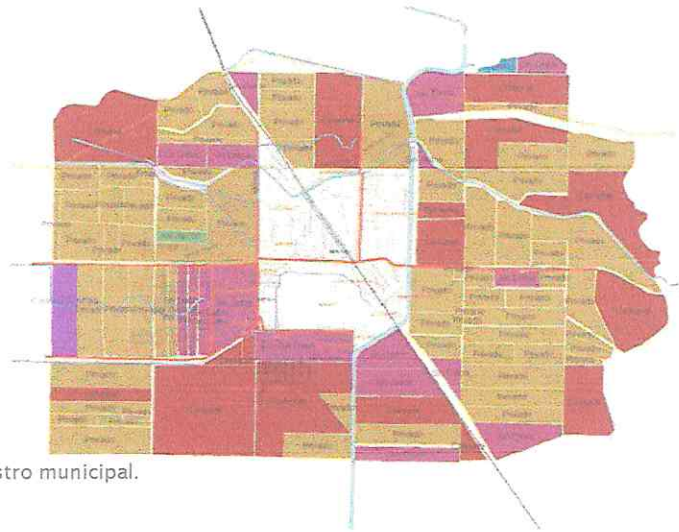


Mapa 12: Tenencia de la tierra

### SIMBOLOGÍA TEMÁTICA

	Afectación
	Colonias Agrícolas
	Comunal
	Ejido
	Privado
	Sin Datos



Fuente: IMPLAN, con apoyo de catastro municipal.

## 2.7 Movilidad

### 2.7.1 Movilidad urbana

El término de movilidad urbana se refiere principalmente a las posibilidades que una ciudad tiene para que toda su población tenga condiciones seguras, cómodas y rápidas para moverse en la ciudad.

Valdría en esta descripción hacer énfasis en varios términos específicos:

Referirse a *toda su población* para lo que es indispensable pensar en una mezcla de modalidades de transporte e incluir en ella la opción peatonal, como una forma importante de moverse en la ciudad.

Al decir *seguras* implica la seguridad compartida en todas sus modalidades. Aquí el descuido histórico ha sido para las modalidades no motorizadas, como la bicicleta y el peatón, y más recientemente los usuarios de modalidades motorizadas que han sido víctimas a causa de faltas a la reglamentación principalmente.

Imagen 11: Riesgos y Vulnerabilidad



Fuente: Visita de Campo, 2009

El término *cómodas* también implica la comodidad compartida en modalidades. Este factor ha sido también generalmente descuidado en el medio más vulnerable: El peatonal, que finalmente toda la población termina siéndolo, aunque sea en breves tiempos.

Por último, el término *rapidez*, no se vincula directamente con la velocidad sino con el orden. Existe mayor movilidad en una ciudad donde existe orden y todos se mueven, sin que por ello signifique el que sea a gran velocidad.

Además el concepto de movilidad está siempre asociado con las tendencias de respeto al medio ambiente y al prójimo; así como la búsqueda de mejor salud y bienestar, tanto físico como espiritual, en la población.

Esto implica, dependiendo de las distancias y las condiciones de la ciudad, una mezcla adecuada de modalidades de tal forma que todos tengan opciones de contar con las condiciones antes señaladas.

El automóvil debiera, en este orden de ideas, pasar a ser un medio posible pero no el imprescindible. Las tendencias que ofrecen una mejor movilidad en una ciudad se basan principalmente en las opciones donde la mayoría utilice sistemas de transporte masivo -principalmente para ciudades de más de medio millón de habitantes- con alternativas seguras y cómodas para el peatón y la bicicleta como medios no motorizados que garantizan la protección del medio ambiente.

Estas últimas, el peatón y la bicicleta, pueden ser positivamente explotadas en ciudades pequeñas como este caso, donde las distancias cortas se prestan para su efectividad.

### 2.7.2 Movilidad en Costa Rica

La movilidad urbana en la ciudad de Costa Rica tiene características estrechamente vinculadas con su vocación agrícola, las relaciones interurbanas y su cercanía con la ciudad de Culiacán. Esto genera muchos movimientos diarios de la población de carácter intraurbanos e interurbanos.

### 2.7.3 Movimientos intraurbanos

Las poco más de 450 hectáreas de superficie que comprende la mancha urbana de Costa Rica no exigen gran infraestructura para satisfacer las necesidades de movilidad intraurbanas.

La distancia de los recorridos son generalmente menores a 3 km. La modalidad peatonal es la más utilizada en la ciudad aunque existe ya una percepción generalizada del problema del tráfico vehicular como uno de los principales en la ciudad.

Solo el 22% de los viajes que se hacen utilizan el automóvil como medio de transporte, pero esto ya empieza a generar ligeros problemas de congestionamientos en la calle Independencia (o principal) donde se concentra el comercio de la ciudad. Además, esta vía es la de mayor identidad para la población, pues ahí se ubicaba el acceso principal al Ingenio Rosales.

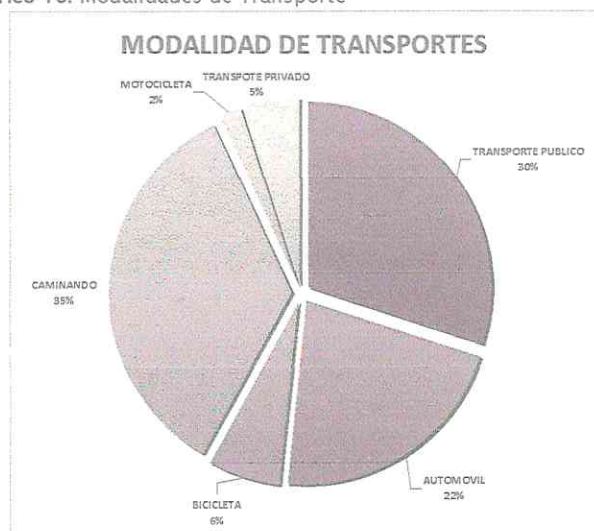
Otras modalidades para los desplazamientos intraurbanos son la bicicleta y la motocicleta. Estas comprenden el 6 y el 2 % respectivamente aunque la primera tiende a ser desplazada y la segunda está sumando aceptación y la percepción es que va en crecimiento.

Lo anterior es un indicador que amenaza con transformarse en un problema mayor. La motocicleta es un medio de transporte que propicia más cantidad de accidentes por las posibilidades de velocidad que se le puede aplicar y cada vez gana más adeptos por su economía.

La bicicleta es una modalidad recomendable pero a nivel regional todavía no se vence el estigma de pobreza o subdesarrollo cuando estas abundan en la ciudad. El porcentaje de usuarios de más de 6% global e incluso en algunos sectores hasta un 9% de usuarios a pesar de las pocas condiciones físicas de la ciudad para su buen uso son datos alentadores.



Gráfico 10: Modalidades de Transporte



Fuente: Modalidades de Transporte

#### 2.7.4 Origen destino

El sector de mayor atracción en la ciudad es el centro que se distingue por recibir más del 40% de los viajes que se hacen en la ciudad. Seguido de este, los sectores de mayor movimiento en la ciudad son las colonias cañitas, las carpas, Independencia, Juan de Dios Bátiz y Benito Juárez, además del campo como un lugar también que propicia muchos viajes cotidianos.

Tabla No 25: Origen-Destino

PUNTOS DE MAYOR ATRACCIÓN DE VIAJES		
SECTOR	NÚMERO DE VIAJES	PORCENTAJE
centro	719	41%
campo	143	8%
cañitas	139	8%
las carpas	122	7%
independencia	109	6%
JD Bátiz	109	6%
benito Juárez	81	5%
18 DE MARZO	47	3%
BATARETE	31	2%
otros (varios)	240	14%
TOTAL	1740	100%

Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

## 2.7.5 Análisis por sectores y modalidades

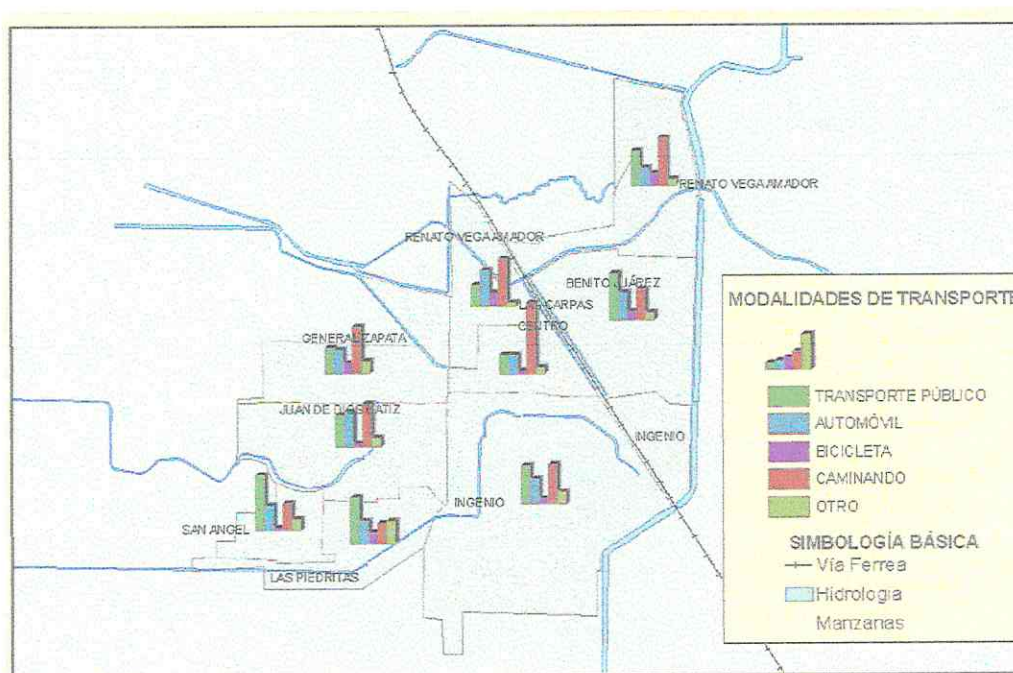
Para detectar las condiciones en que se mueve la población según sea el sector donde reside, se muestra a continuación un análisis más específico de las modalidades más utilizadas en cada uno de los 9 sectores en que se dividió la mancha urbana de la ciudad de Costa Rica.

Al analizar la totalidad y repartición de las modalidades llama la atención la constante del uso del transporte público en todos los sectores aunque con algo de mayor énfasis en los sectores periféricos (Renato Vega, San Ángel y Las Piedritas).

Es importante destacar también en esta gráfica el alto uso del modo peatonal en el sector Centro, las Carpas y Renato Vega; esta última a pesar de ser un sector alejado.

El mayor uso del automóvil se asocia más al nivel económico y no a la lejanía del sector. Las colonias que más registran usuarios son Las Carpas, Benito Juárez y Juan de Dios Bátiz.

Mapa 13: Modalidades de Transporte

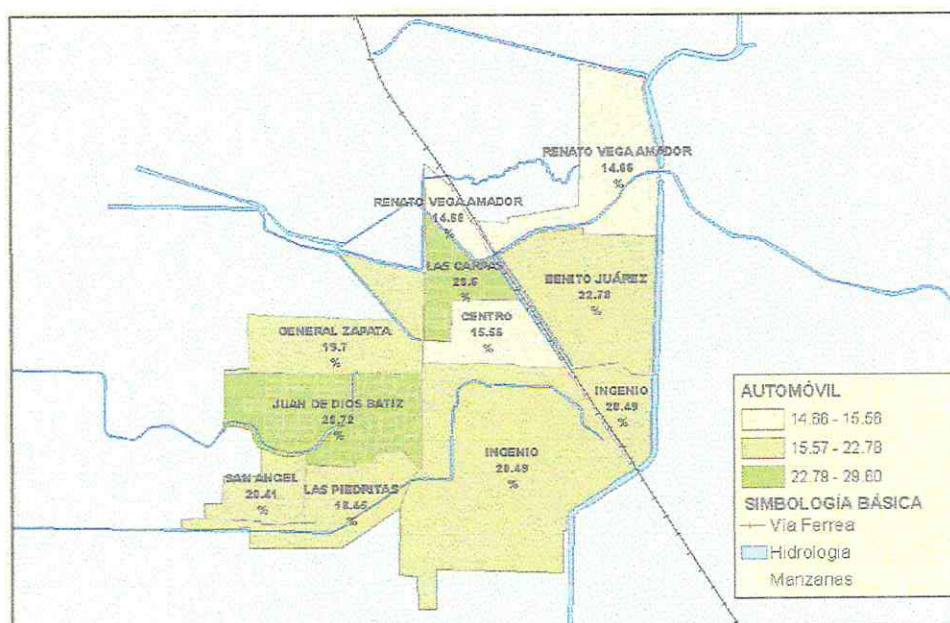


Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

## 2.7.6 Uso del automóvil

Un 22% de la población utiliza el automóvil para desplazarse. De ellos, Los mayores porcentajes se encuentran en los sectores Las Carpas y Juan de Dios Bátiz; mientras que los sectores que menos lo utilizan son Renato Vega y Centro.

Mapa 14: Uso del Automóvil



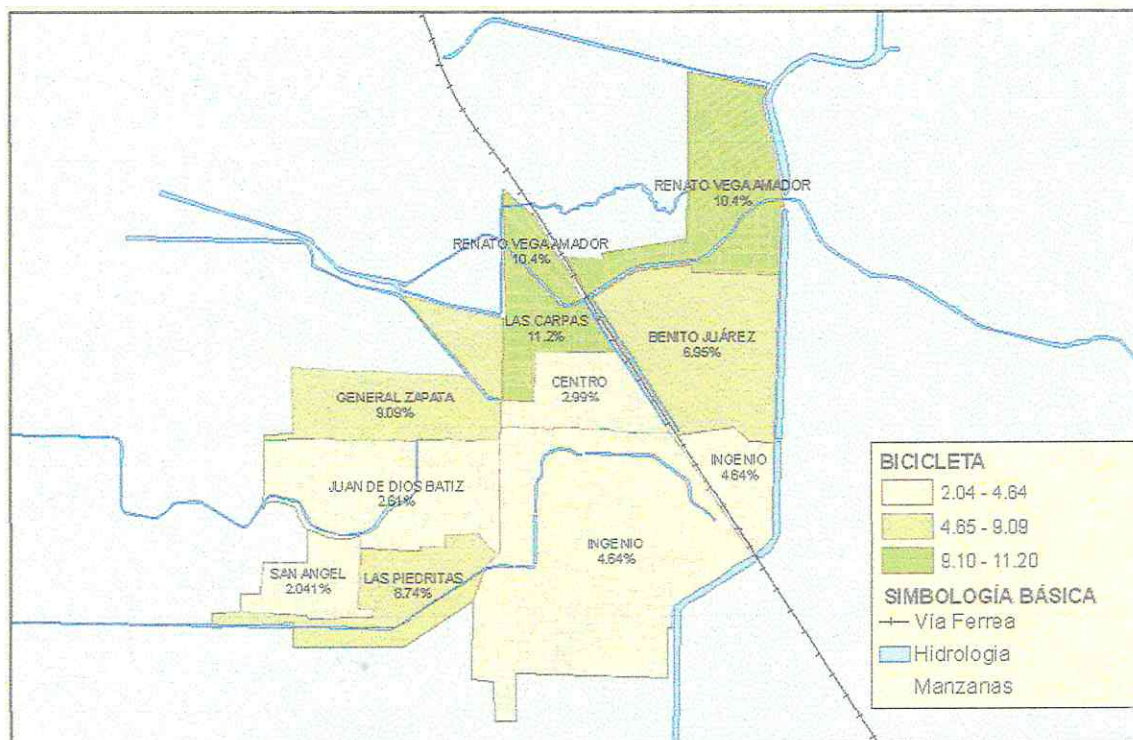
Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

## 2.7.7 Uso de la bicicleta

Un 6% de la población utiliza la bicicleta en promedio. Los sectores que registran los más altos promedios de usuarios (entre 9 y 12%), son Renato Vega y las Carpas. Los que menos usuarios registran (abajo del 3%) son Centro, Juan de Dios Bátiz y San Ángel.



Mapa 15: Uso de la Bicicleta



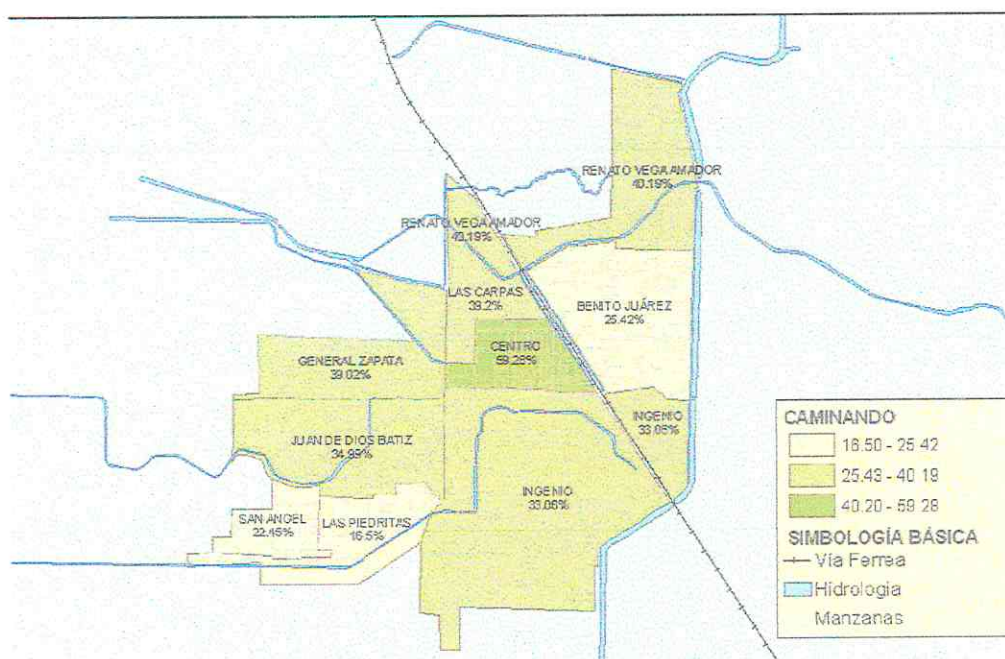
Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

## 2.7.8 Uso peatonal

El sector que registra más practicantes de la modalidad peatonal es el Centro. Esto debido a que las actividades generalmente se hacen cerca del lugar de residencia.

Los sectores que menos registran esta modalidad no son estrictamente las que más alejadas están, entre ellos están los sectores Benito Juárez, Las Piedritas y San Ángel son los que menos optan por caminar y llama la atención que el sector Renato Vega sea el segundo con más peatones después del sector centro.

Mapa 16: Modalidad – Caminando



Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

## 2.7.9 Transporte público

Existen solo dos rutas de transporte público en Costa Rica: 18 de marzo y Batarete. Ambas recorren la calle Independencia para luego conectar diversos sectores de la ciudad.

### Ruta 18 de marzo

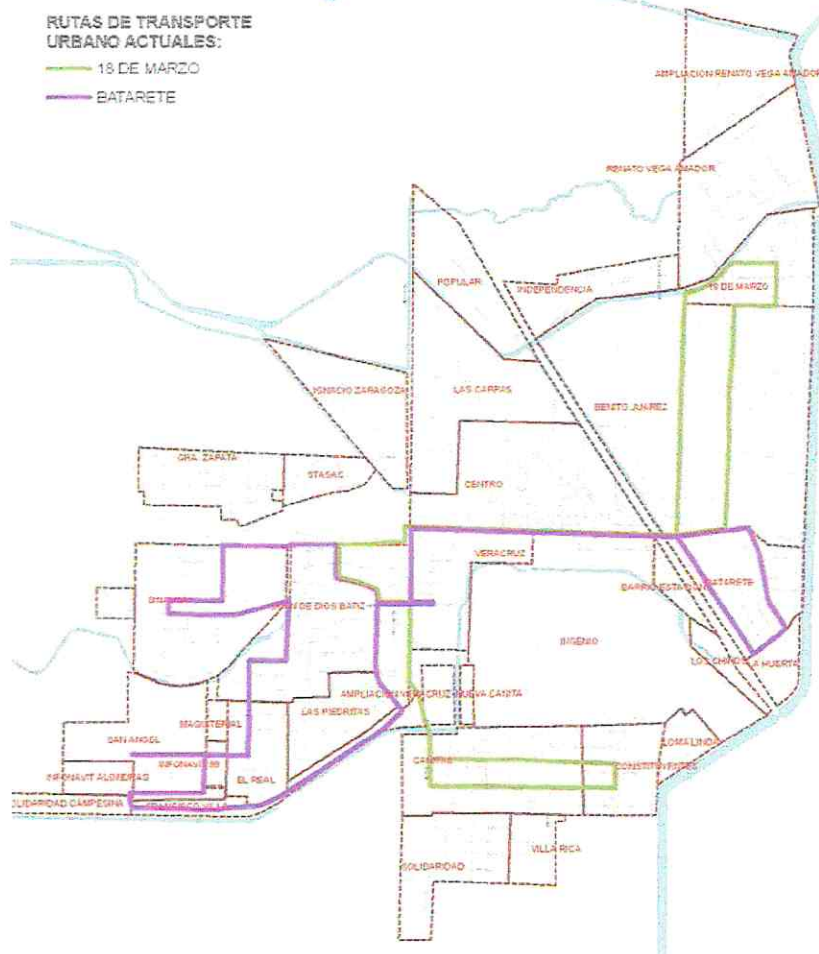
Inicia en la colonia 18 de marzo y tiene cobertura en las colonias Benito Juárez, 18 de marzo y Renato Vega, al norte; así como de Cañitas, Villa Rica Solidaridad, Constituyentes y Loma linda al sur. Esta ruta tiene un recorrido norte-sur sin dejar de cubrir la zona comercial de la calle Independencia.

### Ruta Batarete

Tiene una cobertura de todas las colonias que comprenden el crecimiento de la zona sur poniente de la ciudad. Luego de atravesar también la zona comercial de la calle Independencia, termina recorriendo la zona del barrio del Batarete.



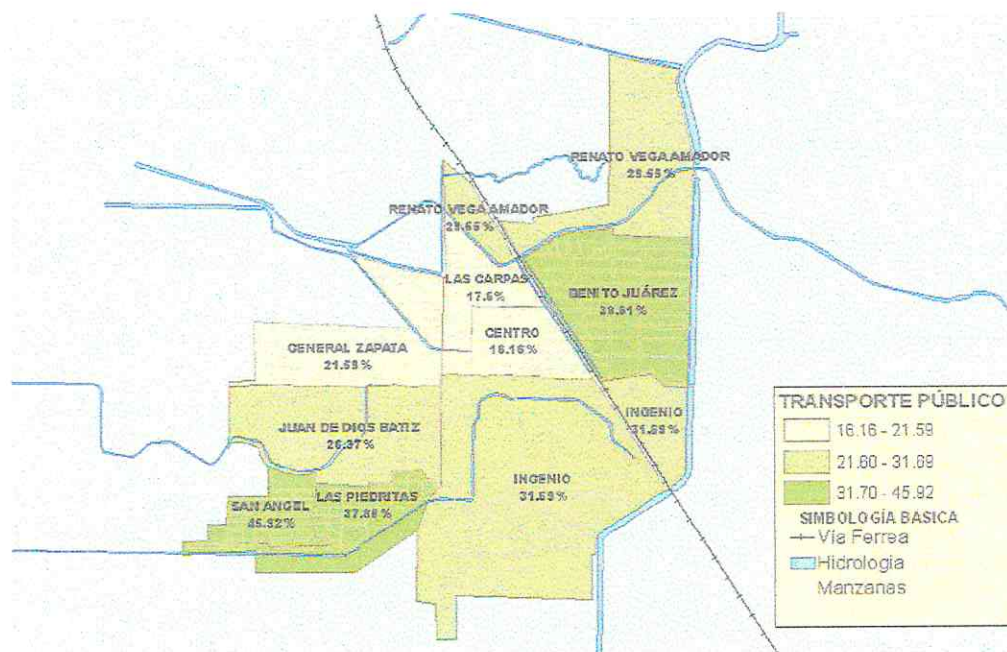
Mapa 17: Rutas de Transporte



Fuente: Encuesta IMPLAN, 2009

De acuerdo al trazo de las rutas de transporte público, se apreciaba la necesidad de cobertura de este medio en la zona norte y norponiente de la ciudad.

Mapa 18: Transporte Público



Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

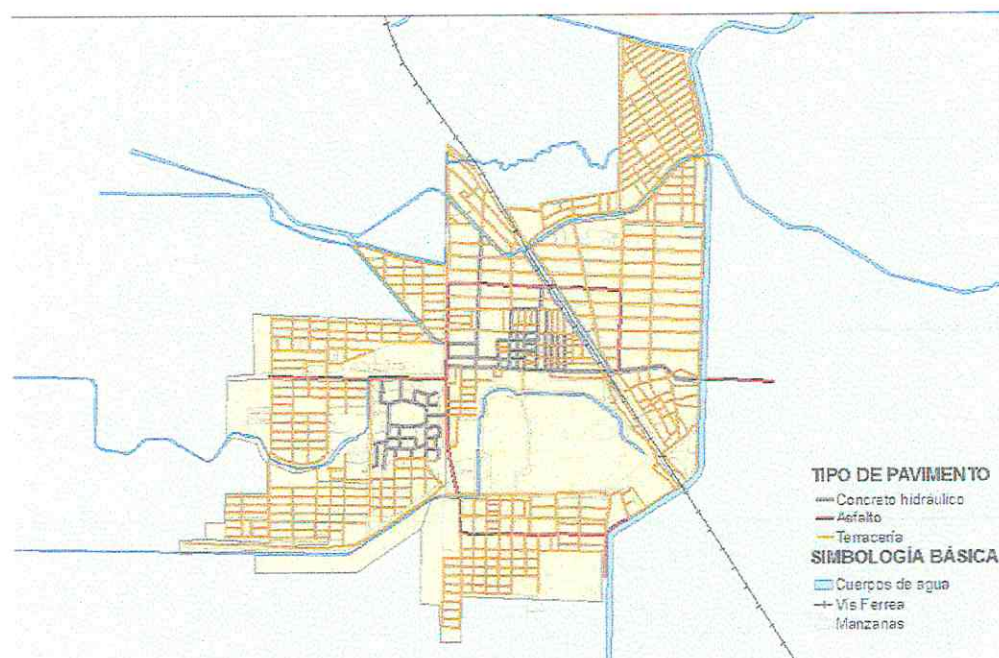
## 2.7.10 Condiciones para la pavimentación

Lo importante para señalar es que un programa de pavimentación debe ir acompañada de un proceso de educación vial, pues se puede derivar en el incremento de los medios motorizados y sobre todo en el incremento de las irregularidades en materia vial que termina generando el incremento de accidentes viales.

Una ventaja de no contar con pavimento es que se puede generar un diseño más adecuado a las necesidades actuales en que debe atenderse la necesidad de calidad para ciclistas y peatones.

Es decir que un proyecto completo e integral de pavimentación se debe de contemplar con banquetas y espacios adecuados para el uso de la bicicleta de forma integral.

Mapa 19: Tipo de Pavimentos



Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

### 2.7.11 Movilidad interurbana

Una de las grandes ventajas en Costa Rica es su estratégica ubicación. Desde su fundación, el ferrocarril fue la opción de comunicación ya que las instalaciones del Ingenio se ubicaron muy cerca de la vía del ferrocarril pacífico.

*“En el área donde se construyó el ingenio Central Sanalona (primer nombre del Ingenio Rosales) en 1946 existían dos rutas de comunicación. La primera era el ferrocarril, que desde 1912 unía el sur y el norte, y probablemente esta ruta fue un factor que influyó en los empresarios azucareros para montar en este lugar la factoría. La segunda era un camino de terracería con terminales en la ciudad de Eldorado y Culiacán”.<sup>6</sup>*

La carretera federal No. 15 a mediados de los cincuentas, fue la infraestructura vial más cercana a Costa Rica que conectaba a las principales ciudades del estado (Mazatlán y Culiacán) antes de la

<sup>6</sup> Luna Lujano, Benjamín. (2006). *Costa Rica, del Ingenio a las Pirámides*. Instituto La Crónica de Culiacán. p. 35.



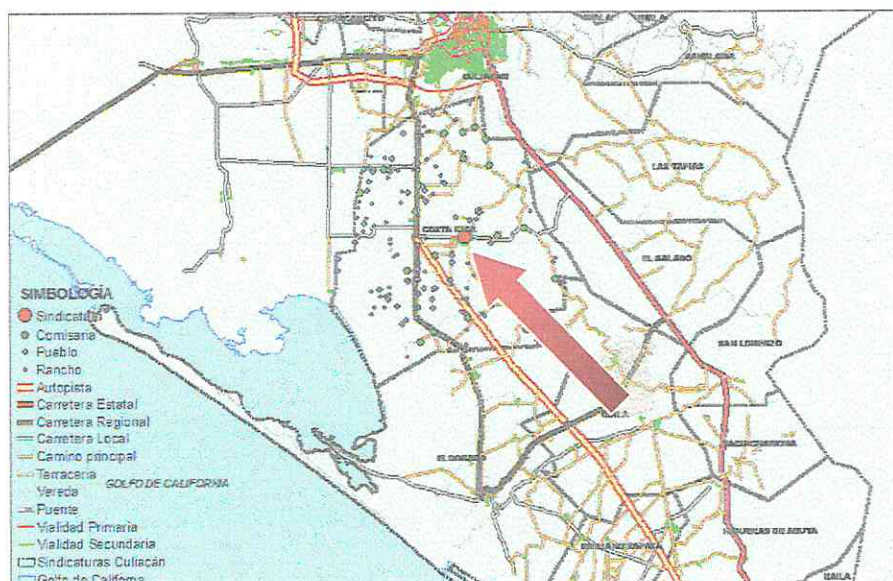
## PDDU- COSTA RICA

construcción de la Maxipista actual autopista de cuota, que está a escasos 5 km. de la ciudad.

La carretera Culiacán-El Dorado, es la vía regional que conecta a las comunidades cercanas y donde se ubican la mayoría de las unidades productivas de la región. Esta se ubica a 5 Km. de la ciudad en el trébol que hoy conecta con la autopista antes mencionada.

Al poniente se ubica una carretera regional, que comunica a Costa Rica con la carretera 15, esta a su vez, es la vía directa al dique los Cascabeles, de donde parte otra carretera al sur oriente que tiene la virtud de hacer un recorrido paralelo a un sistema de diques hasta llegar a Quila.

Mapa 20: Tipo de Pavimentos



Fuente: Encuesta IMPLAN ,2009

### 2.7.12 Resumen de la situación actual

La superficie de la ciudad de Costa Rica tiene una extensión que permite una relativa comodidad para los desplazamientos intraurbanos. Actualmente, un alto porcentaje de población utiliza la bicicleta (6%) o camina (35%) para trasladarse a sus destinos habituales.

El automóvil como modalidad de transporte todavía se remite a un porcentaje reducido de la población (22%) y el transporte urbano, a pesar de su precaria calidad y cobertura es utilizado por un alto porcentaje de la población (35%).



Una de las carencias más sentidas en el tema de la movilidad es el déficit de pavimentación, la falta de conectividad, la escasez y mal estado de las banquetas y ante todo el bajo nivel de cultura cívica y educación vial. Esto convierte en problema grave condiciones que pudieran no ser algo tan significativas:

### 2.8 Imagen urbana y patrimonio

Imagen 12: Antiguas instalaciones del Ingenio Rosales



Costa Rica es una ciudad joven que creció rápidamente gracias al motivo de su fundación: El Ingenio Rosales.

Por lo tanto no existe un patrimonio arquitectónico histórico ni artístico de gran relevancia con excepción de las propias instalaciones del Ingenio que tienen un incuestionable valor histórico y artístico que lo convierten en el ícono de la ciudad.

Actualmente sus instalaciones están parcialmente desmanteladas y la superficie que lo alberga significa aproximadamente el 10% del total de la mancha urbana.

### 2.9 Organización social y participación ciudadana

Desde junio de 2008 existe un patronato promotor del desarrollo de la ciudad de Costa Rica denominado *Todos Unidos por Costa Rica y sus Comunidades*. Esta organización está conformada por 50 ciudadanos que viven o vivieron en la ciudad de Costa Rica y tienen la inquietud de sumar esfuerzos y opiniones para diseñar una visión ciudadana para construir el camino hacia lo que de acuerdo a su perspectiva, debe enfocarse el crecimiento y desarrollo de la ciudad. Entre múltiples objetivos se tiene:



Imagen 13: Entrevista con actores



Fuente: Visita de Campo, 2009

1. fomentar la comunicación y convivencia social entre los asociados.
2. Adquirir bienes muebles e inmuebles que sean necesarios para el desarrollo y realización de los fines sociales.
3. Promover la construcción de un centro cultural.
4. Protección, conservación, restauración y recuperación del patrimonio cultural.
5. Instauración y establecimiento de bibliotecas.
6. apoyar el establecimiento y operación de bibliotecas.
7. Obras de servicio público.

Imagen 14: Entrevista con actores



Fuente: Visita de Campo, 2009

En el proceso de elaboración del diagnóstico, fue necesario elaborar encuestas con actores claves de la ciudad, con gente de opinión y personalidades del sector social que destacan por su trayectoria reconocida en la corta historia de la ciudad.

La mayoría de los entrevistados, gente que rebasa la edad de la misma ciudad, al no ser oriundos de la ciudad, formaron una policromía cultural proveniente de 28 diferentes estados de la república mexicana, con gran arraigo hacia ella.



### 2.10 Taller de planeación estratégica

En un ejercicio de análisis y visión para determinar el futuro de la ciudad de Costa Rica, se organizó un Taller de Planeación Estratégica, donde se construyeron los principales objetivos para el PDDU de Costa Rica. Participaron en él más de 40 personas entre funcionarios y personalidades de la sociedad que aportaron ideas y propuestas para establecer una estructura de las principales demandas de los ciudadanos y las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades que identifican a la ciudad.

Imagen 15: Foro de Consulta



Fuente: Visita de Campo, 2009

## 2.11 ANÁLISIS FODA

### 2.12 Perfil económico

La Sindicatura de Costa Rica tiene importantes fortalezas que destacan en un ámbito regional. Es una zona determinante en el área de producción de alimentos en el municipio y con óptimas condiciones naturales para el desarrollo de esta. La ciudad cuenta con la infraestructura y servicios básicos necesarios para el impulso de actividades de tipo industrial; aunado a esto, su ubicación geográfica, le permite tener una ventaja comparativa respecto a otros núcleos urbanos de la región.

DIAGNÓSTICO FODA				
PERFIL	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
ECONÓMICO	Importante participación de la producción de alimentos	Inversión estatal y federal en turismo	Déficit de empleo en la ciudad	Crisis económica nacional
	Creación del Parque Industrial	Demanda de espacios para creación de nuevas empresas	Infraestructura vial interna en malas condiciones	Falta de compromiso real de las empresas para ofertar plazas diversas y de calidad
	Cercanía con un centro de investigación (Facultad de Agronomía)	Cercanía con centros importantes de comunicaciones y transporte como aeropuerto, carreteras nacionales y estatales, línea del ferrocarril, etc.	Inaccessibilidad a las fuentes de financiamiento (apoyo pymes)	
	Mano de obra especializada desaprovechada.	Programa de inversión pública en sindicaturas		

### 2.13 Perfil social

En la Actualidad la exigencia de la sociedad civil y de los múltiples agentes (sindicatos, las instituciones públicas, movimientos sociales, etc.), comparten dos demandas sobresalientes un mayor involucramiento en las decisiones públicas y mayores niveles en la calidad de vida, en este sentido encontramos que la población de la sindicatura tiene como fortaleza la voluntad para participar en un proceso de planeación que combinado con la voluntad política se hace posible que los procesos de toma de decisión y control de las actividades en Costa Rica se lleven a cabo de una manera más eficiente.



DIAGNÓSTICO FODA				
PERFIL	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
SOCIAL	Bono demográfico favorable	Voluntad política para hacer el plan	Inseguridad pública	Disminución de presupuesto municipal para la seguridad pública
	Permanencia de la cultura del uso de la bicicleta	Programas federales de mejoramiento de espacios públicos	Nula infraestructura para discapacitados y grupos vulnerables	Incremento de la delincuencia
	Voluntad social para participar en la planeación	Actual política municipal de rehabilitación y rescate de espacios públicos	Poco respeto al espacio público	Desatención social por el uso de la bicicleta y respecto al peatón
			Déficit de equipamiento recreativo y cultural	Pérdida de la identidad local
			Carencia de opciones para estudios superiores	
			Poco arraigo de la población	

## 2.14 Perfil territorial

En lo que respecta al territorio, Costa Rica goza de una posición geográfica estratégica dentro del sistema urbano de Culiacán y de características físico-ambientales que favorecen la agricultura. Como consecuencia de estas ventajas comparativas se origino la instalación del un ingenio azucarero, que favoreció la dotación de algunas ventajas competitivas como son: la construcción de canales de riego, vía del tren, que le dan a su territorio la posibilidad de promover una vocación de tipo industrial.





DIAGNÓSTICO FODA				
PERFIL	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
TERRITORIAL	Permanencia de las instalaciones del Ingenio Rosales	Bajos costos del suelo que permiten atraer inversiones	No existen áreas destinadas a reserva territorial	Posible utilización inadecuada del ingenio
	Canales de riego	Creación del Plan Director de Desarrollo Urbano de Costa Rica	Asentamientos irregulares	Expedición de licencias de uso de suelo inadecuadas
	Disponibilidad de suelo urbanizable	Posición geográfica dentro del sistema de ciudades	Falta de un plan de regulación de usos del suelo	
	Poca extensión del área urbana		Distribución inadecuada de los usos de suelo	
	Amplia reserva como derecho de vía del ferrocarril			

## 2.15 Perfil movilidad

En cuanto a la movilidad Costa Rica ofrece buena accesibilidad a los principales núcleos urbanos por contar con una infraestructura vial y ferroviaria que facilita la conexión con los sistemas de transporte y comunicaciones. Sin embargo una de sus debilidades es que no se tiene una ágil y segura movilidad dentro de su área de influencia.

DIAGNÓSTICO FODA				
PERFIL	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
MOVILIDAD	Infraestructura de comunicaciones con las ciudades de la región	Propuesta de reubicación de la estación del ferrocarril de Culiacán	Bajo índice de pavimentación	Facilidad para la adquisición de autos chocolate
	Amplia reserva como derecho de vía del ferrocarril	Construcción de vialidad directa con Culiacán	Poco respeto al uso de las banquetas	Desatención social por el uso de la bicicleta y respecto al peatón
	Permanencia de la cultura del uso de la bicicleta		Falta de nomenclatura	Falta de asociaciones regulares del transporte estatal
	Accesibilidad por carretera y ferrocarril		Aumento del índice de las motocicletas	

## 2.16 Perfil ambiental

Costa Rica cuenta con espacios importantes, que bien se pueden aprovechar para actividades ecoturísticas. Ello repercute en el uso responsable de las áreas naturales y con ello, se minimizan los impactos negativos al ambiente y a las comunidades. Sumado a ello, se incrementa la conciencia y entendimiento sobre los sistemas naturales y culturales del lugar, si como el involucramiento de los visitantes en los asuntos que afectan dichos sistemas. Todo ello contribuye a la conservación y manejo de las áreas naturales (legalmente protegidas o no).

DIAGNÓSTICO FODA				
PERFIL	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
AMBIENTAL	Canales de riego	Espacios en el área urbana que pueden conservarse y ser importantes atractivos naturales	Tratamiento inadecuado de la basura	Falta de legislación ambiental
	Cercanía con los diques	Crecimiento de demanda para productos orgánicos	Poca cultura ambiental	Instalación de industrias que alteren el entorno y dañen el medio ambiente
	Permanencia de la cultura del uso de la bicicleta		Bajo porcentaje de áreas verdes	

## 2.17 Factores críticos

### Económico

- Déficit de empleo local.
- Falta de proyectos productivos y capacitación a emprendedores.
- Poca proyección de la ciudad y su vocación agrícola.

### Social

- Carencia de alternativas de educación superior.
- Alto índice de alcoholismo y drogadicción.
- Ausencia de espacios de recreación y esparcimiento.
- Déficit de vivienda digna.

### Territorial

- Falta orden en el uso del suelo.
- Falta de planeación del crecimiento urbano.
- Déficit de reservas territoriales decretadas.



- Rescate y aprovechamiento racional de terreno y las instalaciones del Ingenio.

### **Movilidad**

- Deficiente cultura vial.
- No dignificación del peatón y del usuario de la bicicleta (falta infraestructura y cultura para su seguridad). El auto como sinónimo de progreso.
- Faltan alternativas más seguras y cómodas de transporte público urbano y suburbano.
- Déficit en infraestructura para la movilidad (bajo índice de pavimento de calles y banquetas, ausencia de señalización, calles sin continuidad, ausencia de rampas para discapacitados).

### **Ambiental**

- Tratamiento inadecuado de la basura.
- Insuficiencia de áreas verdes.
- Falta de protección ambiental y aprovechamiento paisajístico de drenes y canales.

## **3 Visión**

Costa Rica es una ciudad con vocación de servicios, industria y agricultura; fortalecida a nivel regional a partir de una política urbana, social y económica enfocada al desarrollo sustentable; donde su población disfruta de una calidad de vida basada en la armonía social y el arraigo cultural.

## **4 Escenarios**

Una vez que se ha identificado la situación actual que prevalece en el centro de población de Costa Rica y con base en la problemática territorial, se realiza la construcción de escenarios para identificar cuáles son las diferentes opciones que tendría en un futuro la ciudad, de continuar con la tendencia actual o si se realizaran intervenciones planificadas y concertadas en el corto, mediano y largo plazo.





Perfil Económico	Ambito de Atención Estratégica	Escenario tendencial <sup>7</sup> ¿Qué pasaría sin ningún cambio?	Escenario Deseable <sup>8</sup> ¿Si todo Sale Bien?	Escenario Factible <sup>8</sup> ¿Qué tan posible?
	Generación de Empleos	Continúa instalándose industrias que no promueven mejores opciones de empleo y la población se sigue empleando en el sector informal y por tanto no goza de beneficios legales.	Las industrias instaladas en la sindicatura se consolida y promueven mayores oportunidades para la utilización de capital humano mediante la creación de mejores oportunidades empleo.	Se otorgan mayores facilidades legales y menores costos para participar en el mercado formal de trabajo, tanto para quienes ofrecen trabajo, como para quien los demandan
Competitividad	Competitividad	El modelo histórico de generación de suelo seguía una tradición despreocupada de localización espontánea, no planificado a largo plazo. Esta situación trajo como consecuencia que las condiciones actuales no garanticen la competitividad comercial y tecnológica de las empresas. Por tal razón son mínimas las inversiones en las ciudad	Se instala nuevas infraestructuras de accesibilidad: permiten afrontar una mejora de localización de los polígonos y una integración en el entorno regional y nacional de manera significativa.  Existen lineamientos de ordenación del territorio que condicionan e impulsan la evolución y desarrollo de las empresas, haciendo posible que sus proyectos accedan a fondos federales o privados para su realización.  La Sindicatura se ha convertido en una de las piezas claves del futuro desarrollo industrial en Sinaloa y es dinamizador y conformador de la nueva cultura del desarrollo económico e industrial local.	Se promueve un marco legal de ordenación urbanística, territorial y de las actividades, a nivel regional y municipal que avala la necesidad de apostar por un modelo más cualificado y ordenado.  Se elaboran instrumentos que promueven el desarrollo urbano funcional, concertado, planificado y sustentable que ofrecen mayor certidumbre a las inversiones en el corto, mediano y largo plazo.

<sup>7</sup> Situación que se espera suceda a partir del conocimiento de un proceso histórico del análisis de la situación actual y lo que se esperaría de ella (Tendencial).

<sup>8</sup> Muestra lo que se desea que ocurra (Deseable).



	Ambito de Atención Estratégica	Escenario tendencial ¿Qué pasaría sin ningún cambio?	Escenario Deseable ¿Si todo Sale Bien?	Escenario Factible ¿Qué tan posible?
Perfil Social	Crecimiento Poblacional	Se cuenta con una mayor proporción de población en edad de trabajar y producir y cada vez menor número de personas requieren inversiones en educación. Esta situación se traduce en la demanda de la mejora de las condiciones de vida	Esta circunstancia se aprovecha de manera adecuada y es posible denotar procesos de mayor acumulación de activos y mayor crecimiento económico que repercuten en un mejor nivel de vida de la población.	En materia de capital humano, se considera, que si la proporción de población en edad escolar ha comenzado a disminuir, el simple hecho de mantener el gasto público educativo en su nivel permitirá que los recursos por alumno crezcan. Esta disponibilidad deberá incidir sobre la calidad de la educación, por lo que podrá mejorar el capital humano de la población de menores ingresos.
	Uso de la bicicleta	Culturalmente Costa Rica, es un lugar donde se utiliza la bicicleta. Sin embargo, el crecimiento de la población está generando un desplazamiento y disminución de su uso deja de ser utilizado en la ciudad.	El uso de la bicicleta es un medio de transporte que cada vez gana más adeptos en Costa Rica. Es un modo de transporte muy respetado pues ha generado mejores condiciones ambientales y de salud en su población.	Se adaptó algo de infraestructura para el uso de la bicicleta y esto ha ocasionado que no disminuya su utilización.

<sup>9</sup> Se considera un estado intermedio entre lo tendencial y lo deseable (Factible)



	Ambito de Atención Estratégica	Escenario tendencial ¿Qué pasaría sin ningún cambio?	Escenario Deseable ¿si todo Sale bien?	Escenario Factible ¿Qué tan posible?
Perfil Territorial	Densificación de Baldíos u Ocupación de Baldíos	Permanece una gran extensión de terreno baldío en el centro de la ciudad propiedad del Ingenio Rosales Se desaprovecha la oportunidad de una integración social y de recuperación del patrimonio de la ciudad.	El ingenio se recicla para nuevos usos y se logra conservar el principal símbolo de la ciudad, convirtiéndolo en un lugar atractivo para nuevas actividades como industria, comercio, parques u otras afines.	Se precisa la vocación territorial del Ingenio Rosales y se conservan algunos elementos históricos para consolidar un patrimonio industrial en la ciudad.
	Aprovechamiento de suelo	Se sigue urbanizando sin un marco de referencia y de manera espontánea. Se genera contaminación, mayor índices de inseguridad y mayor desorganización política por el crecimiento.	Existe una cultura de planificación (y gestión) territorial y municipal, que está ordenando el desarrollo de nuevas actuaciones, situación que favorece el crecimiento de la ciudad ya que esta crece de manera planificada con una visión de largo plazo en un marco de coordinación interinstitucional relacionada con el desarrollo urbano.	Se elaboran instrumentos como el Plan Director de Desarrollo Urbano que promueven la transformación del espacio y el crecimiento urbano planificado, incentivando el desarrollo equitativo de la sindicatura.
	Imagen Urbana	El sistema de áreas verdes de la ciudad sigue presentando serias dificultades en gran parte de la ciudad, fundamentalmente por la falta de conformación de áreas de parques y vegetación apropiada.	Se llevan a cabo proyecto de corredores verdes, parques lineales, enfocados a la generación y rehabilitación de espacios públicos e incremento de áreas verdes.	Se mejoran y rescatan los espacios públicos y las plazas existentes logrando la convivencia social entre los ciudadanos de la localidad y los visitantes.
	Asentamientos Irregulares	Siguen surgiendo asentamientos humanos irregulares en áreas que por sus características naturales son zonas de riesgo o áreas protegidas.	Se reubican los asentamientos irregulares en áreas de reserva territorial que señala el Plan Director de Desarrollo Urbano y se regeneran los espacios recuperados, declarándolos zona de conservación o bien destinándolos a usos diferentes al habitacional, para que complementen de manera armónica la ciudad.	Existen programas de vigilancia para evitar la aparición de este tipo de asentamientos y se aplican sanciones a los promotores de estas actividades ilícitas.





Estructura Vial y Movilidad	Ambito de Atención Estratégica	Escenario Tendencial	Escenario Factible	Escenario Deseable
	Jerarquía vial	Más del 70% de de las vialidades continúan siendo de terracería y las condiciones de movilidad son incómodas e inseguras. Los más afectados siguen siendo los peatones.	El 100% de las vialidades de Costa Rica, se encuentran pavimentadas y con banquetas óptimas para los peatones. Además, las áreas destinadas para el futuro crecimiento cuentan con una definición de secciones viales.	Se ejecutan programas de pavimentación de vialidades y se logra parcialmente disminuir los problemas en determinados sectores de la ciudad.
	Movilidad urbana	El transporte público sigue siendo de muy mala calidad y el número de automóviles que circulan por la ciudad va cada vez más en aumento. El Reglamento de Tránsito es poco respetado y ello ha provocado mucha inseguridad vial y el incremento exponencial en accidentalidad.	El transporte mejoró sustancialmente y la infraestructura para los peatones y las bicicletas es de mucha calidad. Esto ha ocasionado que no se dependa tanto del automóvil en la ciudad y a su vez este no genera accidentalidad que preocupe.	Mejoraron las unidades de transporte, pero el servicio todavía no es el óptimo. La bicicleta se fomenta y esto ha generado que el automóvil no crezca tan rápidamente como en las grandes ciudades. Aun así el índice de accidentalidad está aumentando.



Perfil Ambiental	Ámbito de Atención Estratégica	Escenario tendencial ¿Qué pasaría sin ningún cambio?	Escenario Deseable ¿Si todo Sale bien?	Escenario Factible ¿Qué tan posible?
		Se promueve el uso suelo industrial, por lo que surge un modelo cultural y administrativo que no cuenta con las herramientas necesarias para el control de las agresiones al medio ambiente.	Se llevan a cabo convenios para corregir irregularidades, lo que implica obras, reparaciones, instalaciones de equipo anticontaminante, así como la elaboración de estudios, planes, programas y procedimientos.	se realizan evaluaciones a los procesos e instalaciones productivas para medir y evaluar el nivel de contaminación y el riesgo que generan, además de su observancia de la normatividad ambiental
	Riesgos y vulnerabilidad			
	Estructura de las áreas verdes	La problemática de las márgenes de los canales persiste, los cuales presentan a su paso por la ciudad, un bajo índice de vegetación y un alto grado de contaminación.  El deterioro acumulado por la falta de acciones de conservación, unido al descontrol urbano, las limitaciones económicas y el uso indebido de algunos ciudadanos, ha traído como resultado un déficit cualitativo y cuantitativo de los espacios verdes.	El porcentaje de espacios verdes se ha incrementado considerablemente en los últimos años.  Las áreas verdes disponibles tienen equipamientos adecuados.  Costa Rica es una ciudad que se distingue por su sistema de espacios verdes.	Se rehabilitar áreas verdes y se generan mecanismos para incrementarlas y preservarlas en la vía pública de la demarcación de Costa Rica para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía



## 5 Objetivos

Una vez analizada la información anterior, se plantean los objetivos generales y particulares de ordenamiento que establece el Plan Director de Desarrollo Urbano de Costa Rica.

Estos objetivos resumen las necesidades de la ciudad de Costa Rica en materia de ordenamiento territorial integral, con el fin de avanzar en la construcción de una ciudad ordenada, justa, moderna y sustentable, que ofrezca cada vez mejores condiciones de vida a sus habitantes, que sea competitiva a nivel regional y se integre adecuadamente al sistema de ciudades desarrollado en el valle agrícola del municipio de Culiacán.

Es importante señalar que el Plan Director de Desarrollo Urbano, es un documento normativo en el ámbito territorial; sin embargo, la visión bajo la cual fue elaborado este Plan es integral y abarca también aspectos sociales, económicos, ambientales y de movilidad, por lo que los objetivos aquí planteados son también integrales, aunque con mayor énfasis en los aspectos urbanos.

### 5.1 Ciudad ordenada (ordenamiento territorial)

#### *Objetivo General*

Ordenar los usos del suelo y lograr un aprovechamiento racional del territorio de tal forma que se garanticen compatibilidades y equilibrio en el desarrollo urbano.

#### *Objetivos Específicos*

- Evitar las mezclas de uso del suelo indeseables.
- Establecer una normatividad de usos y destinos de suelo que responda a las necesidades del área urbana.
- Definir a partir de una zonificación primaria, las zonas aptas y no aptas para el desarrollo urbano.
- Definir las áreas de reserva territorial.
- Establecer las áreas urbanizables como aquellas condicionadas a cumplir con ciertos criterios y programadas como segunda prioridad de ocupación.
- Establecer mediante la zonificación secundaria, las zonas susceptibles de urbanización, así como los usos, densidades y normativas urbanas





que permitan ordenar el crecimiento de la mancha urbana de Costa Rica.

- Definir el Perímetro Urbano para efectos de control catastral y administrativo.

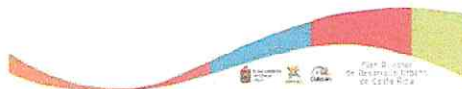
### 5.2 Ciudad sustentable (medio ambiente y sustentabilidad)

#### *Objetivo General*

Evitar la expansión indiscriminada del área urbana, mediante el aprovechamiento prioritario del suelo que ya cuenta con infraestructura urbana y mejorar sus condiciones ambientales.

#### *Objetivos Específicos*

- Orientar el modelo de crecimiento de la ciudad hacia un modelo más sustentable, eficiente y compacto.
- Reducir los niveles de contaminación en el aire, el suelo y el agua.
- Establecer el límite de crecimiento urbano de la ciudad de Costa Rica, determinando la zonificación primaria.
- Establecer políticas y normas urbanas para incentivar la ocupación prioritaria de las áreas que se encuentran ya servidas con infraestructura básica, particularmente las superficies libres de construcción dentro del área urbana.
- Preservar, mediante la zonificación primaria, las áreas de conservación y patrimonio natural de la ciudad, limitando su utilización a usos sustentables y no agresivos con el medio ambiente.
- Evitar la ocupación de zonas que representen algún tipo de riesgo para la población.
- Favorecer, mediante el ordenamiento del suelo, el tratamiento de las aguas residuales y promover mecanismos que contribuyan a su reutilización en actividades productivas, tanto agrícolas, acuícolas como industriales.
- Decretar y rescatar espacios públicos y áreas verdes en los que se implementen programas de arborización con especies regionales para elevar el índice de áreas verdes por habitante.
- Preservar y mejorar las zonas de valor ambiental y cuerpos de agua existentes dentro del área urbana.
- Implementar un sistema de sendas y vías con facilidad para el transporte no motorizado como caminar o usar la bicicleta, disminuyendo con ello índices de contaminación y aumentando la superficie de áreas verdes.



- Mejorar el sistema de recolección de desechos y proponer mecanismos para el destino de los mismos, sin necesidad de largos desplazamientos.

### 5.3 Ciudad equitativa (desarrollo económico y social)

#### *Objetivo general*

Incentivar actividades económicas que impulsen el desarrollo de la sindicatura mediante la definición de normas claras que promuevan y fomenten actividades locales y fortalezcan su vocación a nivel regional.

#### *Objetivos específicos*

- Promover la participación de los ciudadanos y sectores de gobierno para obtener una visión compartida de la ciudad.
- Promover los espacios y actividades que contribuyan a crear un ambiente de convivencia ciudadana que promueva la cultura y el deporte y restablezca la seguridad pública.
- Elevar el nivel educativo de la población hasta el profesional.
- Promover la creación de redes de servicios, equipamientos y espacios públicos en las zonas más rezagadas de la ciudad, para mejorar las condiciones de vida de los habitantes y mejorar sus condiciones de habitabilidad.
- Promover la construcción de vivienda económica en zonas bien ubicadas y comunicadas con óptimas condiciones urbanas.
- Promover la diversificación y crecimiento de los sectores productivos de la ciudad, mediante la diversificación de espacios para la ubicación de actividades productivas.
- Establecer con claridad las áreas de la ciudad que deben destinarse para actividades económicas, de tal forma que se consoliden e incentiven la inversión de manera ordenada.
- Propiciar las condiciones para la generación del empleo local.
- Propiciar la capacitación y calificación de personal para asegurar mejores y mayores oportunidades de empleo.

### 5.4 Ciudad Consolidada (Equipamiento e Infraestructura)

#### *Objetivo general*

Preservar áreas para propiciar una óptima dotación de espacios públicos y equipamiento social y mejorar las condiciones de la infraestructura y los servicios públicos.



### *Objetivos Específicos*

- Identificar las necesidades de equipamiento en la ciudad y proponer su dotación equilibrada.
- Conservar y ampliar los elementos de equipamiento urbano requeridos por el centro de población.
- Identificar las necesidades estratégicas de infraestructura de la ciudad, de tal forma que los proyectos de pavimentación se focalicen hacia estas vías para mejorar la movilidad de la ciudad.
- Identificar las zonas con carencia de infraestructura básica con el fin de atenderlas mejorando la calidad de vida de la población.
- Proponer infraestructura alternativa que se adecue a la dinámica y estructura de la ciudad y se adapte con el medio ambiente y los recursos del territorio.
- Asegurar que los nuevos desarrollos habitacionales de la ciudad cuenten con áreas de donación suficiente para construir equipamiento y espacios públicos de acuerdo con la demanda identificada.

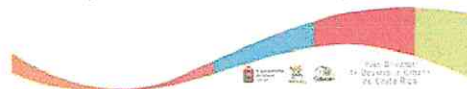
### **5.5 Ciudad funcional y saludable. (Movilidad Urbana)**

#### *Objetivo General*

Propiciar una movilidad urbana sustentable, saludable y eficiente de tal forma que permita la accesibilidad a toda la población.

#### *Objetivos Específicos*

- Establecer a través del ordenamiento del suelo y la movilidad urbana una cultura de sustentabilidad como principio rector de la planeación integral de la ciudad de Costa Rica, que permita facilitar los recorridos, disminuir los niveles de contaminación y optimizar su infraestructura vial.
- Mejorar, a partir de un modelo sustentable de movilidad urbana, la calidad de vida de la población costarricense.
- Desincentivar la utilización del automóvil mediante una zonificación con mezcla de usos que propicie la reducción de los traslados para las actividades básicas de las familias.
- Recuperar las calles y avenidas como espacio público de relación y convivencia social que incentive la movilidad del peatón, que permita tener nuevas zonas recreativas y se contribuya así a disminuir los índices delictivos en la ciudad.
- Definir la estructura del transporte acorde con las necesidades de la población, logrando el traslado colectivo y eficiente de las personas.





- Establecer una estructura vial, acorde con la estructura urbana que responda a la solución de conflictos viales, mediante su óptima distribución destinada a las diversas modalidades de transporte.
- Propiciar el uso peatonal en plazas y calles e incentivar el uso de la bicicleta como un modelo tradicional de transporte en la ciudad.
- En zonas centrales, incluir sentidos únicos de tránsito a fin de lograr mayor fluidez, a su vez definir libramientos en los casos que se requieran para desviar el paso del tránsito regional por la localidad.
- Promover la pavimentación de las vialidades para disminuir los niveles de partículas suspendidas en el aire.
- Promover una cultura de respeto y orden a partir de la estricta priorización de las modalidades de movilidad sustentable a partir del siguiente orden. Prioridad a peatones, luego la bicicleta, después el transporte público y como última alternativa el automóvil.

### 5.6 Ciudad digna (Cultura urbana y Patrimonio)

#### *Objetivo General*

Establecer los mecanismos que permitan restaurar, conservar y aprovechar el patrimonio cultural tangible e intangible de la ciudad, que contribuya a rescatar la identidad de la población costarricense y a poner en práctica una cultura urbana de respeto y orden mediante la participación ciudadana responsable y activa.

#### *Objetivos específicos*

- Establecer las normas urbanas que permitan mantener y rescatar zonas, edificios y lugares con valor patrimonial en Costa Rica.
- Promover el reciclamiento de inmuebles con valor patrimonial, de tal forma que se restauren y se generen nuevas opciones de desarrollo compatibles con el entorno.
- Definir las normas urbanas que permitan mantener y rescatar el patrimonio cultural de la ciudad.
- Poner a disposición de toda la población la normatividad urbana para promover una cultura de orden, respeto y convivencia.
- Generar los espacios sociales donde la población pueda participar de manera propositiva y co-responsable para mejorar integralmente la ciudad de Costa Rica.
- Integrar las propuestas de la sociedad a las políticas y normas de desarrollo urbano.
- Favorecer la acción coordinada entre niveles y sectores de gobierno para alcanzar una visión compartida de ciudad



## **6 ESTRATEGIAS**

### **6.1 Estratégias Territoriales**

1. Ordenar los usos de suelo a partir de la incentivación de la ocupación de suelo en zona urbanizable que no está utilizado.
2. Generar condiciones y promover la regulación de la tenencia de la tierra para agilizar los procesos.
3. Limitar el perímetro urbano con margen para definir una zona de conservación de tal forma que se garantice la protección del territorio contiguo a la zona urbana y se eviten usos inadecuados.
4. Aumentar la densidad de población principalmente con la ocupación del área del Ingenio Rosales sin que este pierda la fisonomía del conjunto principal de sus instalaciones.

### **6.2 Estratégias Sociales**

1. Propiciar programas y proyectos que provoquen actividades alternativas de entretenimiento en los Costarricenses.
2. Garantizar condiciones dignas para las personas de la tercera edad y los grupos vulnerables.
3. Destinar inversión pública para lograr una cobertura digna de equipamiento de salud, educación, recreación y deporte.
4. Generar una cobertura al total de la población de los servicios públicos básicos.
5. Diseñar procesos en los que la participación social sea efectiva para dar solución a problemas comunes.

### **6.3 Estratégias de Movilidad**

1. Destinar más inversión a la promoción de los medios de transporte sustentables: Peatonal, bicicleta y transporte público.
2. Dar prioridad a la pavimentación de la estructura vial primaria y procurar en ella destacar los espacios para el peatón y el ciclista.



3. Promover las vías ambientales como los lugares que identifiquen a Costa Rica y sean orgullo de la ciudad.
4. Generar por todos los medios posibles una campaña hacia una cultura de respeto y moderación en cuestiones de movilidad.
5. Integrar un sistema de transporte público más práctico, ordenado y a la escala que la ciudad lo requiere.
1. Propiciar en el actual terreno del Ingenio Rosales un sector ideal para la movilidad no motora (peatonal y bicicleta), como una nueva imagen de la ciudad al exterior.

### 6.4 Estrategias Económicas

1. Destinar inversión local al rescate y reciclado de las instalaciones del Ingenio Rosales como uno de los principales ejes de desarrollo y promoción de la ciudad.
2. Mejorar la imagen y marketing urbano a la ciudad para ganar competitividad económica.
3. Captar inversión para el desarrollo de pequeñas y medianas empresas en la ciudad.

### 6.5 Estrategias Ambientales

1. Desarrollar las vías ambientales como los ejes promotores de un desarrollo sustentable de la ciudad.
2. Invertir en el saneamiento de los cuerpos de agua para que estos se conviertan en elementos de atracción en la ciudad.
3. Promover la agricultura orgánica como valor agregado en la producción local para ganar en competitividad regional.
4. Promover la cultura del reciclaje de los desechos como una forma sustancial de cuidar el medio ambiente y proyectarse al exterior como "ciudad limpia".
5. Convertir el actual terreno del Ingenio Rosales en el sector más limpio y ambientalmente sano de la ciudad, como parte de la nueva imagen de la ciudad al exterior.

