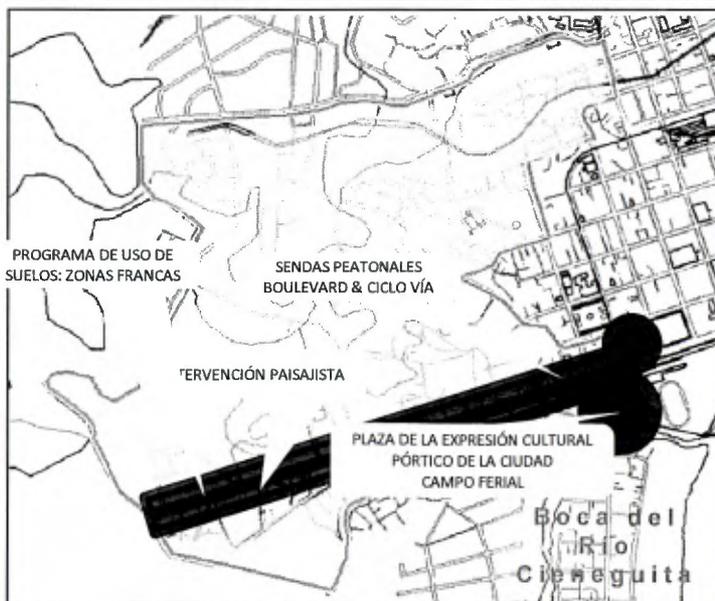
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2



Etapa de Intervención 3



Etapa de Intervención 4

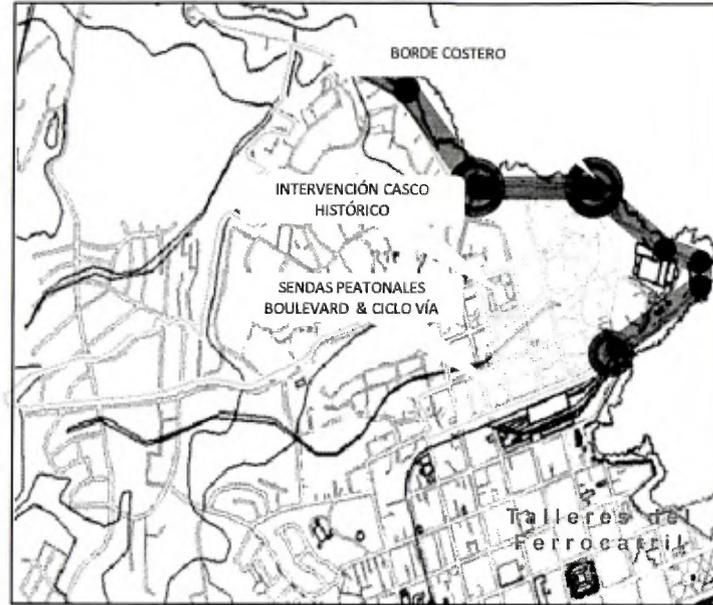
□ Unidad Territorial 3

espacios transparentes ká k'óa

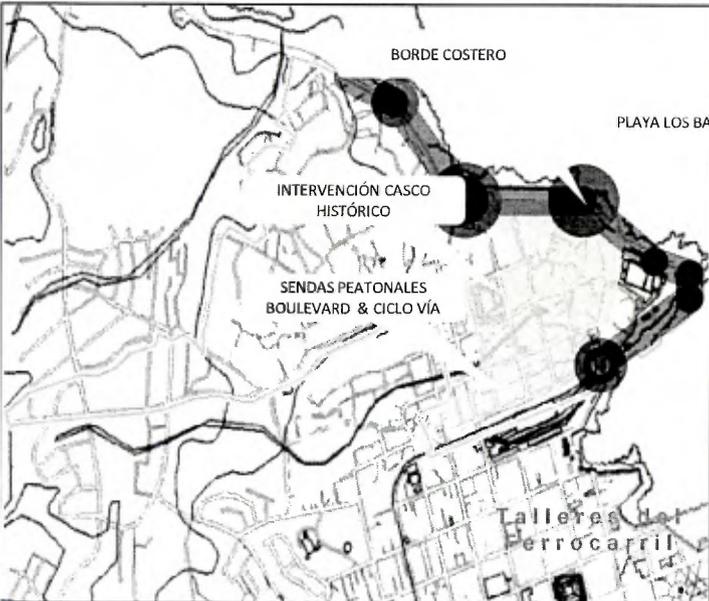
TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL III : 20



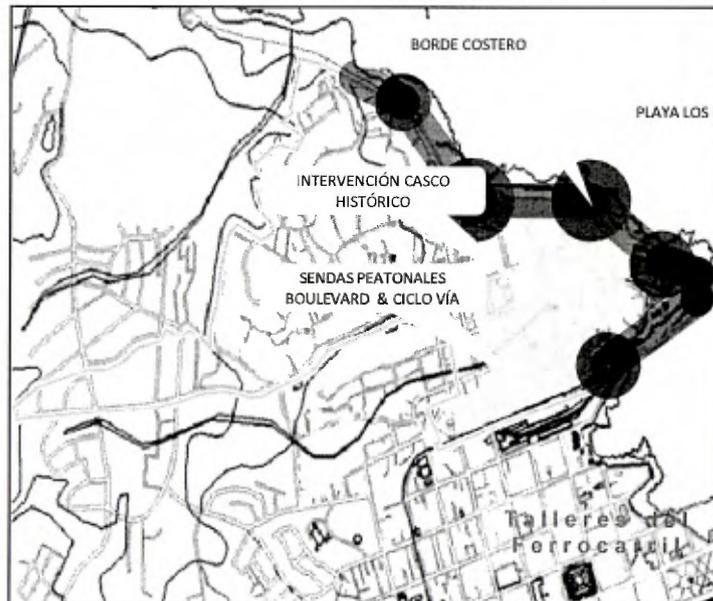
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2



Etapa de Intervención 3

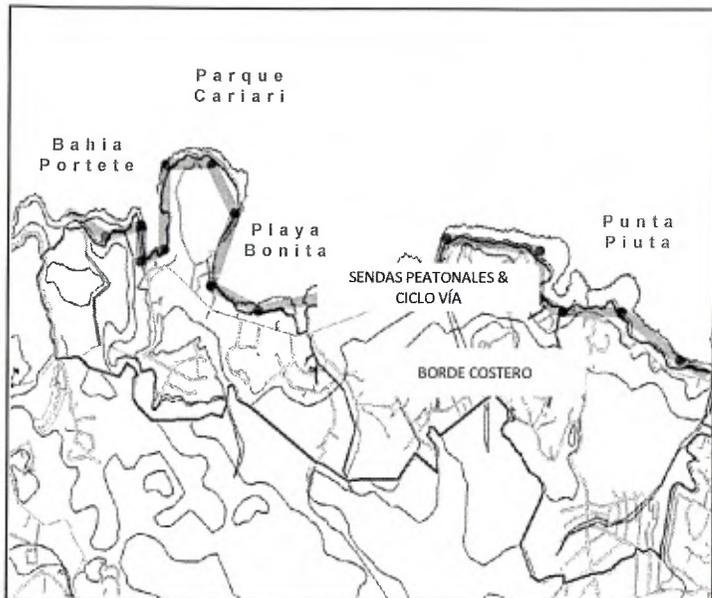


Etapa de Intervención 4

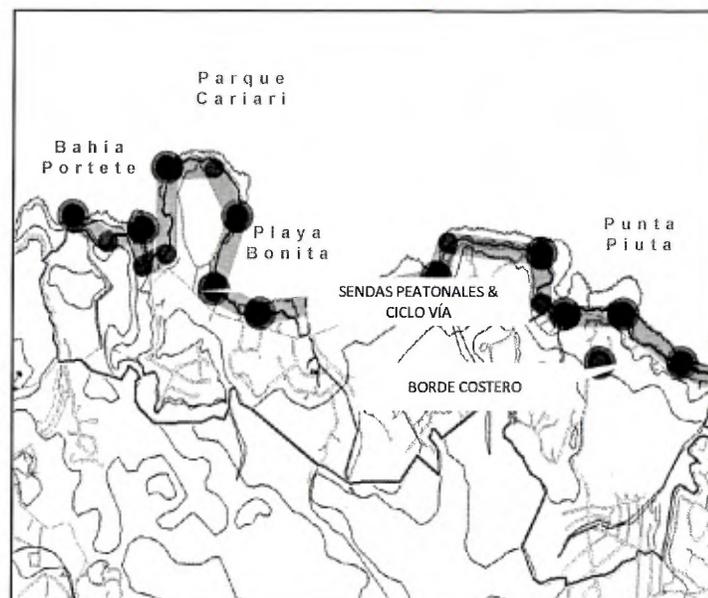
□ Unidad Territorial 4

tierra que brota del mar j í sh'ókó kóna kali

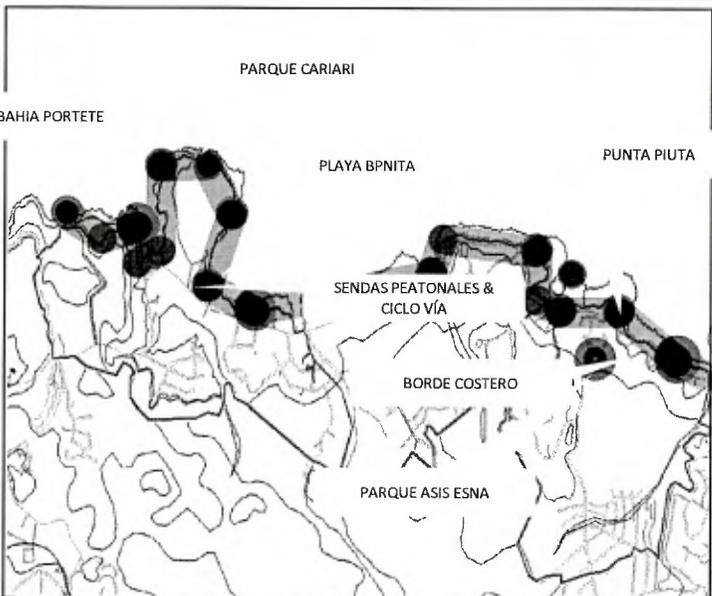
TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL IV : 42



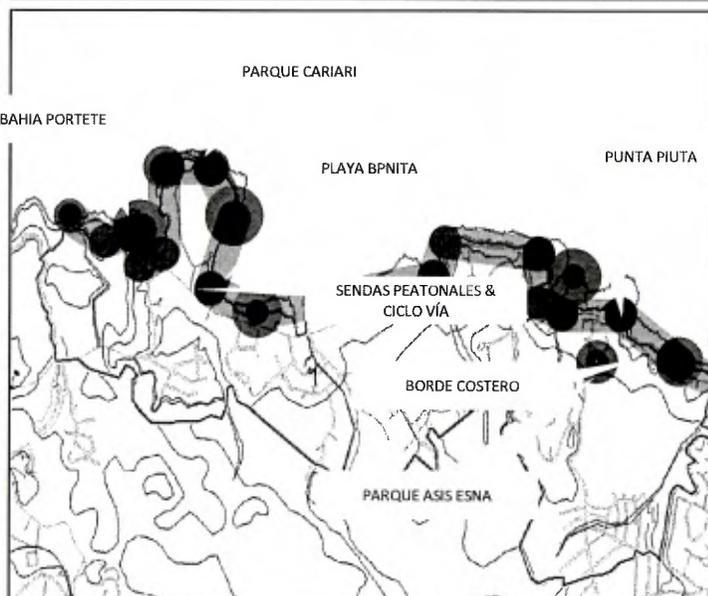
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2



Etapa de Intervención 3

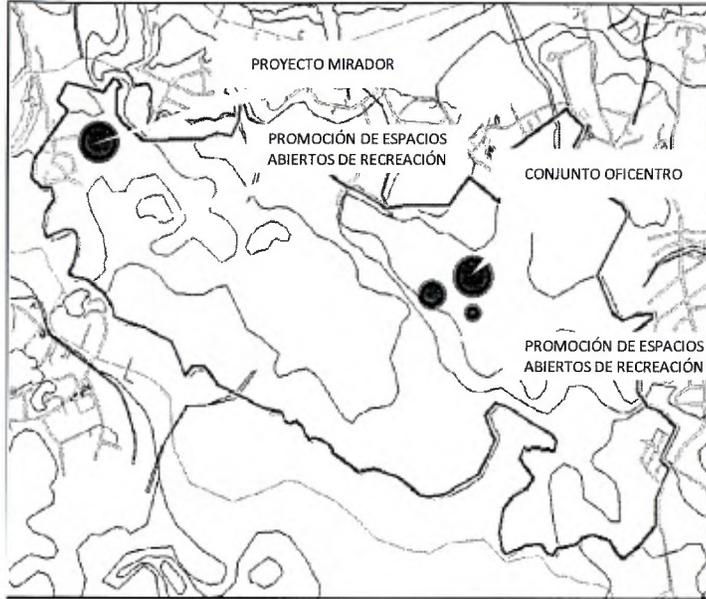


Etapa de Intervención 4

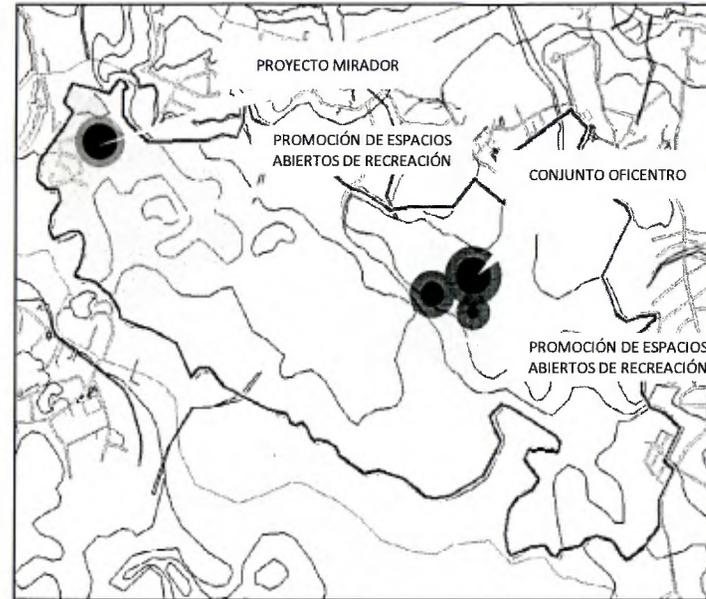
□ Unidad Territorial 5

tierra de paisajes vivos j í sh"okó átjo ks"ego

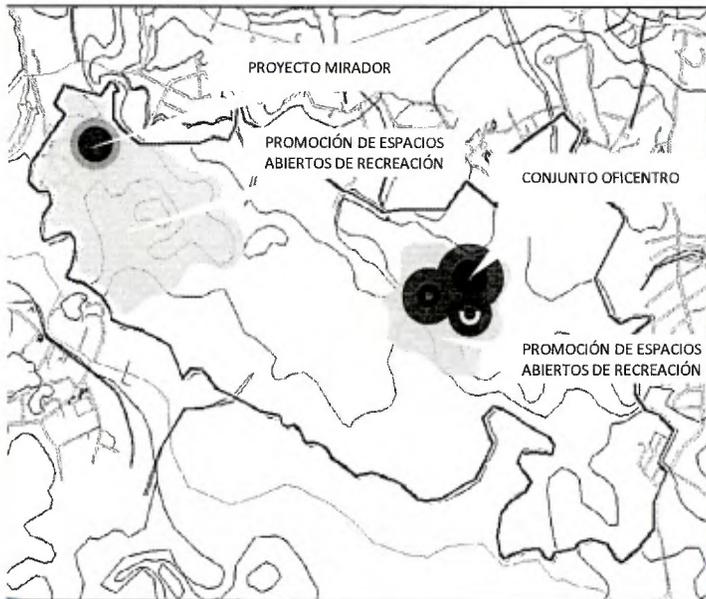
TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL V : 9



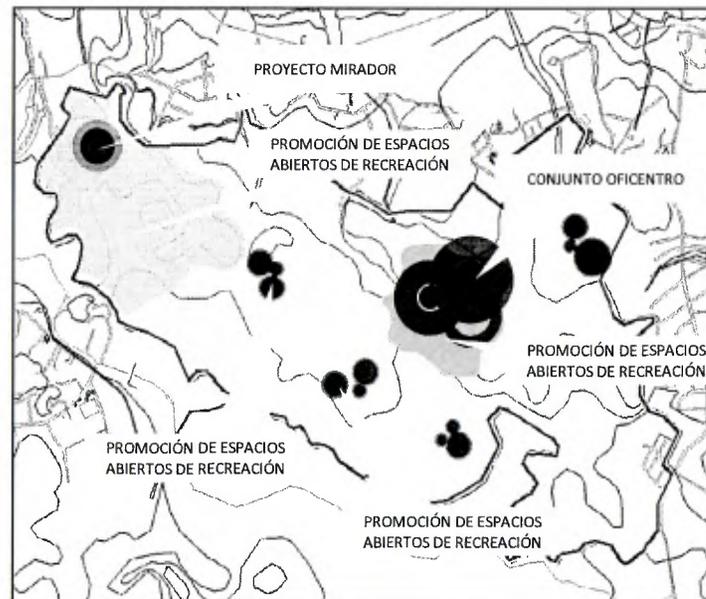
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2



Etapa de Intervención 3

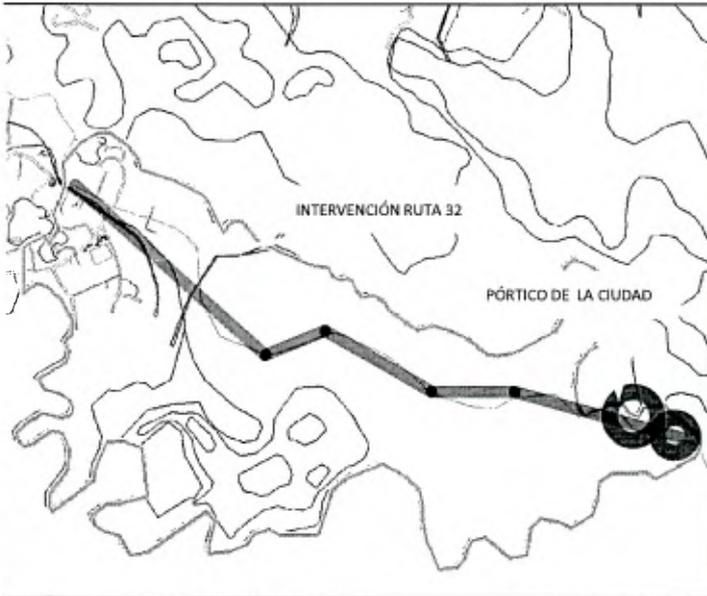
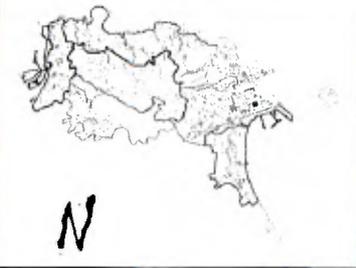


Etapa de Intervención 4

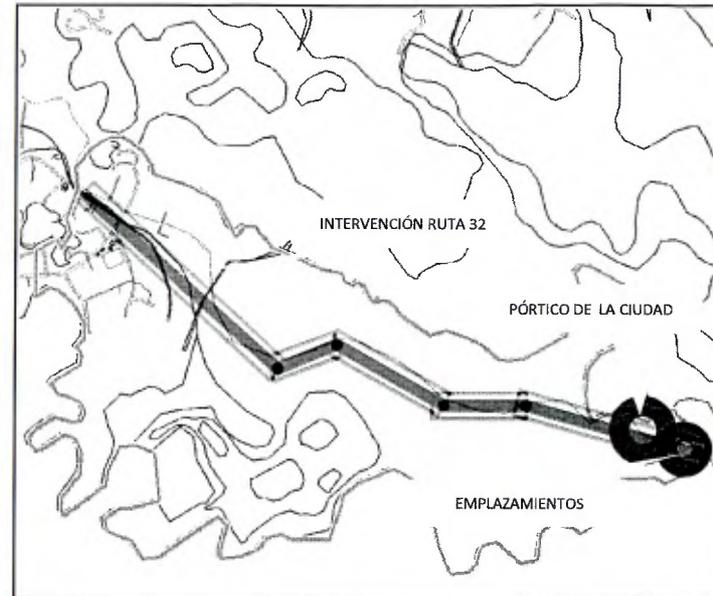
□ Unidad Territorial 6

punteo hacia una ciudad con visión ksá ká buluí

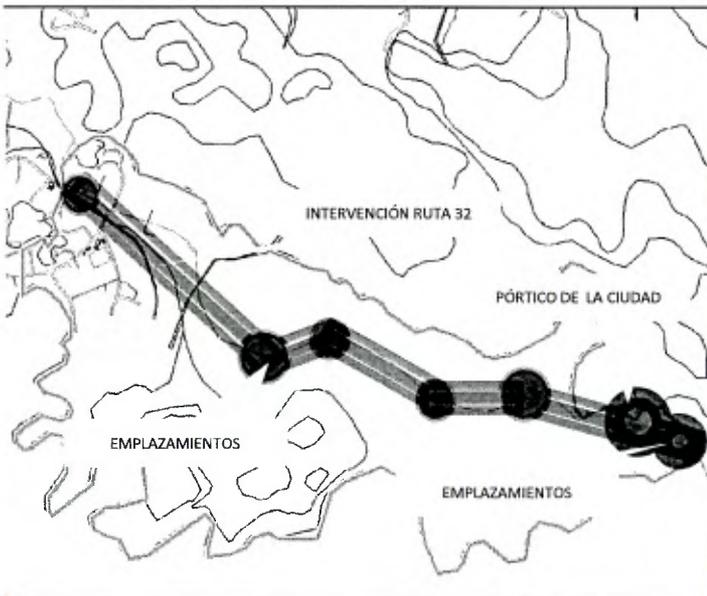
TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL VI : 22



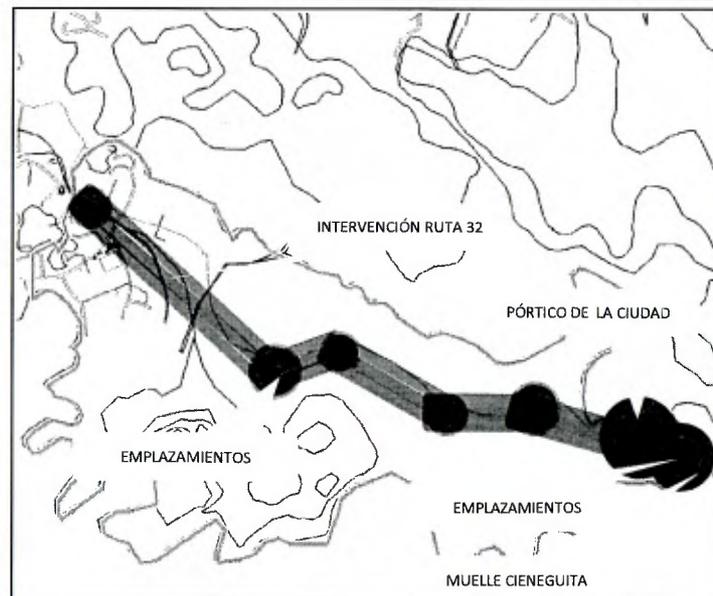
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2



Etapa de Intervención 3

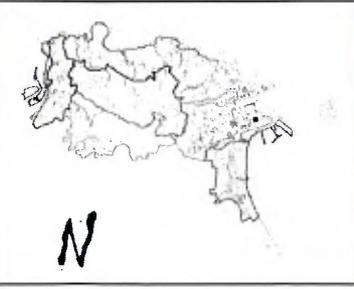


Etapa de Intervención 4

□ Unidad Territorial 7

paisajes de un alma alegre átj"o wigl"ei s é rbáa

TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL VII : 28



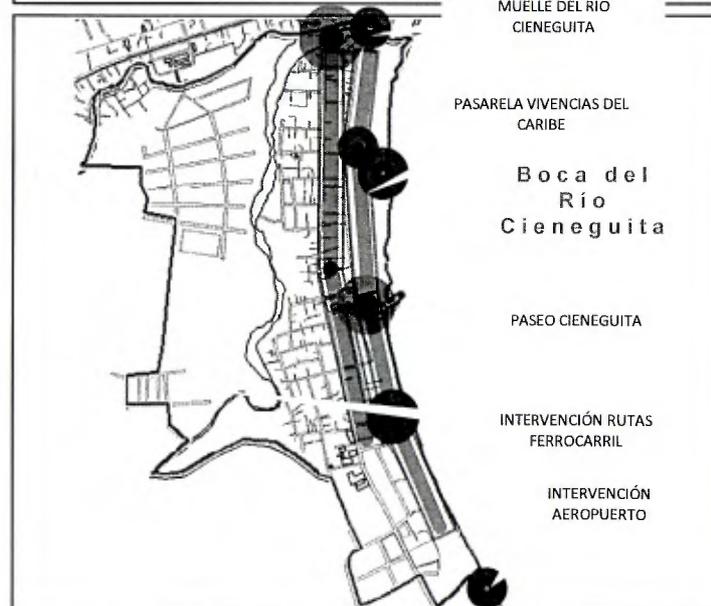
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2



Etapa de Intervención 3

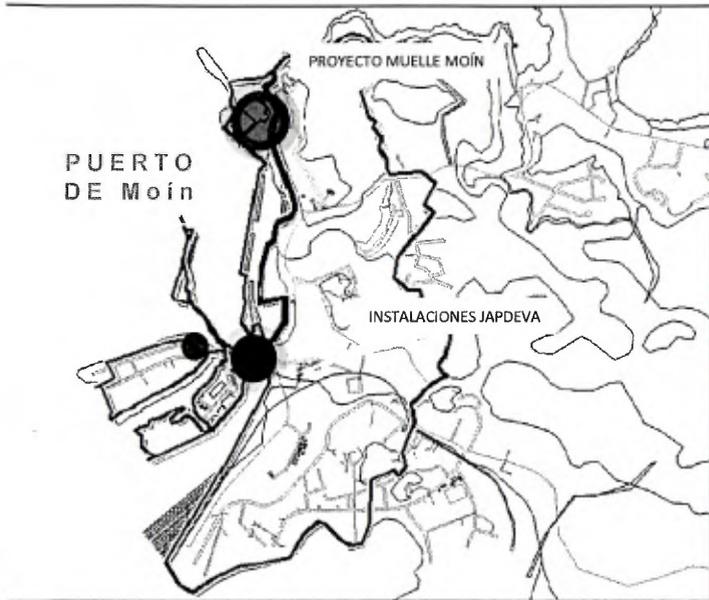
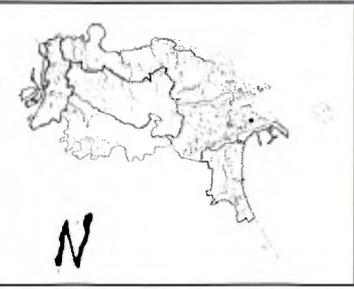


Etapa de Intervención 4

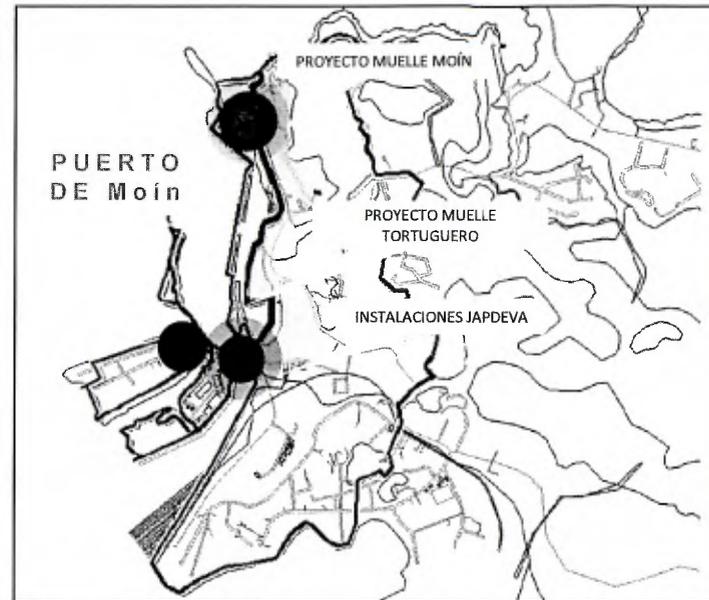
□ Unidad Territorial 8 + □ Unidad Territorial 8.a

un sitio que despierta con vientos de tradición ká shk é wal s i wá y'e

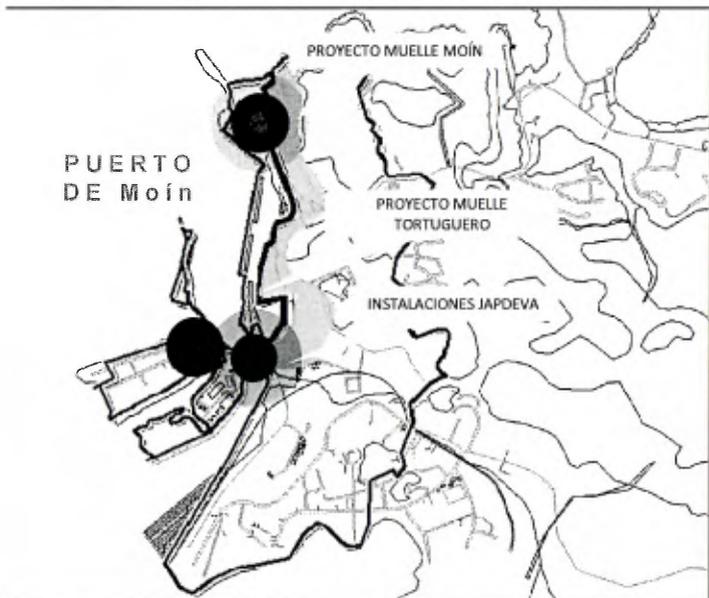
TOTAL DE PROYECTOS UNIDAD TERRITORIAL VIII : 16



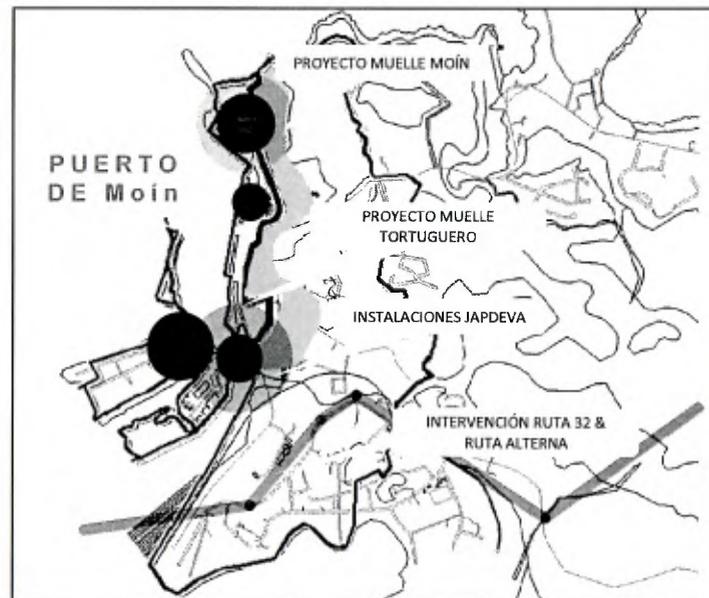
Etapa de Intervención 1



Etapa de Intervención 2

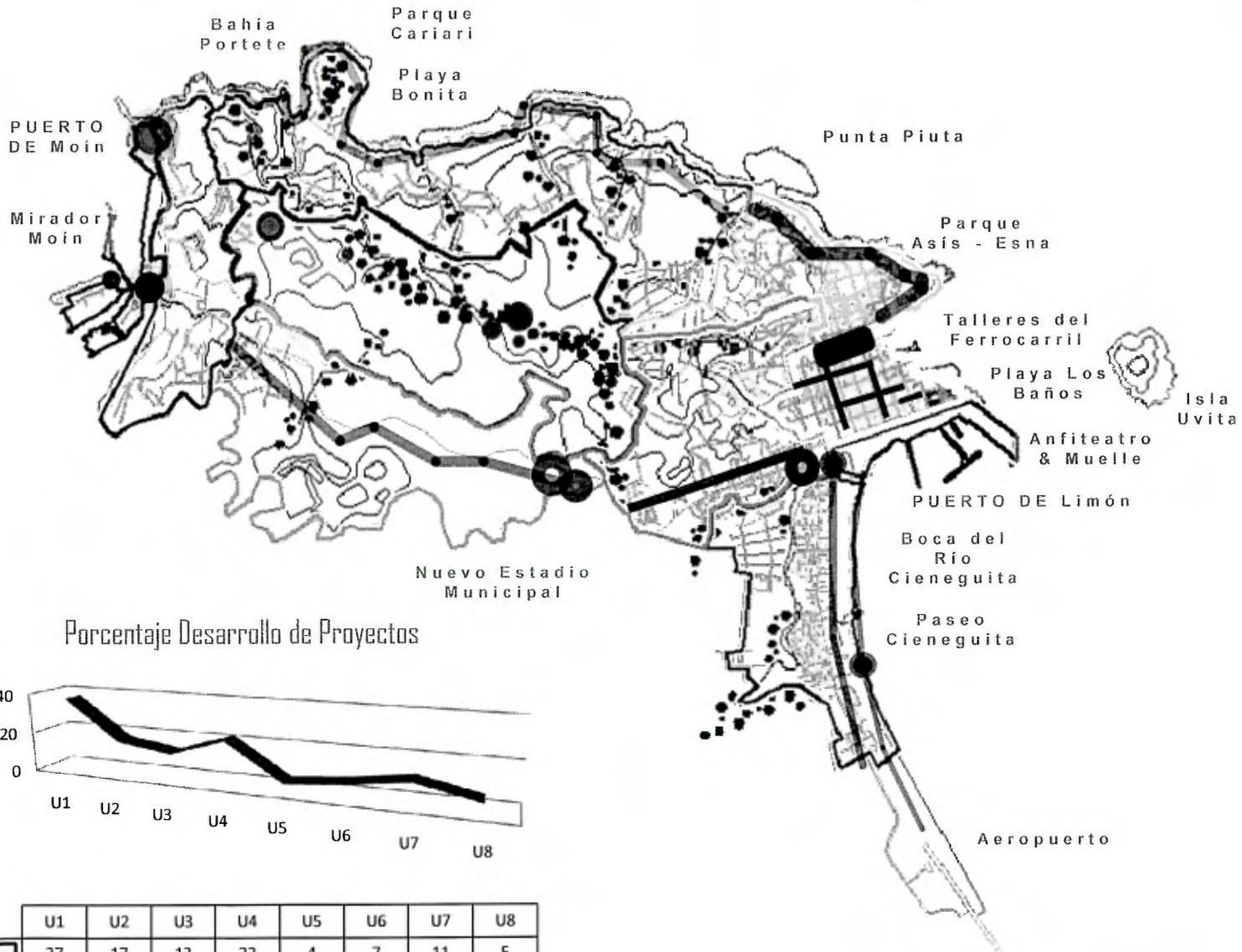


Etapa de Intervención 3



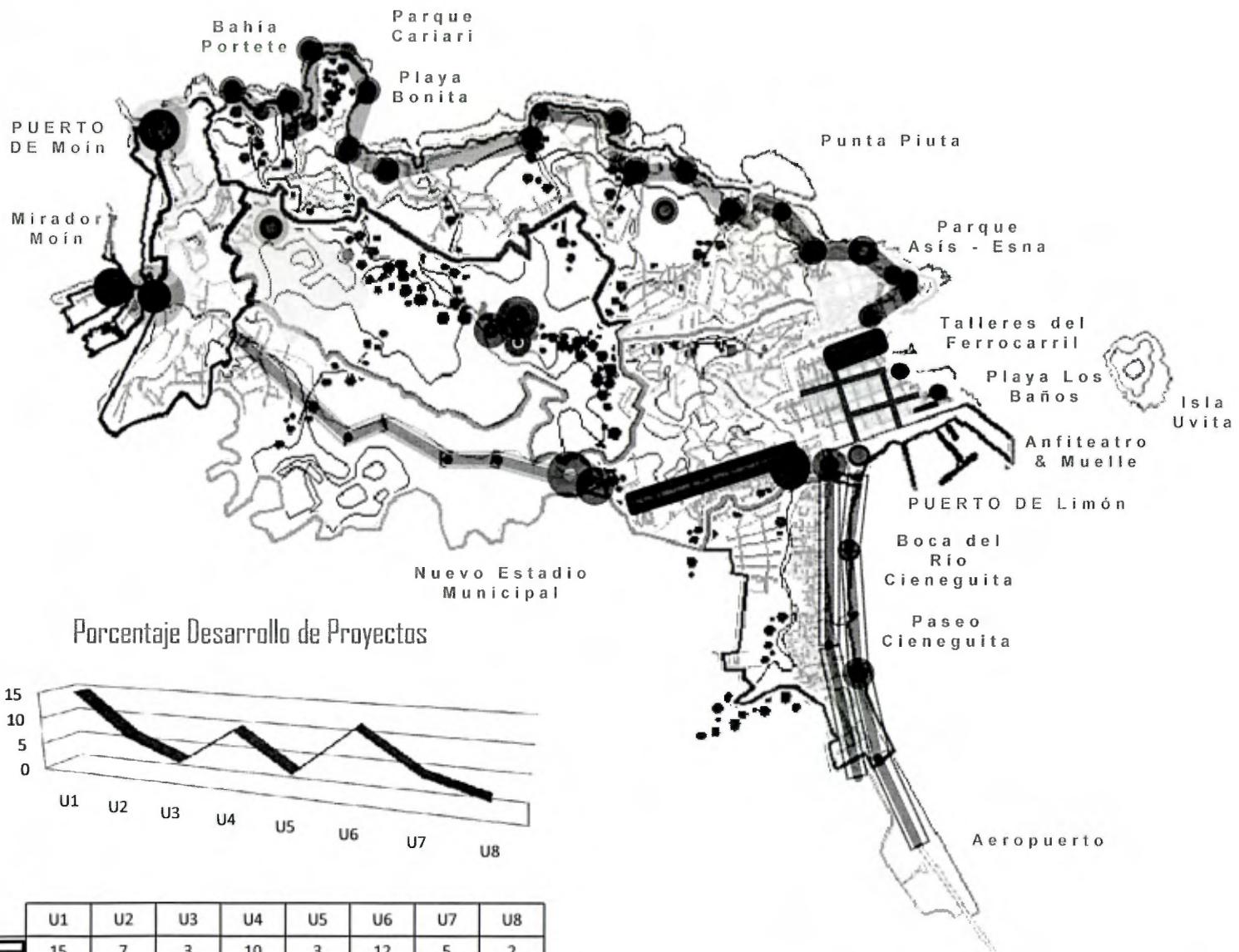
Etapa de Intervención 4

Plan de Acción: Etapa de Intervención I



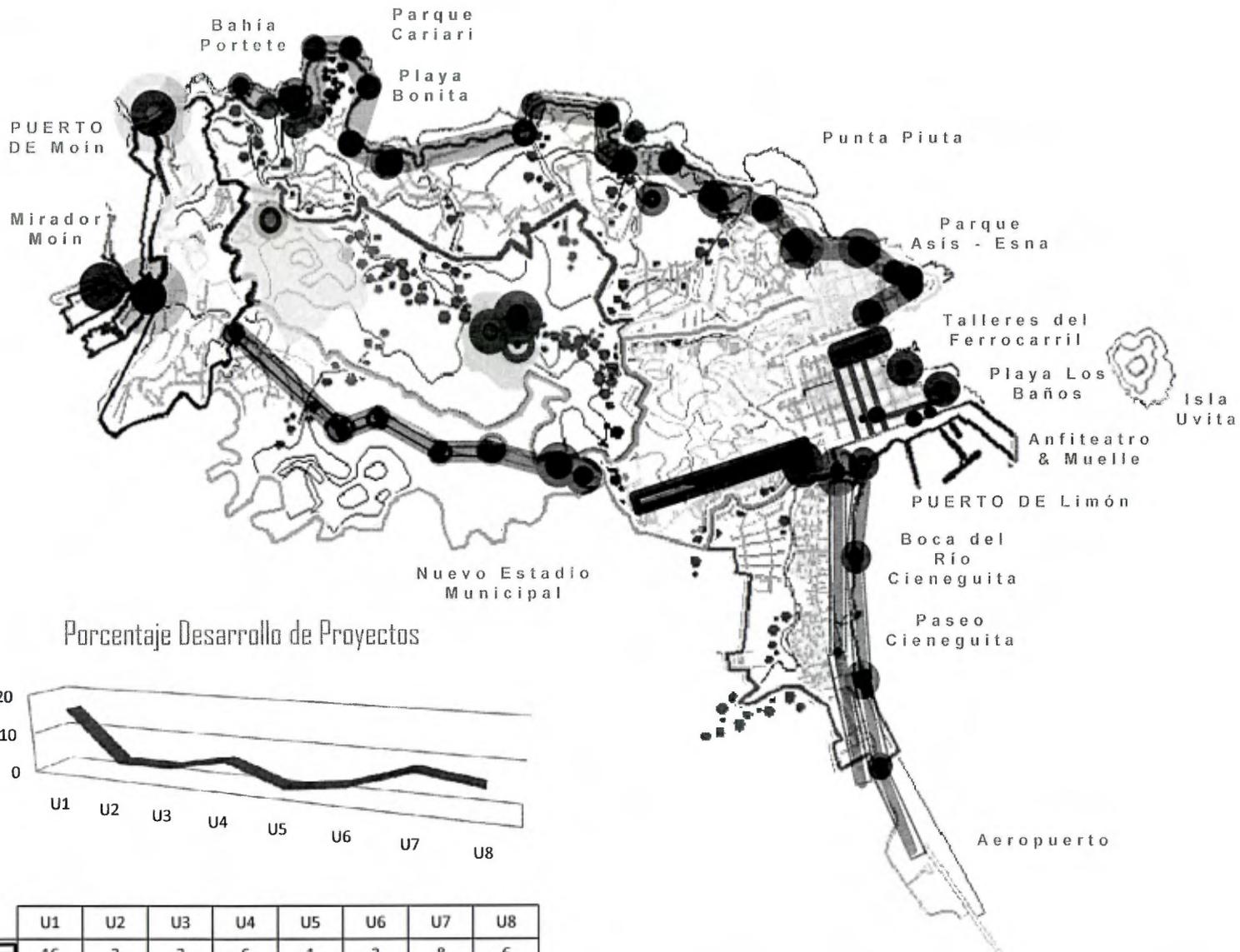
TOTAL DE PROYECTOS ETAPA DE INTERVENCIÓN I : 116

Plan de Acción: Etapa de Intervención 2



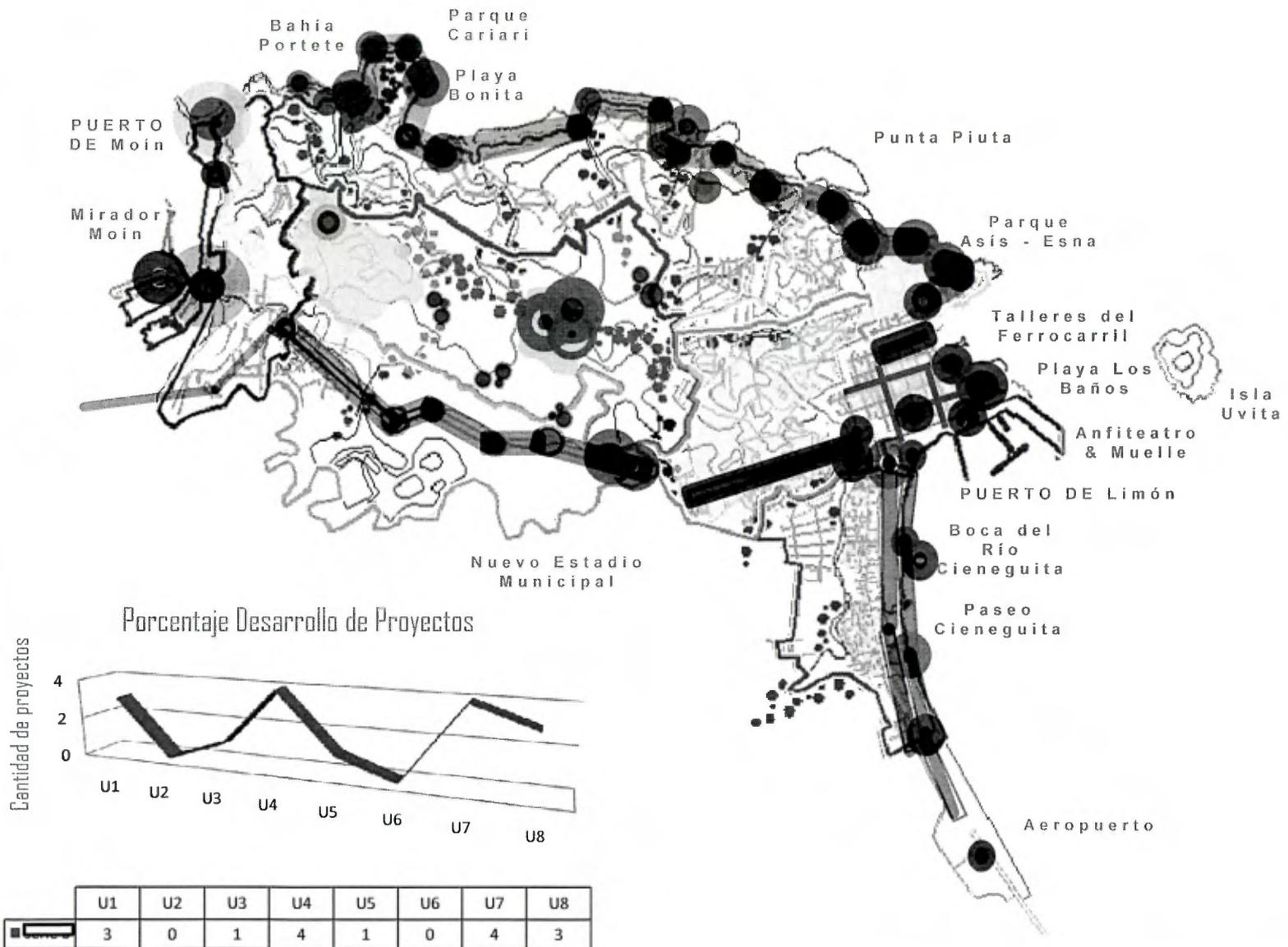
TOTAL DE PROYECTOS ETAPA DE INTERVENCIÓN II : 57

Plan de Acción: Etapa de Intervención 3

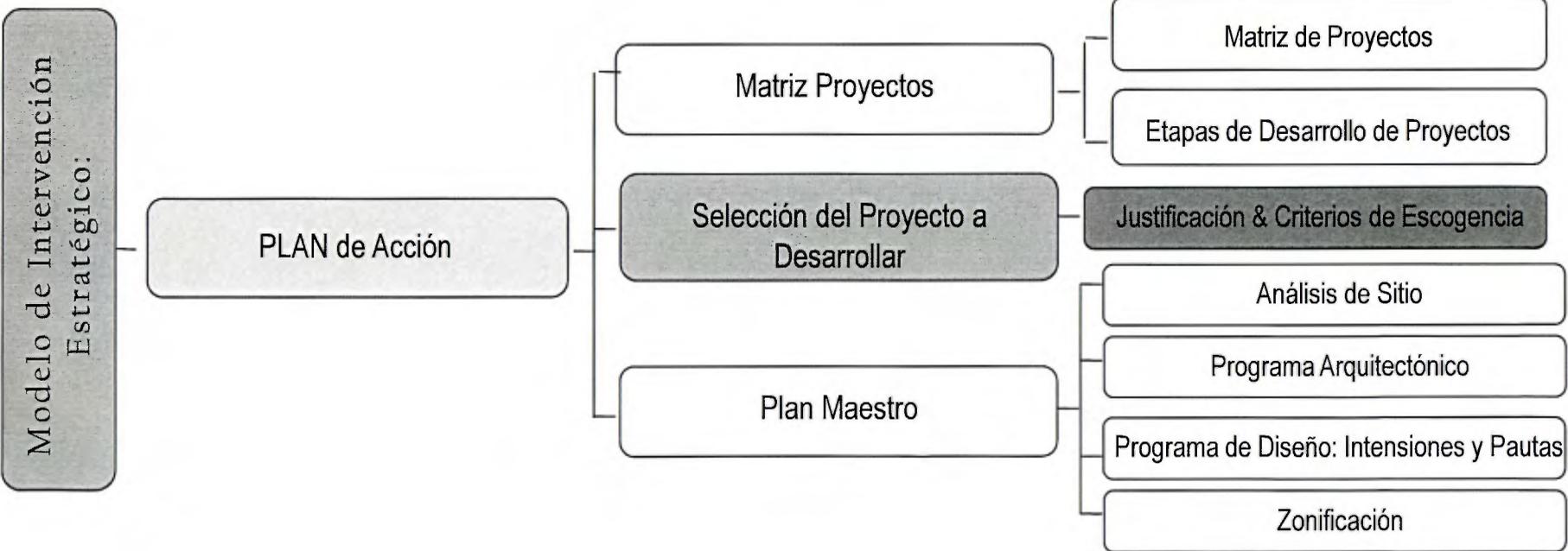
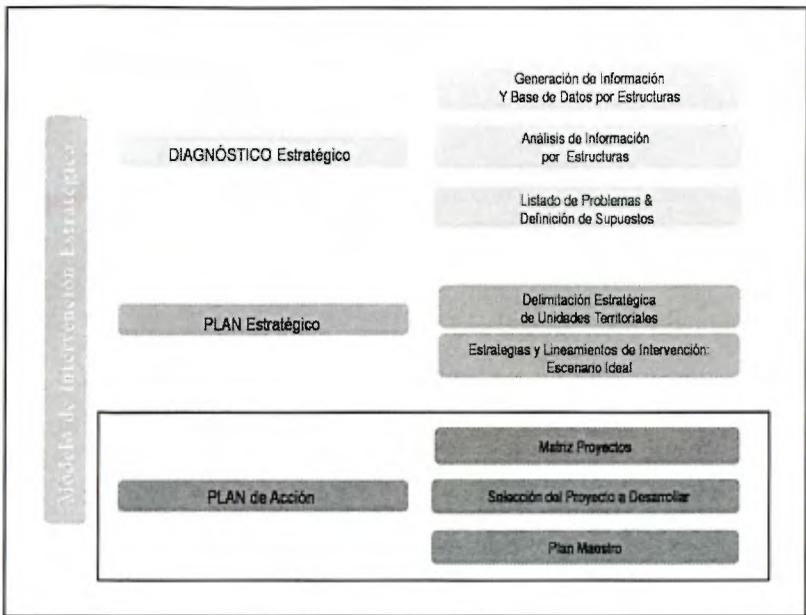


TOTAL DE PROYECTOS ETAPA DE INTERVENCIÓN III : 46

Plan de Acción: Etapa de Intervención 4



TOTAL DE PROYECTOS ETAPA DE INTERVENCIÓN IV : 16



*"Cada ciudad puede ser otra
cuando el amor la transfigura
cada ciudad puede ser tantas
como amorosos la recorren*

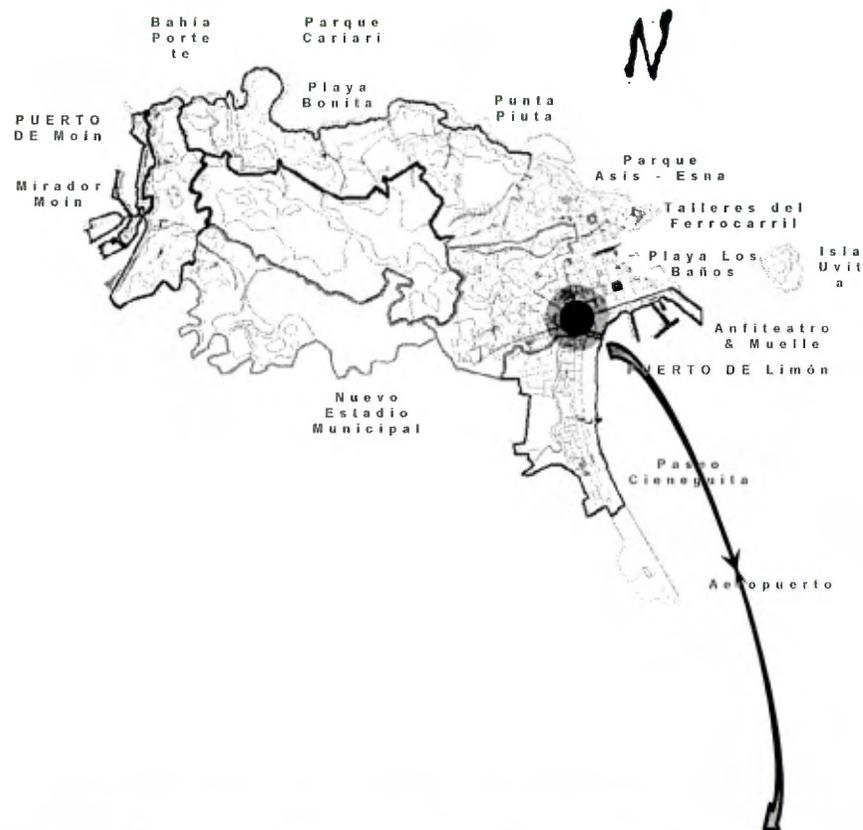
*el amor pasa por los parques
casi sin verlos amándolos
entre la fiesta de los pájaros
y la homilía de los pinos*

*cada ciudad puede ser otra
cuando el amor pinta los muros
y de los rostros que atardecen
unos es el rostro del amor*

*y el amor viene y va y regresa
y la ciudad es el testigo
de sus abrazos y crepúsculos
de sus bonanzas y aguaceros*

*y si el amor se va y no vuelve
la ciudad carga con su otoño
ya que le quedan sólo el duelo
y las estatuas del amo"*

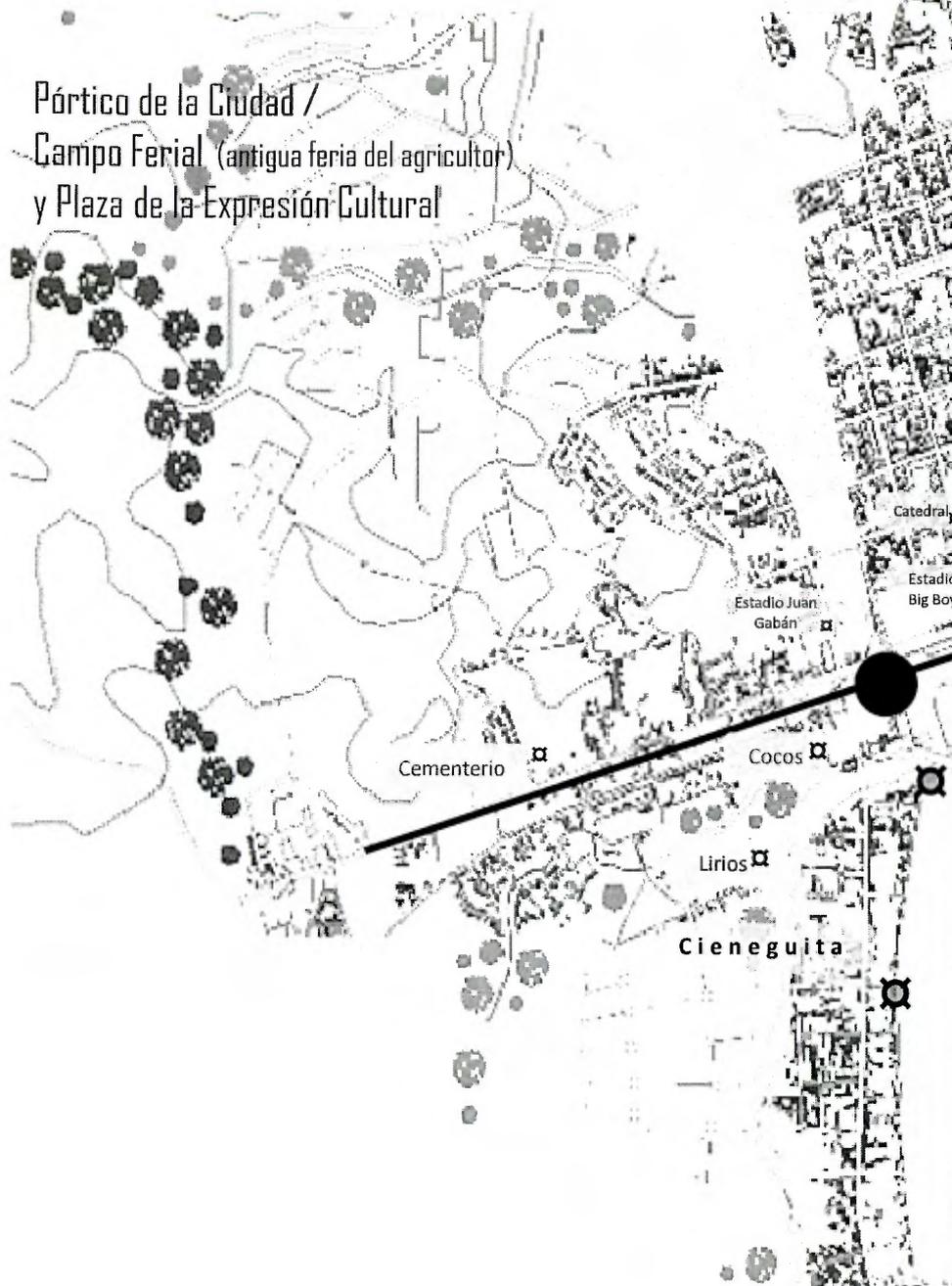
Mario Benedetti



Selección del Proyecto a Desarrollar

Infraestructura para escenarios urbanos

Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial (antigua feria del agricultor)
y Plaza de la Expresión Cultural



Según los siguientes criterios de intervención, fue realizada la escogencia del sitio a intervenir, éste debía de poseer las características citadas a continuación con el fin de representar un modelo de intervención aplicable a toda la comunidad.

1. Falta de integración existente entre la estructura urbana – el factor geográfico – el medio ambiente.

Que presente a su vez:

- *Potencial paisajístico sin explotar.*
- *Vocación del sitio relegada por la implementación de otras actividades económico productivas.*

2. Falta de aplicación de “normas urbanísticas básicas” que evidencien la ineficiencia de la política edilicia que se ha practicado – y viene practicando – de parte de la administración limonense.

Que presente a su vez:

- *Resultados negativos en lo referente a la protección patrimonial.*
- *Desmejoras del hábitat urbano, sobretodo en lo relativo a las normativas y regulaciones sobre el uso de espacios urbanizados y urbanizables en la ciudad.*

3. Evidencias del acelerado crecimiento demográfico y ocupación de la ciudad motivado por una política socio – económica ineficaz y desigual que afecta y condiciona la subsistencia de zonas lúdicas y zonas verdes que oxigenen la ciudad.

Que presenten a su vez:

- *Especulación catastral e inmobiliaria*
- *Permisividad y pasividad de la administración pública.*

4. Valor simbólico e importancia en la identidad urbana de la ciudad.

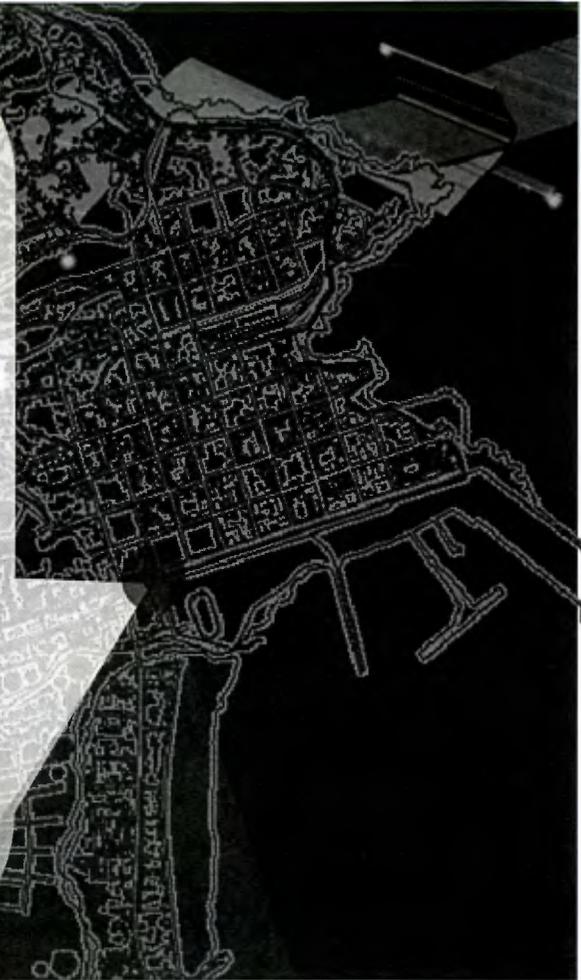
Que presente a su vez:

- *Espacios para posible intervención con múltiples opciones de uso que aumenten el valor económico y funcional del sitio.*
- *Ubicación estratégica en la trama urbana.*

El proyecto representa un modelo de intervención en la Ciudad de Limón que tiene por objetivo **detener la transformación y degradación sistemática de la que viene siendo objeto la ciudad, con el fin de evitar un mayor caos y vicios urbanísticos debido a la falta de planificación de la ciudad** y sus repercusiones en los sitios catalogados como patrimonio histórico; así mismo, pone en evidencia que la renovación urbana y paisajista que se ha de dar en la ciudad depende de que se hagan los cambios necesarios en la política social de la administración y de que se conciban planes y criterios de intervención coherentes y eficientes que promuevan la reorganización de la ciudad y la integración con el contexto natural y patrimonio arquitectónico, tal como se plantea en el presente proyecto.

El sitio a intervenir así como el proyecto a desarrollar atienden a una solicitud integral de necesidades en un sector específico de la ciudad, de este modo el proyecto pretende contribuir en la búsqueda de respuestas concretas para mejorar las actuales condiciones arquitectónicas y urbanas existentes; y de ser posible, **sentar las bases para promover la organización urbanística de la ciudad y el entorno inmediato**, sabiendo que la ciudad de Limón ha evolucionado anómalamente debido a una deficitaria gestión de las autoridades edilicias, a un desarrollo económico productivo y actividades portuarias que no responden a las necesidades propias de la ciudad y por causas geográficas inherentes a su ubicación.

El objetivo a su vez está en **motivar y promover la creación de una legislación objetiva y específica para el sector dirigido a la rehabilitación de espacios vacíos y residuales de la ciudad**. La propuesta en particular plantea la creación de un Plan Maestro de Intervención que sirve para unificar criterios en cuanto al Pórtico de la Ciudad, Campo Ferial y Plaza de la Expresión Cultural, como muestra de lo que lograrían proyectos integrales en el mejoramiento de la dinámica urbana de la ciudad y uso de espacios vacíos



Resaltar las desordenadas formas de comunidad y la imperfecta estructura urbana que el sitio muestra pone en evidencia la poca efectividad legislativa y la falta de rigor en la aplicación de normas urbanísticas en la ciudad, dejando clara la necesidad de un Plan de Ordenación Territorial que sirva para resolver estos graves percances urbanísticos que acusa la ciudad desde décadas atrás.

La propuesta intenta contrarrestar el desequilibrio entre los bloques compositivos de la ciudad que a su vez deben ser corregidos con la puesta en práctica de dicho Plan de Ordenamiento marcando las pautas urbanísticas de interrelación entre todos los elementos que la componen, generando vínculos entre el paisaje natural y el territorio urbanizado, la red vial, las zonas lúdicas y zonas verdes así como las que poseen acceso al mar, estableciendo parámetros para la evolución de la ciudad, descubriendo el origen de su irregularidad urbanística y la divergencia que existe entre todos sus componentes urbanos.

Dada la situación de abandono del sector se debe de llamar a la comunidad y a las autoridades para que, por el bien común y de su patrón histórico y cultural, se ponga fin a la desorganización e indiferencia ante la problemática generalizada y que en conjunto promuevan el desarrollo hacia una mejor calidad de vida.

Aunque no es tan sencillo hablar de las causas y consecuencias de una desorganización urbanística como la que presenta la actual ciudad de Limón se reconoce que su reordenación puede ser una labor ardua y difícil; sobretodo si se interponen intereses económicos a las aspiraciones sociales.

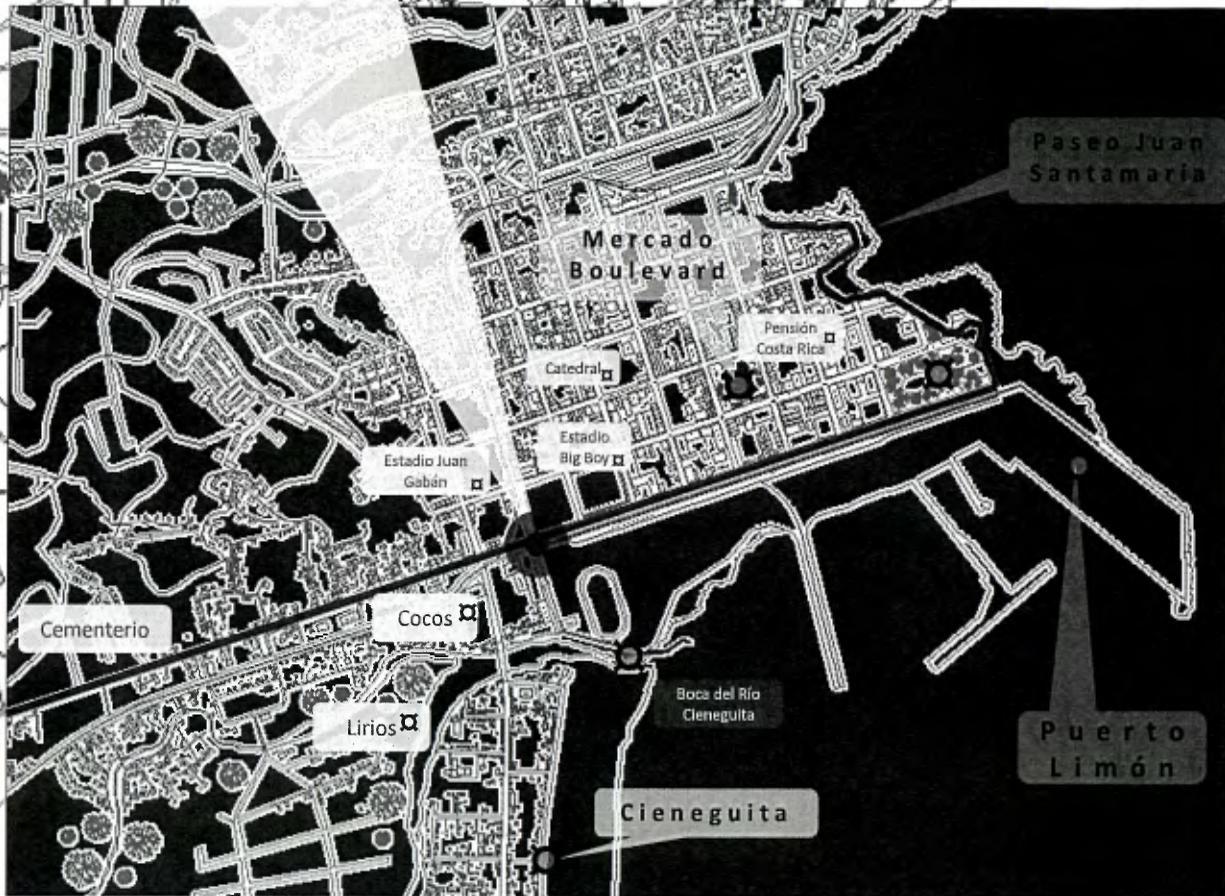
Queda abierta la coordinación de diversas iniciativas de inversión y financiamiento para este proyecto y otros de índole similar, que surjan tanto de la empresa privada como de entidades de capital extranjero que lleven a la realidad los planes y proyectos ya planteados.

Plan de Acción Proyecto de Intervención Urbana

Ubicación: Infraestructura para escenarios urbanos

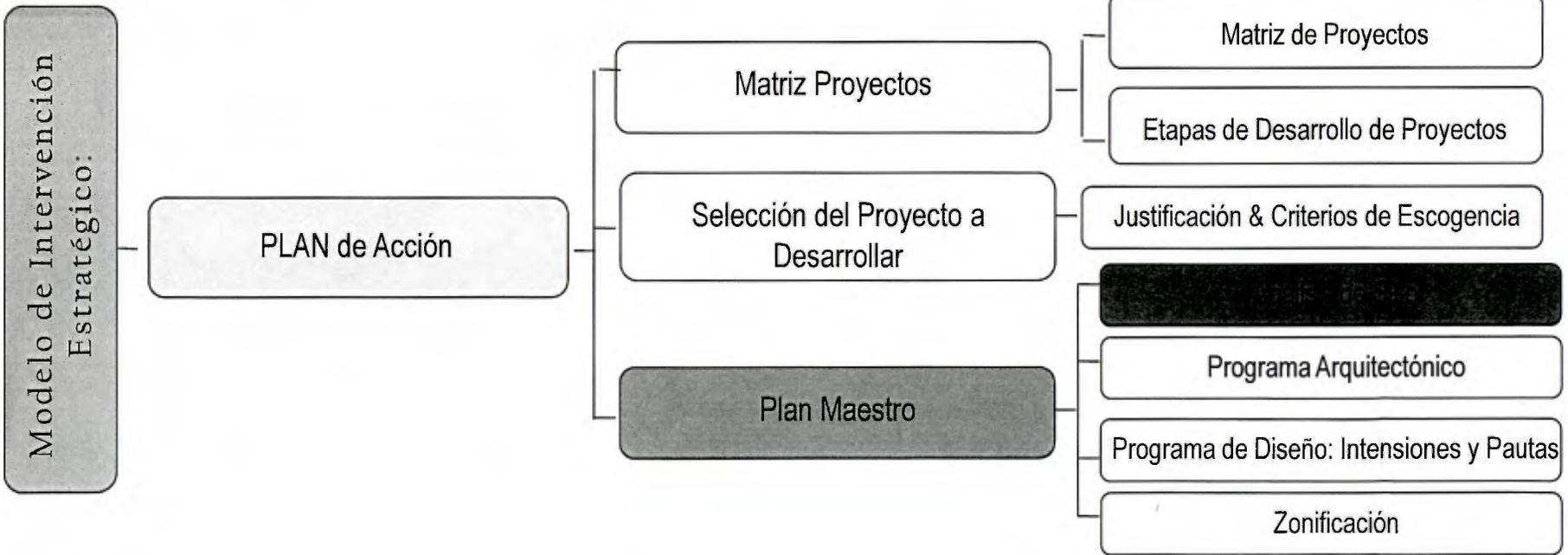
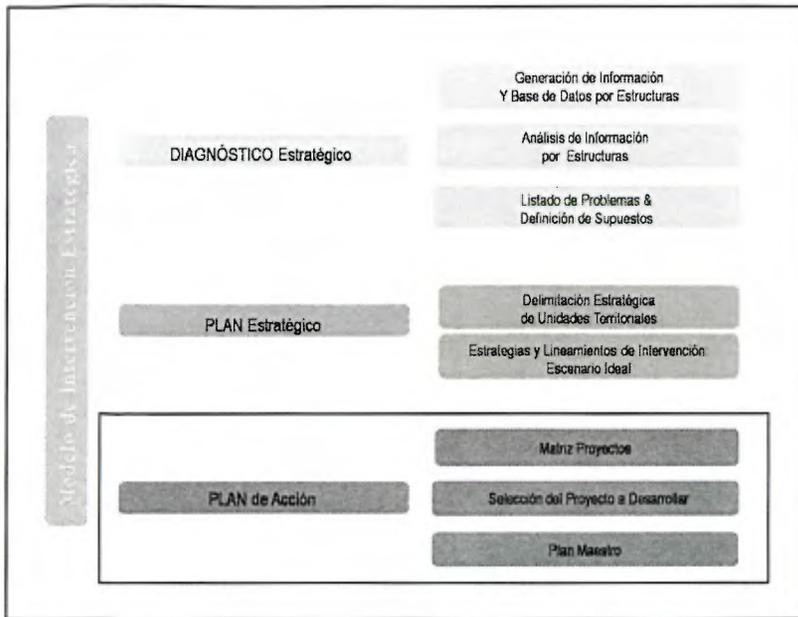
rehabilitación
rescate

Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial
y Plaza de la Expresión
Cultural



Isla Uvita

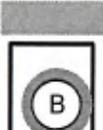
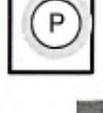
intercambio
diversificación

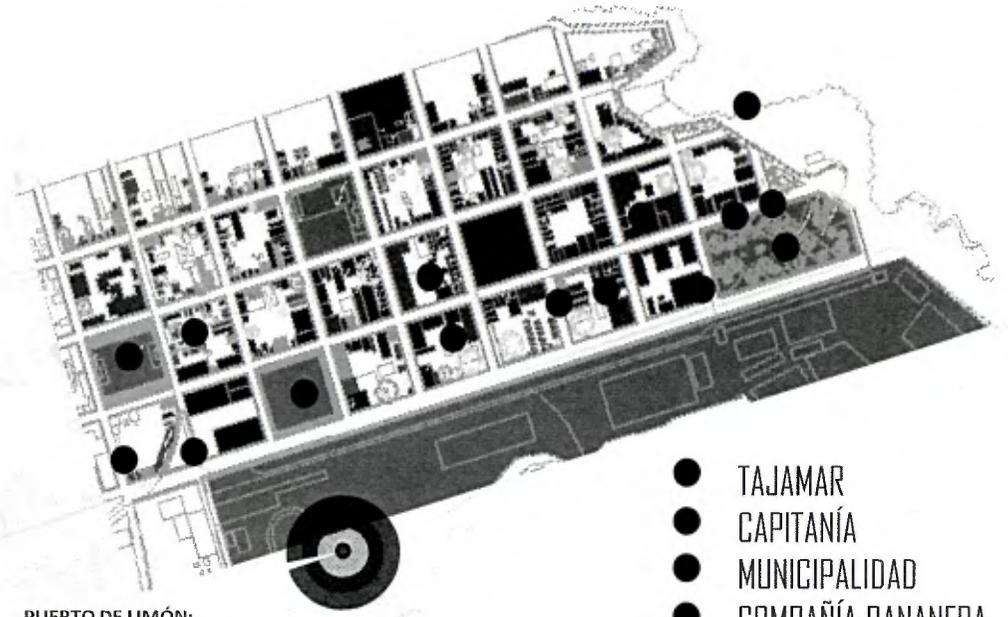


Análisis de Sitio: Infraestructura para escenarios urbanos



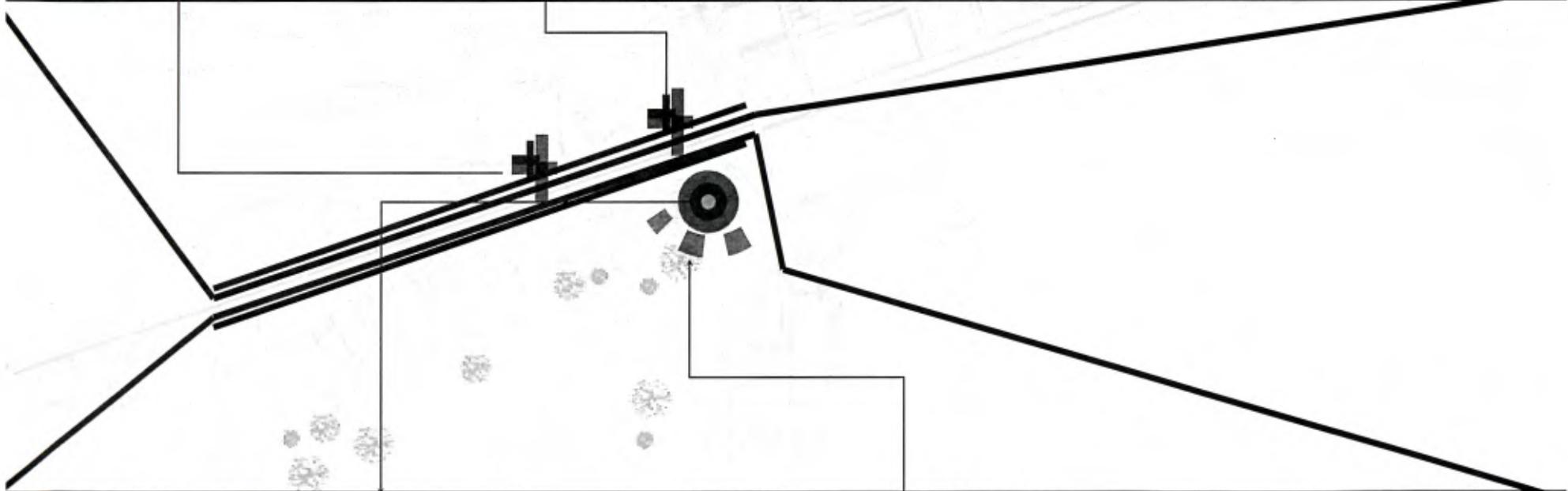
Uso de Suelo
Inventario de Bienes Inmuebles

-  Institucional
-  Comercial
-  Vivienda
-  Religioso
-  Zona verde - recreativo
-  Comercial - Vivienda
-  Baldío
-  Parqueo
-  Portuario



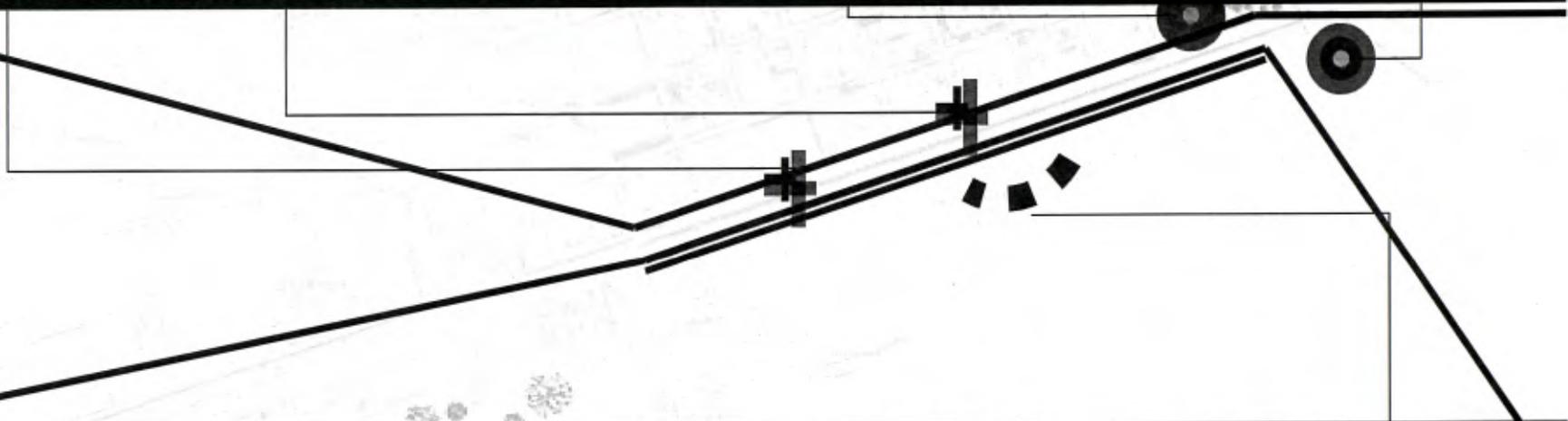
PUERTO DE LIMÓN:
BODEGAS E INSTALACIONES
ADMINISTRATIVAS.
ACTUAL MUELLE DE CRUCEROS

-  TAJAMAR
-  CAPITANÍA
-  MUNICIPALIDAD
-  COMPAÑÍA BANANERA
-  PENSIÓN COSTA RICA
-  PASAJE CRISTAL
-  EDIFICIO INGIANA
-  MERCADO
-  CORREO
-  HOTEL PARAÍSO
-  PENSIÓN EL CRUCE
-  CENTRO DE CUADRA
-  PARQUE BALVANERO VARGAS
-  ESTADIO DE BASEBALL
-  INTERSECCIÓN EL CRUCE
-  ESTADIO JUAN GOBÁN





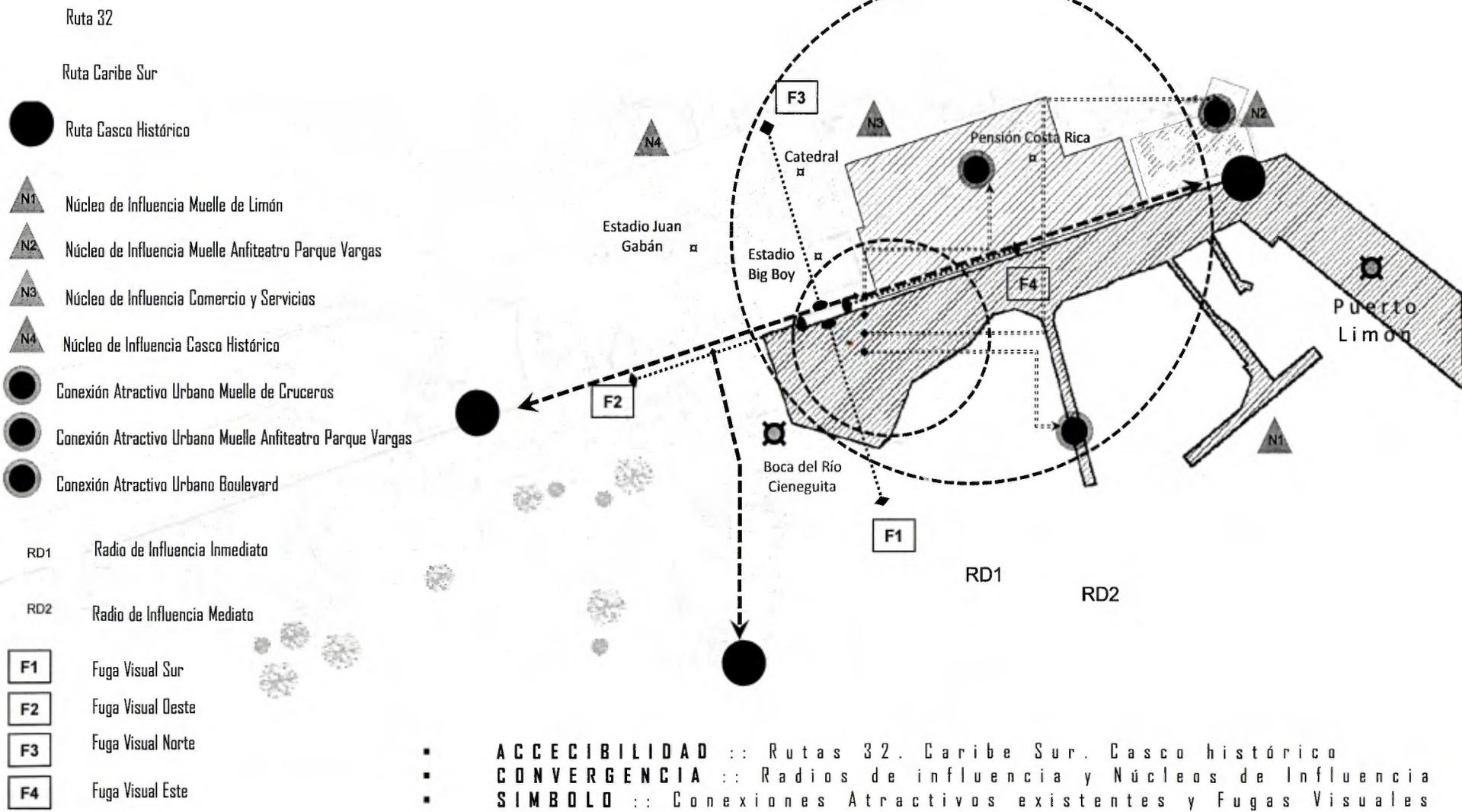
Análisis de Sitio: Infraestructura para escenarios urbanos

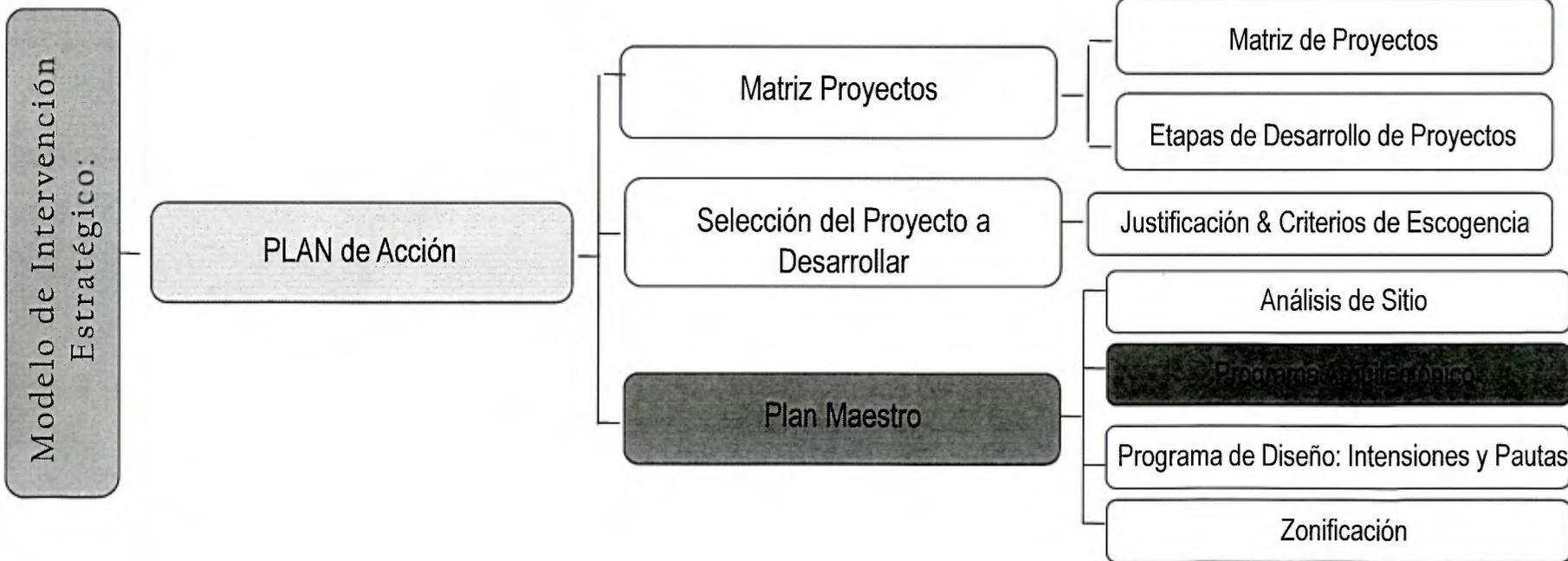
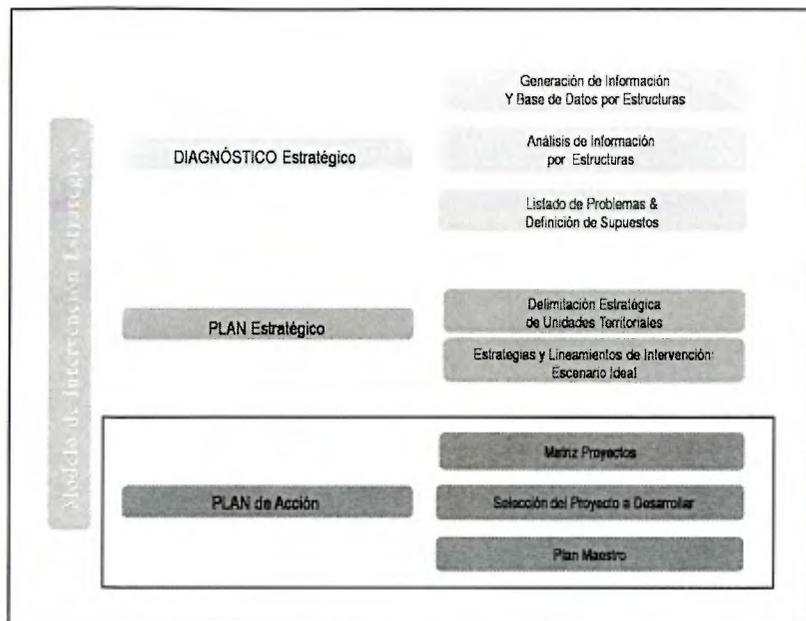


Análisis de Sitio: Infraestructura para escenarios urbanos



Diagrama de Relaciones

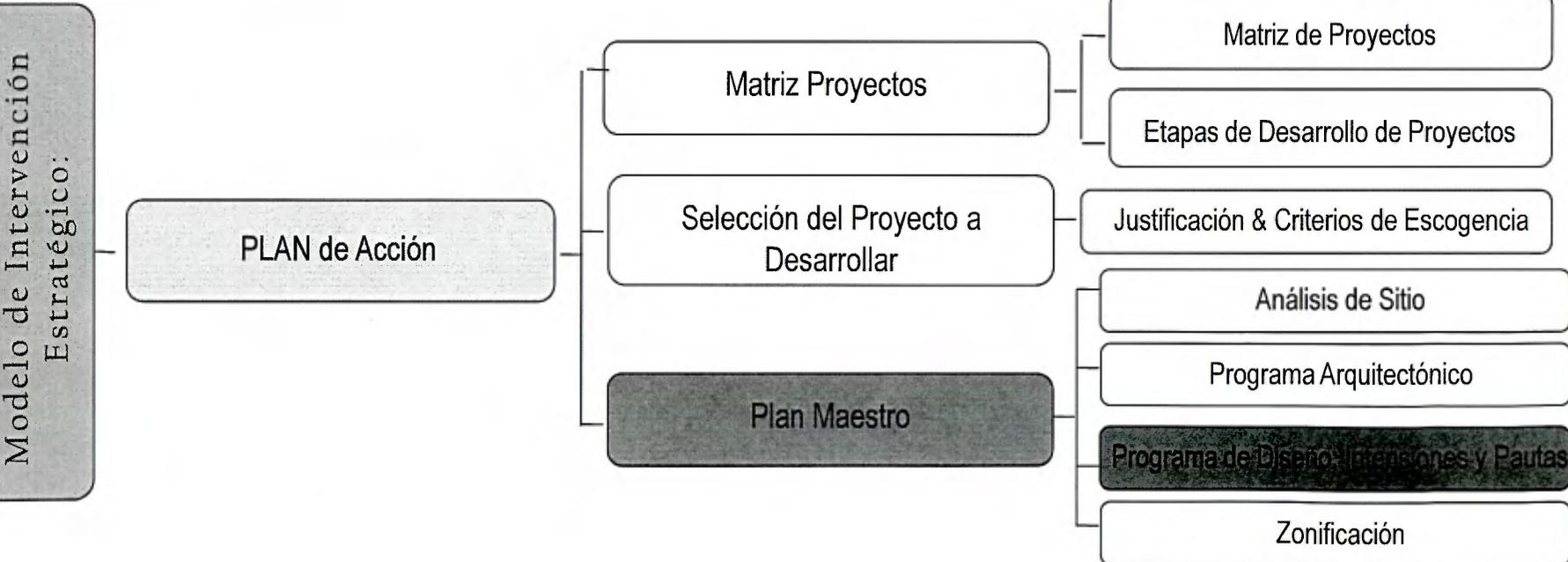
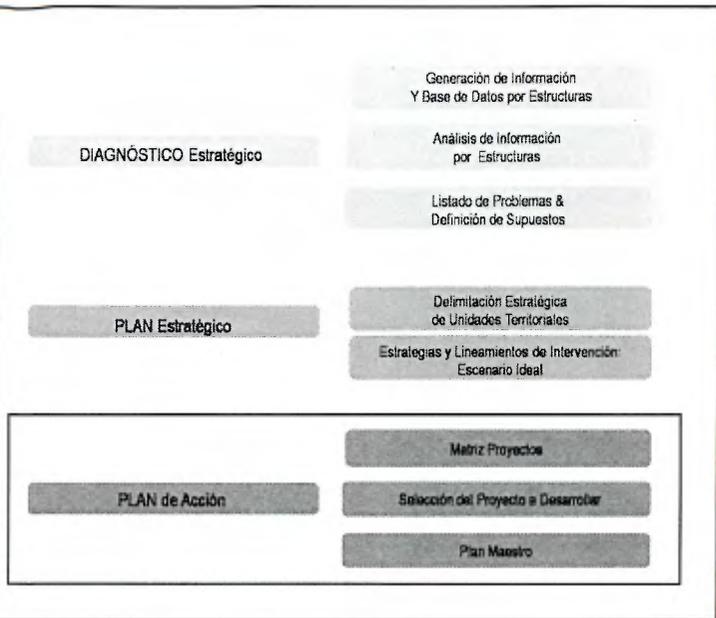




Programa Arquitectónico: Plaza de la Expresión Cultural Pórtico del agricultor

TAXONOMIA						ALCANCE CUALITATIVO			
OBJETO	COMPONENTE	SUB COMPONENTE	SUB COMPONENTE 2	ELEMENTO 1	ELEMENTO 2	ACTIVIDAD	USUARIO	REQUERIMIENTO FÍSICO - ESPACIAL	REQUERIMIENTO FISIOLÓGICO
del agricultor)				Vestíbulo Externo	Accesos	Ingresar	General	Confirmación de un punto focal sobre el acceso por medio de figura y fondo, recorridos visuales y experiencia en el espacio urbano	Prever el confort ambiental, proyectar y facilitar la circulación y el uso del espacio
				Plaza y Área de Exposición	Emplazamientos, Sendas y Mobiliario Urbano	Exponer, Distraer, Conocer, Descansar	General	Habilitación de espacios cuyas cualidades permitan el desarrollo de eventos temporales no necesariamente relacionados con la dinámica general	Prever el confort ambiental y la movilidad del tipo Recreación natural dentro del sitio
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio

Programa Arquitectónico: Plaza de la Expresión Cultural Pórtico de la Ciudad / Campo Ferial (antigua feria del agricultor)												DIAGRAMAS RELACIONALES			
TAXONOMIA						ALCANCE CUALITATIVO				ALCANCE CUANTITATIVO				Diagramas Relacionales	
OBJETO	COMPONENTE	SUB COMPONENTE	SUB COMPONENTE 2	ELEMENTO 1	ELEMENTO 2	ACTIVIDAD	USUARIO	REQUERIMIENTO FÍSICO - ESPACIAL	REQUERIMIENTO FISIOLÓGICO	USUARIO	REQUERIMIENTO FÍSICO - ESPACIAL	REQUERIMIENTO FISIOLÓGICO	USUARIO		REQUERIMIENTO FÍSICO - ESPACIAL
del agricultor)	Área 1 Centro	Área 1 Centro Urbano	ESPANOS DE PASADIZO	Vestíbulo Externo	Accesos	Ingresar	General	Confirmación de un punto focal sobre el acceso por medio de figura y fondo, recorridos visuales y experiencia en el espacio urbano	Prever el confort ambiental, proyectar y facilitar la circulación y el uso del espacio	General	Confirmación de un punto focal sobre el acceso por medio de figura y fondo, recorridos visuales y experiencia en el espacio urbano	Prever el confort ambiental, proyectar y facilitar la circulación y el uso del espacio			
				Plaza y Área de Exposición	Emplazamientos, Sendas y Mobiliario Urbano	Exponer, Distraer, Conocer, Descansar	General	Habilitación de espacios cuyas cualidades permitan el desarrollo de eventos temporales no necesariamente relacionados con la dinámica general	Prever el confort ambiental y la movilidad del tipo Recreación natural dentro del sitio	General	Habilitación de espacios cuyas cualidades permitan el desarrollo de eventos temporales no necesariamente relacionados con la dinámica general	Prever el confort ambiental y la movilidad del tipo Recreación natural dentro del sitio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			
	Área 2 Periferia	Área 2 Periferia Urbana	ESPANOS DE PASADIZO	Vestíbulo Externo	Accesos	Ingresar	General	Confirmación de un punto focal sobre el acceso por medio de figura y fondo, recorridos visuales y experiencia en el espacio urbano	Prever el confort ambiental, proyectar y facilitar la circulación y el uso del espacio	General	Confirmación de un punto focal sobre el acceso por medio de figura y fondo, recorridos visuales y experiencia en el espacio urbano	Prever el confort ambiental, proyectar y facilitar la circulación y el uso del espacio			
				Plaza y Área de Exposición	Emplazamientos, Sendas y Mobiliario Urbano	Exponer, Distraer, Conocer, Descansar	General	Habilitación de espacios cuyas cualidades permitan el desarrollo de eventos temporales no necesariamente relacionados con la dinámica general	Prever el confort ambiental y la movilidad del tipo Recreación natural dentro del sitio	General	Habilitación de espacios cuyas cualidades permitan el desarrollo de eventos temporales no necesariamente relacionados con la dinámica general	Prever el confort ambiental y la movilidad del tipo Recreación natural dentro del sitio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			
				Áreas verdes y Estancias	Jardines, Sendas y Mobiliario Urbano	Intercambio social cultural & Entrenamiento	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio	General	Generación de puntos de encuentro y descanso dentro de la dinámica social del proyecto	Prever el confort ambiental como y como un elemento de confort dentro del proyecto que permita el uso del espacio			



1. Levantar en medio de parajes naturales y asentamientos urbanos **UN nuevo espacio en la ciudad que evoluciona conforme evoluciona el entorno,**

conformando un proyecto pionero en cuanto a requerimientos edificios coherentes que pretenden frenar el desorden urbanístico, el hacinamiento y el exceso de elementos que afean la ciudad evidente en el tratamiento paisajista.

Mejoramiento visual

tanto de la entrada a la ciudad y al campo ferial así como del contexto inmediato que promueva

la integración entre la estructura urbana,

el factor geográfico y el medio ambiente evidenciando la vocación marina del sitio y aprovechando su potencial paisajístico.

un nuevo espacio que evoluciona



El espacio urbano es un espacio infinito. Pero no es un espacio arbitrario; nos permite deambular por él sin riesgos de perdernos, ni necesitar una brújula. Es parte de lo que hace fascinante a la ciudad: la idea de aventurarse a ver lo nuevo a apenas cuerdas de lo conocido, para luego poder regresar a lo conocido.

Urbe 3: el espacio urbano y el deambular sin riesgos de perderse teoría y conceptos. Mayo 30th, 2008

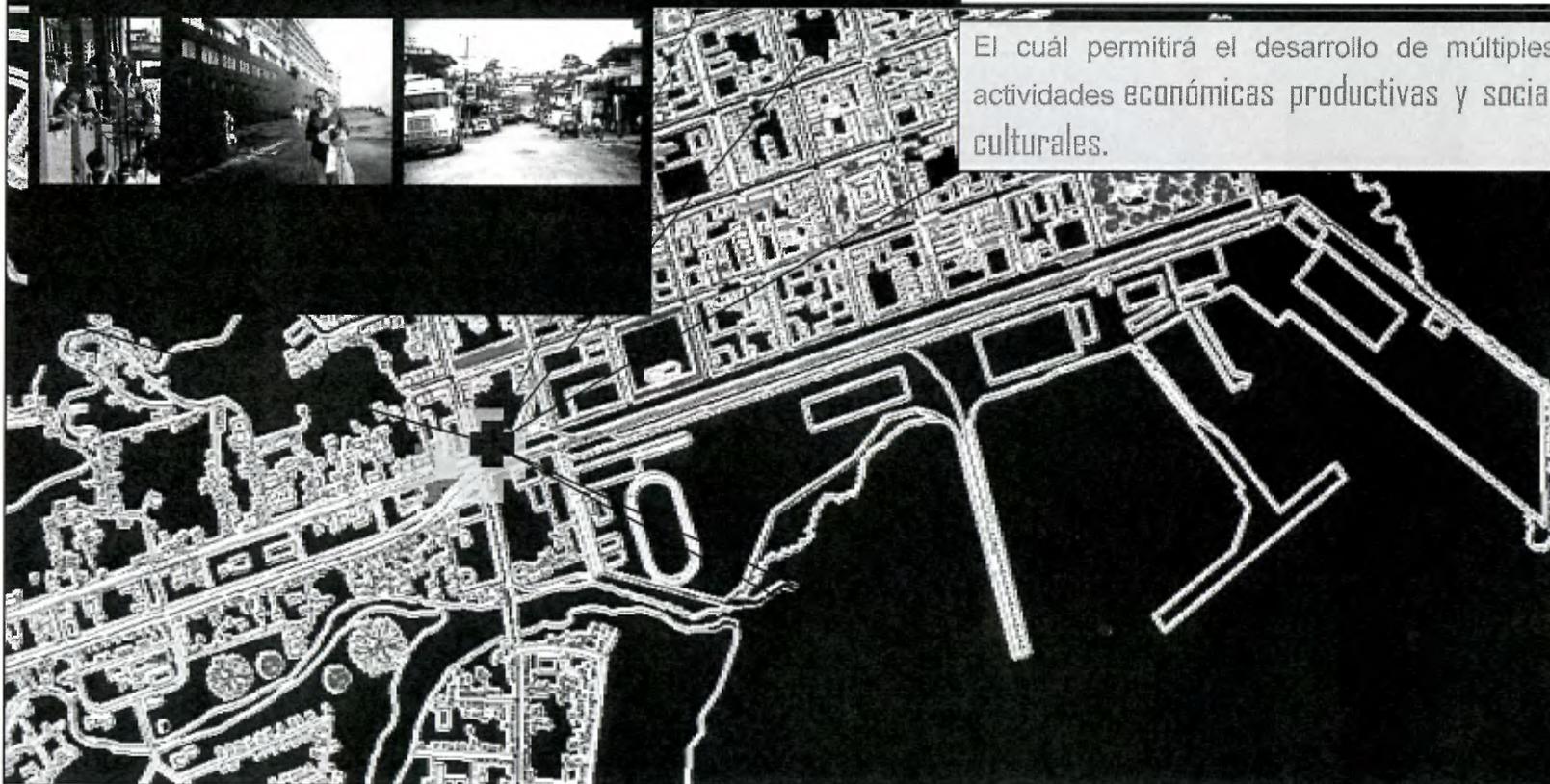
1. Levantar en medio de parajes naturales y asentamientos urbanos un nuevo espacio en la ciudad que evoluciona el entorno, "mejoramiento visual" e integración entre la estructura urbana el factor geográfico y el medio ambiente

2.

Optimizar la funcionalidad del área comprendida entre el acceso a la ciudad y el campo ferial de la Ciudad de Limón, mediante una solución espacial engrandeciendo el concepto de

ciudad de expresiones culturales y emplazamientos urbanos,

El cuál permitirá el desarrollo de múltiples actividades económicas productivas y social culturales.



1. Optimizar la funcionalidad del área comprendida entre el acceso a la ciudad y campo ferial mediante una solución espacial engrandeciendo el concepto de "ciudad de expresiones culturales y emplazamientos urbanos"

- Experiencia sensorial, permeabilidad, variedad de alternativas para ingresos y recorridos, nuevas relaciones de espacios.
- Personalización del Espacio Urbano, el usuario percibe sensaciones y crea simbolismos, intercambio de información - Respuestas a cambios urbanos.
- Organizaciones espaciales, variedad y múltiples opciones de uso que aumenten el valor económico y funcional del sitio.

La intervención urbana en este sector de la ciudad de Limón también lleva implícitas tres pautas de diseño determinadas por:



Fuente: http://api.ning.com/files/M*AvWWuUyXDsuyWeFFic4igoGhg5TpJu3q0xpgH-D1k_/MonteverdeRainforestCostaRica.jpg

I. Recuperar el espacio urbano en términos de una constante: ¡El espacio urbano es el espacio del símbolo la identidad y la creatividad!

•**Permeabilidad:** los lugares que sean accesibles para la gente y puedan darles una oportunidad de escogencia – el número de maneras alternativas de pasar por los diferentes ámbitos. La permeabilidad implica entornos, indica rutas y límites dentro del proyecto así como su vinculación y diseño.

Determina dónde la gente puede ir y dónde no puede ir: permeabilidad 

•**Variación:** los lugares fácilmente accesibles son irrelevantes si no ofrecen una escogencia de experiencia, por lo tanto la variedad en particular se refiere, en el proyecto, a la posibilidad de maximizar la variedad de usos del espacio, teniendo en cuenta los niveles de demanda para establecer la mezcla deseable de funcionalidad y factibilidad.

Limita el conjunto de usos que dispone el sitio para la gente: variedad 

•**Legibilidad:** los lugares en los que con facilidad la gente puede entender su organización espacial, su red tentativa de vínculos y usos ya establecidos, adquieren una forma tridimensional en el proceso de diseño, por lo tanto las decisiones sobre los volúmenes que encierran el espacio público pretenden ser legibles para los usuarios que visiten el proyecto.

Afecta la facilidad con que la gente pueda entender cuáles oportunidades se ofrecen: legibilidad 

•**Robustez:** los lugares podrán usarse para muchos propósitos ofreciendo a los usuarios mayor escogencia que los lugares cuyo diseño los limita a una única función. La robustez a su vez permitirá el desarrollo de una organización espacial y constructiva adecuada pensando en edificios individuales y espacios exteriores.

Afecta el grado en que la gente pueda usar un lugar determinado para diferente propósitos: robustez 

•**Coherencia Visual:** los lugares son afectados fuertemente por las interpretaciones que las personas generan determinadas por la apariencia general del esquema de los espacios, con lo cual el significado que se le asigna al lugar será lo primordial. El lugar tendrá coherencia visual cuando los significados ayuden a hacer conscientes a las personas de las escogencias realizadas y las experiencias vividas.

Determina si la apariencia detallada de un lugar hace consciente a la gente sobre las escogencias disponibles: coherencia visual 

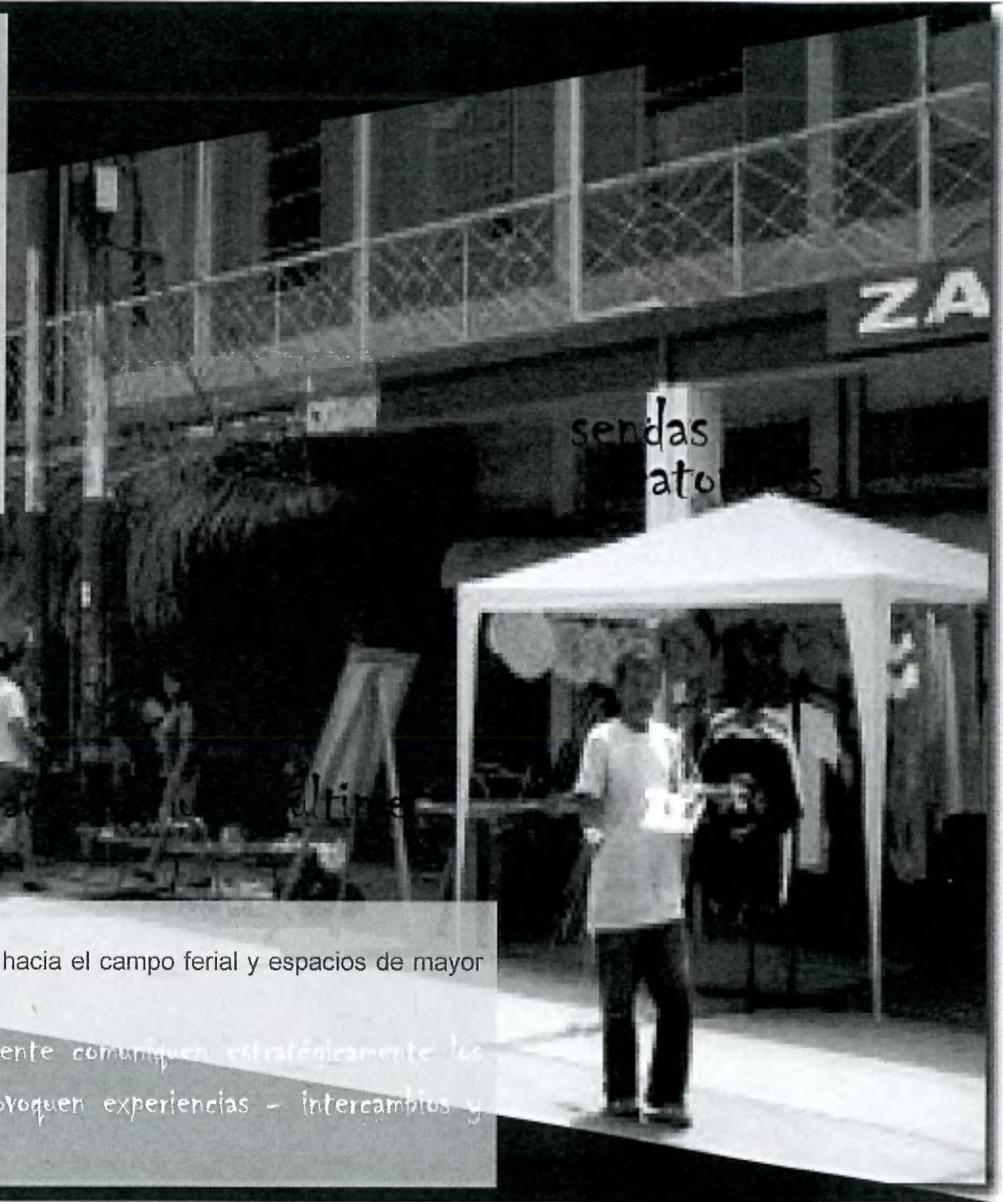
1. espacios de múltiple uso

que potencialicen la funcionalidad del proyecto en términos comerciales y calidad visual, mediante el acondicionamiento de emplazamientos de uso mixto, amplios espacios de exposición – ventas & puestos multifuncionales fijos y temporales de

Información turística tours y sitios de atracción,

Seguridad y vigilancia,

Comunicación teléfonos, internet, periódicos, revistas



2. Sendas peatonales que logren una visualización directa hacia el campo ferial y espacios de mayor atracción provocando mayores énfasis como remates visuales.

Circuitos de sendas y rampas peatonales que no solamente comuniquen estratégicamente los diferentes sitios dentro complejo sino que a su vez provoquen experiencias – intercambios y evoquen sensaciones en las personas que los recorran.

3. Superficies que permitan una intervención ecológica en la que se promuevan espacios verdes en su trama, nudos o elementos de amarre dentro del complejo ferial determinados por los

núcleos de vegetación y estancias

que unifican los diferentes elementos

(jardines, fuentes, estancias, entre otros).

El árbol es el origen y su forma se expande y repite en superficie y en la organización del espacio.

4. Sistema de mobiliario urbano e iluminación de cableado subterráneo que permitan

que toda actividad se viva por la mañana,

por la tarde y por la noche.

mobiliario urbano

5. Manejo de la forma

Forma ortogonal vs. Formas orgánicas

que se interrelacionan en el espacio

(pavimentos y mobiliario – perímetro circular de los árboles).

elementos formales que proyecten extensiones espaciales

ej.: cubiertas que funcionan como elementos de apoyo para enfatizar la entrada y recorrido hacia el campo ferial, a su vez proveen de sombra y permiten la ampliación de servicios como cafés, marisquerías, entre otros.

Elementos naturales que proyecten extensiones espaciales

ej.: el árbol es el origen y su forma se expande y repite en la superficie de las explanadas generando a su vez la organización espacial del sitio.

6. Manejo de los materiales y acabados de todos los elementos formales que evocan una época y un sentir utilizados en los diferentes elementos al interior y a las afueras del complejo ferial

generando correspondencia entre
elementos formales: forma y material

(banquetas, señalamientos, luminarias, entre otros).

Vegetación

Familia / Origen:

Tipo de árbol:

Nombre científico:
(nombres comunes)

Características.

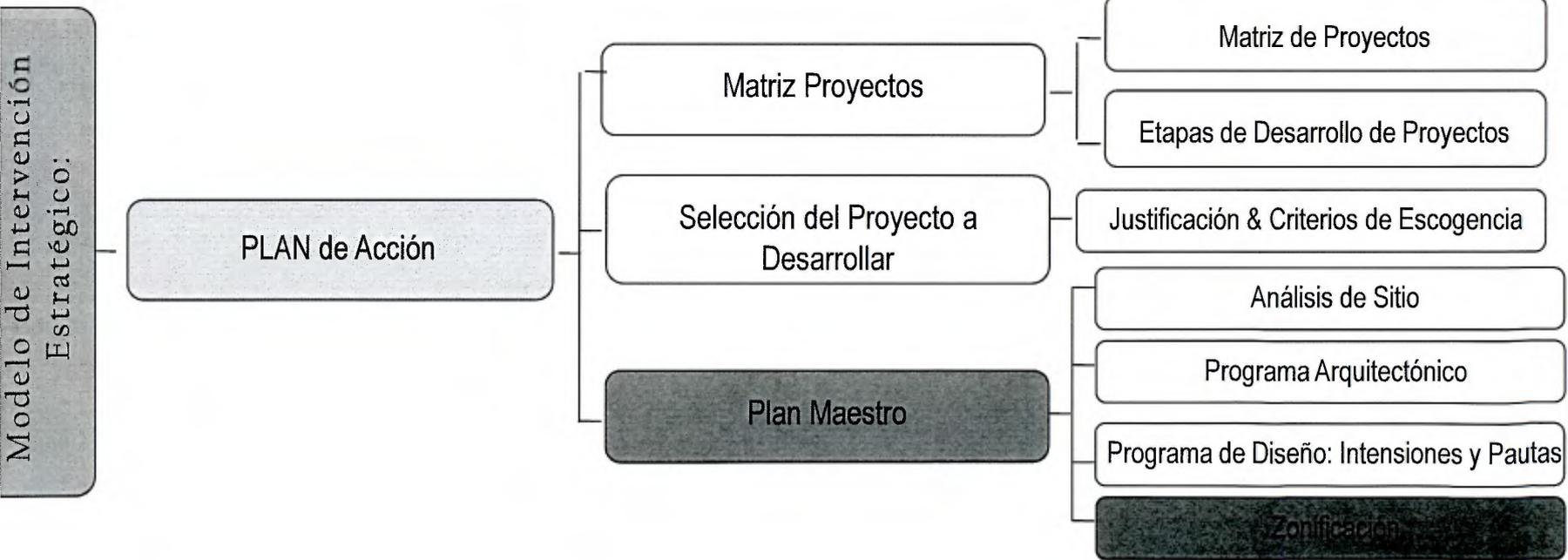
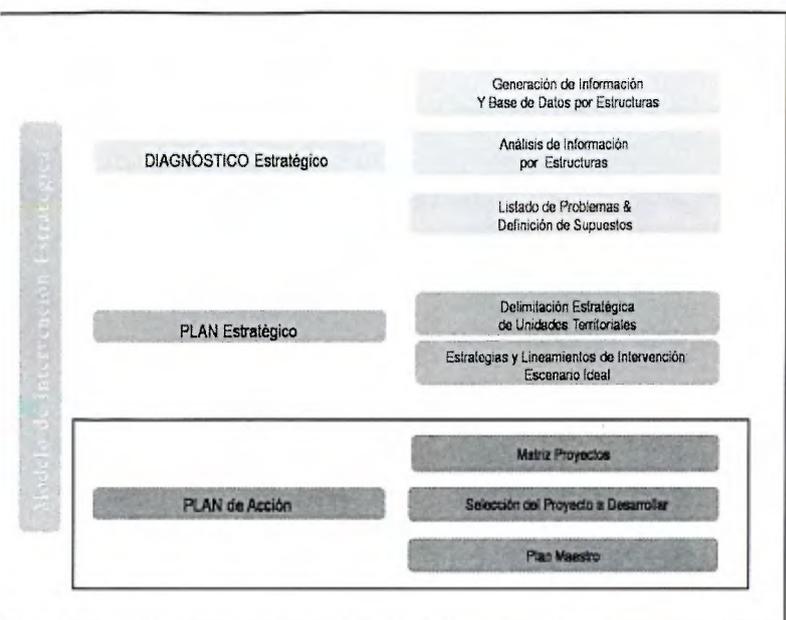
-Escala humana

-Adaptación fácil

-Florecimiento continuo

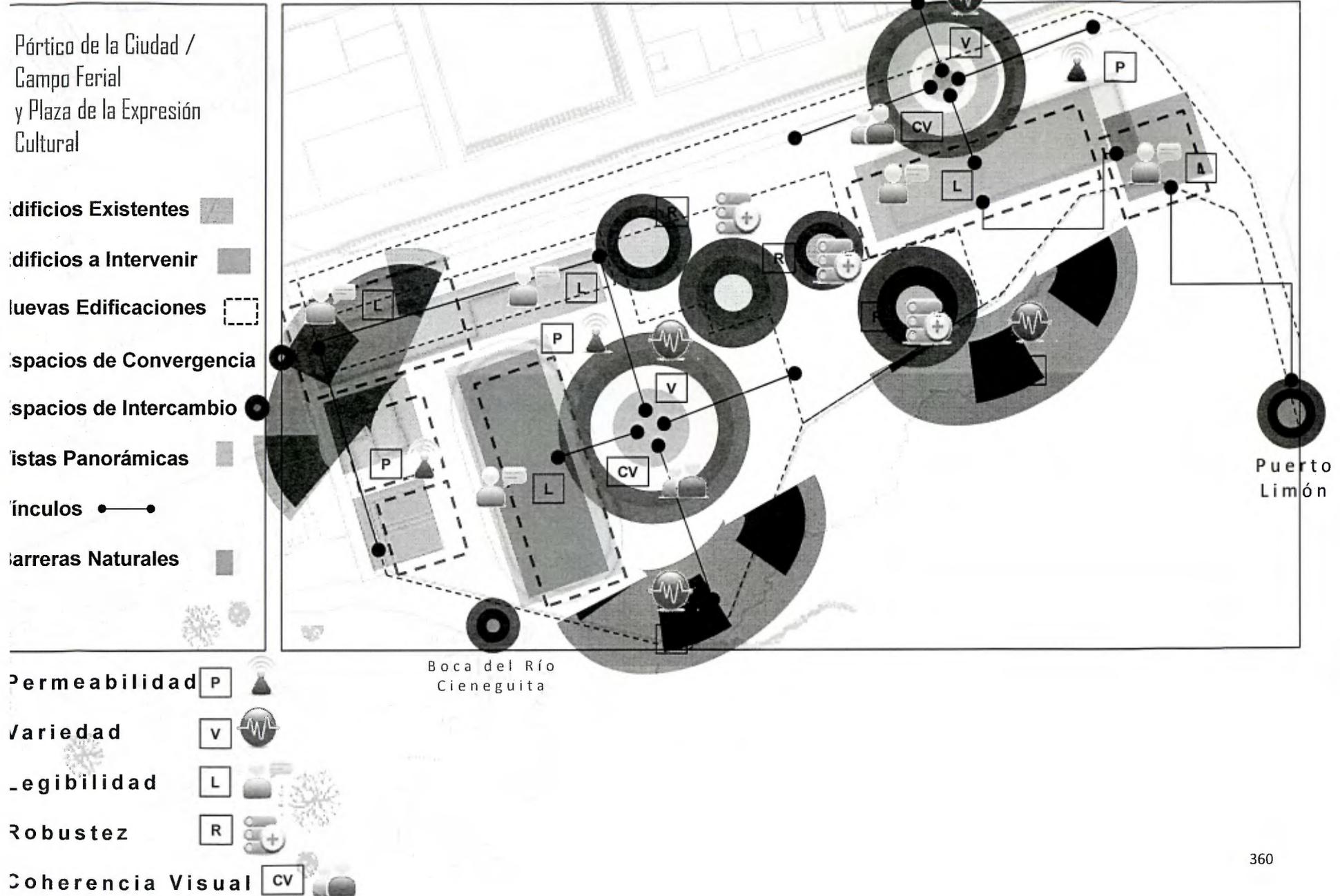
-Tipo de raíz que no
produce daños con su
crecimiento

cubiertas empotradas a paneles de acero que evocan los rieles del ferrocarril y la época del hierro forjado.

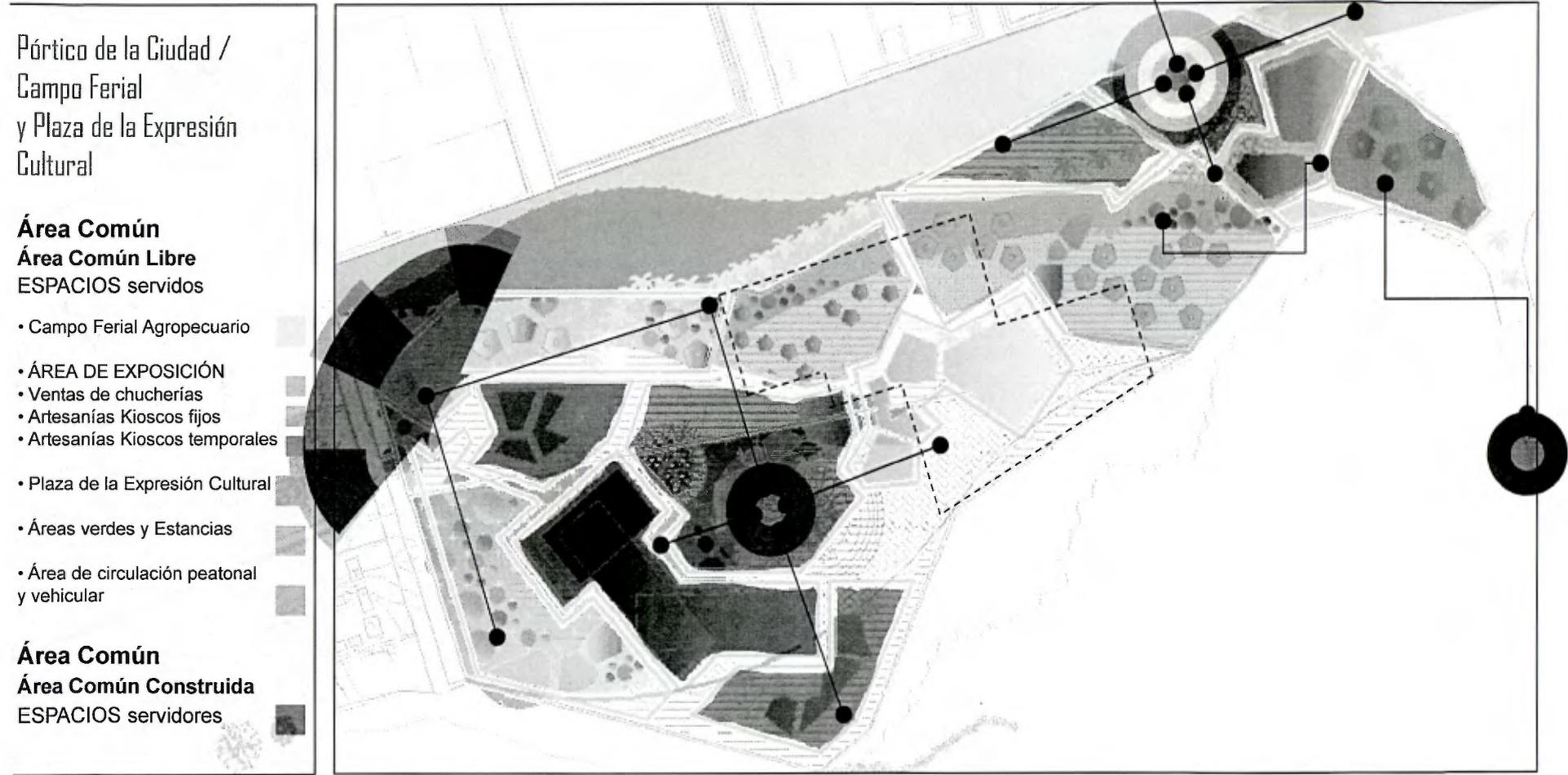


rescate rehabilitación

Unificación: Infraestructura para escenarios urbanos



rescate rehabilitación N



Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial
y Plaza de la Expresión
Cultural

Área Común

Área Común Libre
ESPACIOS servidos

- Campo Ferial Agropecuario
- ÁREA DE EXPOSICIÓN
- Ventas de chucherías
- Artesanías Kioscos fijos
- Artesanías Kioscos temporales
- Plaza de la Expresión Cultural
- Áreas verdes y Estancias
- Área de circulación peatonal y vehicular

Área Común

Área Común Construida
ESPACIOS servidores

Área Privada

Área Privada Construida
ESPACIOS PRIVADOS

ESPACIOS SERVIDORES

Área Privada No Construida

ESPACIOS ABIERTOS

Vínculos ●—●

Espacios de Convergencia ●

rescate rehabilitación

onificación: Infraestructura para escenarios urbanos

Pórtico de la Ciudad /
 Campo Ferial
 y Plaza de la Expresión Cultural

Área Común: Espacios Servidos
 Estíbulo Externo

Campo Ferial y Área de Exposición

Áreas verdes y Estancias

Área de circulación peatonal

Área de circulación vehicular

Plaza de la Expresión Cultural

Área Común: Espacios Servidores
 Puesto de vigilancia

Arqueología

Mantenimiento
 Control de desechos

espacios Privados: Construidos
 Estíbulo

Oficinas Administrativas

Área de reunión y estancias

Galeries y Estudios para artistas

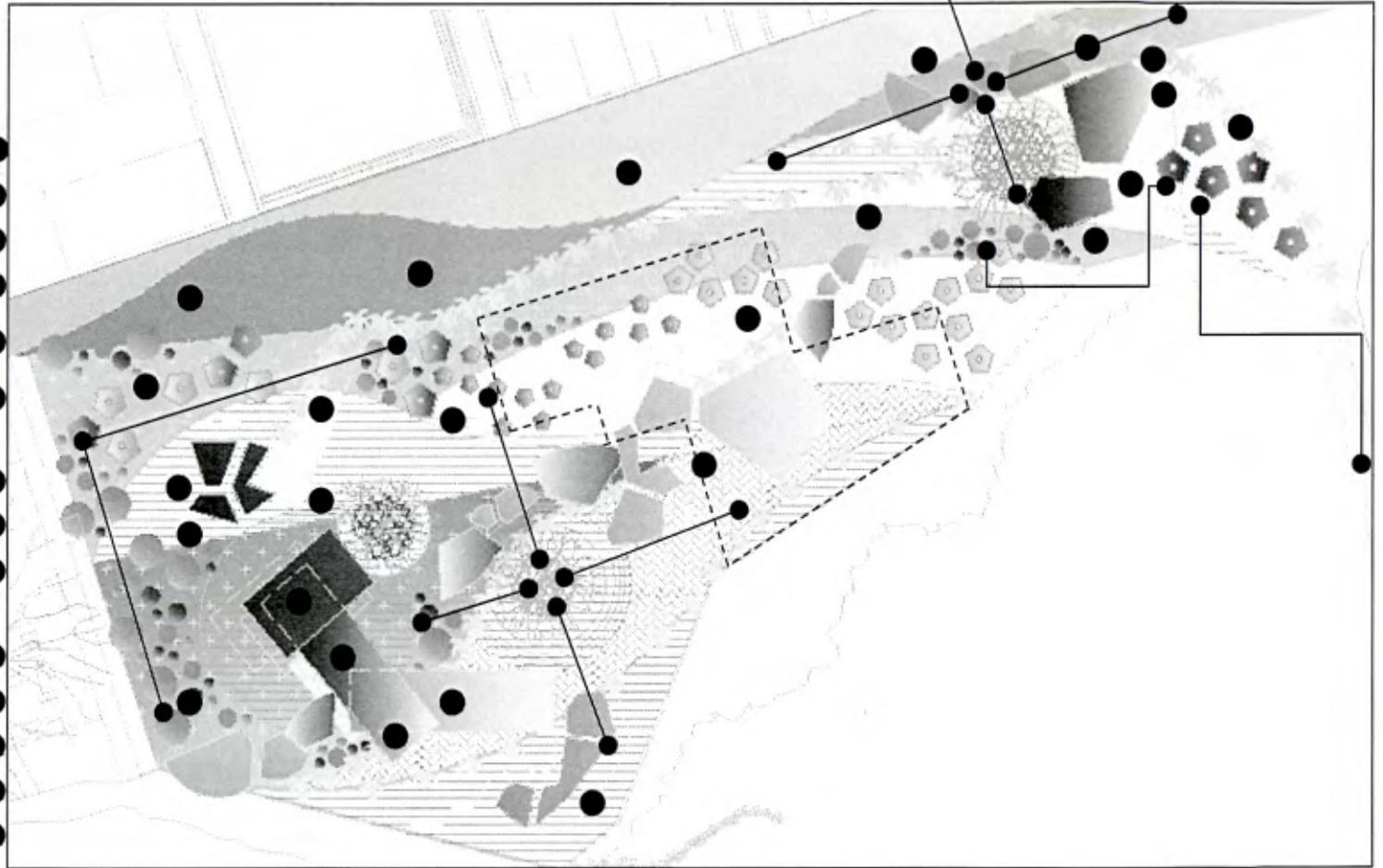
Sala de entretenimiento
Servicios Sanitarios

espacios Privados: Servidores
 Mantenimiento
 Almacén

espacios Privados: Abiertos
 Cuarto de máquinas anexo

Escaleras/ Miradores – muelle -

Estacionamiento Administración



Plan de Acción Proyecto de Intervención Urbana

Zonificación: Infraestructura para escenarios urbanos

Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial

y Plaza de la **Expresión**

Cultural

EXPRESIÓN CULTURAL / CAMPO FERIAL

rehabilitación
rescate

R E S C A T E
C U L T U R A L



Ubicación Proyecto

Nuestra Huella
s é t o Unidad 1



*“Cada ciudad puede ser otra
cuando el amor la transfigura
cada ciudad puede ser tantas
como amorosos la recorren*

*el amor pasa por los parques
casi sin verlos amándolos
entre la fiesta de los pájaros
y la homilía de los pinos*

*cada ciudad puede ser otra
cuando el amor pinta los muros
y de los rostros que atardecen
unos es el rostro del amor*

*y el amor viene y va y regresa
y la ciudad es el testigo
de sus abrazos y crepúsculos
de sus bonanzas y aguaceros*

*y si el amor se va y no vuelve
la ciudad carga con su otoño
ya que le quedan sólo el duelo
y las estatuas del amo”*

Mario Benedetti

Zonificación: Infraestructura para escenarios urbanos

N

R E S P A C A T E C U L T U R A L

Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial
y Plaza de la Expresión Cultural

Diversificación de actividades económicas
expresión cultural
campo ferial



Ubicación Proyecto



¡El espacio urbano es el espacio del símbolo,
la identidad
y la creatividad!

Nuestra Huella
sé t o Unidad I

Zonificación: Infraestructura para escenarios urbanos



Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial

y Plaza de la **Expresión Cultural**

expresión cultural
campo ferial

Nuestra Huella
sét O Unidad 1



N

Plan de Acción Proyecto de Intervención Urbana

Zonificación: Infraestructura para escenarios urbanos

Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial
y Plaza de la Expresión Cultural

expresión cultural
campo ferial

Ubicación Proyecto



Nuestra Huella
sét 0 Unidad 1

Zonificación: Infraestructura para escenarios urbanos



Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial
y Plaza de la **Expresión
Cultural**

**Expresión cultural
campo ferial**

**Nuestra Huella
sé t o** Unidad I



N

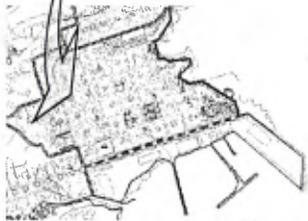
Plan de Acción Proyecto de Intervención Urbana

Zonificación: Infraestructura para escenarios urbanos

Pórtico de la Ciudad /
Campo Ferial
y Plaza de la Expresión Cultural

expresión cultural
campo ferial

Ubicación Proyecto



Nuestra Huella
s é t o Unidad I

Kaska



“defender la alegría como un principio, defenderla del pasmo y las pesadillas, de los neutrales y de los neurones, de las dulces infamias y los graves diagnósticos...”

Mario Benedetti



Fuentes Bibliográficas

Información sociocultural de la provincia de Limón estudio #126 -2006. Departamento de servicios bibliotecarios, documentación e información. CEVIL / Unidad de Investigación. Elaborado por Diorssette Pecóu Daley, investigadora, san jose 04 de octubre, 2006.

Plan regional de desarrollo turístico para la provincia de Limón. 2006-2010

Limón Ciudad Puerto. Informe de Consultoría. FLACSO Costa Rica. Noviembre, 2004.

Rehabilitación del Centro Histórico de Limón y áreas conexas para su desarrollo como polo turístico y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. ICOMOS, Arq. Carlos Mesén Rees, Director y otros.

Ciudad y Puerto, Mutación y Recomposición. Asociación Internacional de Ciudades y Puertos.

Costa Rica: Estimaciones y proyecciones de población 1970-2100 actualizadas al 2000. INEC

Taller de Proyectos Urbano –Ambientales. Propuesta Técnica . Banco Mundial . Septiembre, 2004.

Boletín Interno del CFIA, Febrero 2006, entrevista Arq. Mexicano Pedro Ramírez Vázquez

“Escritos ante la tumba de Don pepe”, autor Carlos Manuel Vicente Calvo

“Crónicas y Relatos para la historia de Puerto Limón”, autor Fernando González Vázquez

“Historia de la Arquitectura en Costa Rica”, Richard Wood bridge F.

“Resultados de la encuesta de opinión pública realizada en la ciudad de Limón”, autor Fernando Ramírez Hernández.

“Monografía Histórica de la provincia de Limón”, autor Ministerio de Educación Pública

Diccionario Bribri – Español

Limón Hoy. Artículo periódico Al Día. 6 mayo 2007.

Construcciones realizadas en la zona marítimo terrestre antes de la vigencia de la ley 6043.

Reglamento sobre aportes de las comunidades JAPDEVA. Art. 1

<http://pastos.tuxstone.com/website/pastos/uploads/pics/legum kudzu tropical.jpg>

www.cps.unizar.es/.../121/sostenibilidad2.

<http://www.japdeva.go.cr/frliser.htm>

www.bancaynegocios.com/images/10075991b.gif

www.ajasolutions.co.uk/imagens/fundo-left.

<http://imagingourselves.imow.org/pb/Story.aspx?G=1&C=0&id=359&lang=3>

http://perso.orange.fr/hypatiasoft/E_index.html

http://perso.orange.fr/hypatiasoft/images/Bande_Transformation_Conforme_3.

<http://www.preval.org/documentos/ma0018.doc>

<http://www.tse.go.cr/fichas3.html>

http://www.mideplan.go.cr/pnd/actores/sector_publico/ict/index.html

<http://www.ina.ac.cr/institucional/mision.html>

<http://web.ina.ac.cr/faq/>

www.lacayoarquitectos.com

www.nacionesunidas.com

www.institutoodearquitectratropical.com

www.ViArquitectura.com

<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n32/njuc.html>

<http://www.ideam.gov.co/biblio/paginaabierta/CiudadSostenible2Medellin.pdf>.

http://www.recope.go.cr/acerca/vision_corporativa/misionvision.htm

<http://www.mercanet.cnp.go.cr/Comercializacion/documentospdf/Informaci%C3%B3n%20General%20%20Ferias.pdf>.

<http://www.japdeva.go.cr/carta%20de%20entendimiento14-10.doc>.

<http://www.diarioextra.com/2008/julio/22/nacionales07.php>