

Municipalidad de Osa
Secretaría Concejo Municipal



ACTA EXTRAORDINARIA N° 76-2020-2024

Acta de la Sesión Extraordinaria N° 76-2020-2024, celebrada por el Concejo Municipal de Osa, en el Salón de sesiones de la Municipalidad de Osa, el día 8 de junio del dos mil veintitrés, a las dieciséis horas de la tarde (04:00p.m.). Ocuparon Curul los regidores: -----

Alfredo Soto Elizondo ----- Presidente Municipal -----

Damaris Guadamuz Castro ----- Vicepresidente Municipal -----

Joaquin Porras Jiménez -----

Sonia Segura Matamoros -----

Tairis Chavarría Vargas -----

REGIDORES SUPLENTE

Lorenzo Ibarra Rosales -----

Roció Soto Varela -----

Roy Vargas Zamora -----

SINDICOS PROPIETARIOS

Jorge Cerdas Pérez -----

Juan Manuel Rosales Segura -----

Elmer Uva Beita -----

Freddy Zúñiga Artavia -----

SINDICOS SUPLENTE

Vanessa Masis Arias -----

Betty Latouche White -----

Alcalde: Lic. Alberto Cole De León. -----

Secretario del Concejo Municipal: MSc. Allan Herrera Jiménez -----

AUSENTES: Andrey Zúñiga Sáenz (regidor suplente), Yansi Aguirre Sevilla (regidora suplente), Luis Duarte Fonseca (síndico suplente), Cristóbal Atencio Bermúdez (síndico propietario), Raquel Acuña Flores (síndica propietaria), Ixcenit Concepción Martínez (síndica suplente), Jeannette Chaves Aguero (Síndica Suplente). -----

ARTÍCULO I. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

ARTICULO II. ORACIÓN.

ARTICULO III. FRANK GUTIERREZ E., DIRECTOR GENERAL, FUNDACIÓN ORO VERDE PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO. ASUNTO: EXPONER ESTOS ASPECTOS CON RELACIÓN A LOS APORTES DADOS AÑOS ANTERIORES AL PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN BRUNCA CÓMO SE LE HABÍA DENOMINADO EN SU MOMENTO.

ARTÍCULO I. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

El señor presidente municipal Alfredo Soto Elizondo, somete a votación y se aprueba de manera unánime. -----

ARTICULO II. ORACIÓN.

El señor presidente municipal Alfredo Soto Elizondo, solicita al regidor suplente Lorenzo Ibarra Rosales, realice la oración. -----

ARTICULO III. FRANK GUTIERREZ E., DIRECTOR GENERAL, FUNDACIÓN ORO VERDE PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO. ASUNTO: EXPONER ESTOS ASPECTOS CON RELACIÓN A LOS APORTES DADOS AÑOS ANTERIORES AL PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN BRUNCA CÓMO SE LE HABÍA DENOMINADO EN SU MOMENTO.

Buenas tardes, bendiciones a todos ,muchas gracias por la oportunidad que nos brindan en esta tarde de poder compartir con ustedes, vamos a ver los aspectos como decía don Alfredo de lo cual en el momento años atrás que estuvimos involucrados de entero en el proyecto cuando estuvimos trabajando con aviación civil pues se gestó, entonces en esta tarde vamos a compartir antecedentes de cómo fue que arranco el proyecto que es lo que tenemos al día de hoy, nosotros venimos como ciudadanos básicamente, para aportar , para compartir y ponernos a la ordenes de ustedes también, en aquel entonces fueron varias cosas las que se gestaron, pero antes quiero presentar a mis compañeros, al Ing. Miguel Cerdas experto en aeropuertos fue funcionario de Aviación Civil y somos parte de un comité técnico , que estamos colaborando ad honorem con este proyecto y me acompaña también, don Bill Robinson, don

Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



1 Bill experto en la parte de informática en comunicación , el compañero de la fundación ,
2 entonces nos sentimos muy agradecido de nuevo y bendiciones por ello. Vamos a lo que
3 venimos iniciamos con esta laminina a pesar que hoy día el proyecto como tal se le ha
4 denominado Aeropuerto Internacional Corcovado, cierto, sin embargo para respetar lo que
5 ocurrió unos años atrás casi diez más o menos , 13 años en aquel momento que se llamaba
6 Aeropuerto Internacional de la Zona Sur , Aeropuerto Internacional del Sur, luego se integró un
7 concepto más como región y entonces en aquel momento se le llamo Aeropuerto Internacional
8 de la Región Brunca, indistintamente el nombre que pudiera darse hoy día lo importante es que
9 hay un proyecto , hay un plan maestro, están concebidas varios aspectos , las características
10 que vamos a compartir con ustedes pero antes de seguir quiero saber cuánto tiempo tenemos
11 porque hoy trajimos una presentación muy rica en información y queremos ser respetuoso del
12 tiempo. -----
13 El señor presidente Alfredo Soto Elizondo. -----
14 Si don Frank, prácticamente como el tema es único puede disponerlo tranquilo. -----
15 El señor Frank Gutiérrez. -----
16 Muchas gracias, nos sentimos muy honrados, muy amables, vamos a comenzar, a ver ¿Cuál
17 es el proyecto Aeropuerto Internacional en ese momento denominado región Brunca? Lo
18 concebimos a nivel de región , a pesar de que hoy estamos hablando de un proyecto que
19 menciona una de las riquezas más maravillosas, no de Costa Rica yo diría que del planeta,
20 que es el parque Corcovado ,el parque Corcovado aunque se llegue a denominar proyecto
21 internacional Corcovado el Aeropuerto Corcovado es porque está haciendo referencia a las
22 riquezas de estas zonas del país, y en general del país a pesar que tenemos que hacer mucho
23 y nos falta mucho por hacer en casa sobre el tema de conservación y restauración de
24 ecosistemas , quiero compartir esta lamina porque hay dos ejes principales que tienen que ver
25 con la parte del proyecto, uno que no es solamente la parte ambiental sino socioambiental y
26 ahí vemos desglosado todo el proceso que se desarrolló en aquel momento , el proceso de
27 gestión ambiental, el ara propuesta del proyecto, ahora vamos a comentar un poquito más , la
28 zona de influencia directa del proyecto, la zona de amortiguamiento, son conceptos técnicos
29 que en su momento enriquecieron y están plasmados en el estudio de impacto ambiental que
30 fue presentado en su momento , que dicho sea de paso no está archivado, esta activado ante
31 el SETENA que eso es muy importante y en uno de los aspectos importantes de ese eje es
32 porque hay una necesidad y aquí voy alanzar algunas recomendaciones a lo largo de la
33 exposición donde es importante que la municipalidad asuma ese compromiso esa
34 responsabilidad, ustedes tienen un privilegio al llegar a desarrollarse el proyecto Aeropuerto
35 aquí , casi que en el centro ,equis distante de los otros cantones , el privilegio de especializarse
36 en el tema de la administración, creo yo que sería una muy buena oportunidad para dar a
37 conocer que un municipio se puede capacitar en alianza con otras entidades, publico-privadas
38 para desarrollar la buena administración de un aeropuerto como este, entonces por ahí es
39 prácticamente la necesidad de ir trabajando en como zonificar en como establecer las áreas
40 del uso de suelo ,desde ahora antes de un plan regulador porque tengo entendido que el plan
41 regulador esta como que en camino , bueno si es importante irnos preparando para sobre todo
42 en este distrito que es donde están el área del proyecto de establecer claramente el uso de
43 suelo, es toda una dinámica que va a explicar más adelante Miguel , y a partir de ahí se integran
44 el plan regulador, temas de uso de suelo, zonificación etcétera, etc. Y por otro lado la
45 importancia que tiene este proyecto desde el punto de vista visualizándolo desde el punto de
46 vista sostenible como un eje de desarrollo socioeconómico, todos estamos claros por lo menos
47 es nuestro convencimiento de que el aeropuerto es un motor es un motor que impulsa, lo que,
48 si tenemos que de tener claro con las condiciones las condiciones que tenemos es que de la
49 manera, de la mejor manera bien planificado entendiendo claramente los ecosistemas que
50 tenemos las condiciones arqueológicas etcétera es viable poderlo desarrollar, desde el punto
51 de vista aunque no tenemos todavía un resultado como tal del estudio impacto ambiental
52 porque está en proceso pero técnicamente vemos que si es viable, cuando también se
53 desarrolle toda una labor desde el punto de vista y para eso está la Cámara de Turismo,
54 Cámara de Comercio y todas aquellas empresas y organizaciones locales y regionales que
55 puedan trabajar conjuntamente para desarrollar eso ¿Por qué? Porque estamos hablando de



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



ACTA EXTRAORDINARIA N°76-2020-2024

Página 3 de 19

fuentes de empleo, estamos hablando de que eso permitirá que se surjan emprendimientos locales y regionales y también es importante la capacitación y ojo que yo estoy aquí inspirando cada día no solo en este cantón donde esperamos desarrollar proyecto en otros cantones donde ya hemos iniciado en la misma provincia, fortalecernos en los idiomas, nosotros no podemos en el pedacito de terreno tenemos que abrir nuestra mente hacia la parte internacional en ese sentido, los negocios verdes, no hay duda que es uno de los conceptos que estamos impulsando como organización para ello, vamos a ver el impacto socioeconómico hay un conjunto de actividades directa e indirectas y obviamente esto es un tema que más que quisiera compartirlo con Miguel, vamos a recordar un poco del área del proyecto, básicamente el proyecto requiere de las cuatro fincas la 8,9,10,y la 11 ahí tenemos un poquito más visualizado cual sería el esquema ahora más adelante vamos a ver las etapas en las cuales inicia el proyecto, ese es el área y si hay algunas condiciones naturales como ustedes pueden ver, pero que todo eso ha sido previamente estudiado hay tenemos, vamos a entrar de lleno entonces ¿qué fue lo que se hizo en aquel momento y en que estamos hoy día? se inició cuando la organización nuestra fue contratada por la OACI La Organización de aviación Civil Internacional en el año 2008 para iniciar con estudios de arqueología, geotecnia, geología, edafología, hidrología, porque es importante esto, porque son columnas para entender, claramente las condiciones naturales del terreno, a ver en donde estamos, como estamos y que necesidades hay para poder emplazar, lo que esto permitió precisamente fue establecer posteriormente se llamaría como plan maestro, básicamente la ubicación del área central está entre estas dos fincas aunque el proyecto se abarca, finca #8 y finca # 9 y Miguel le va a comentar un poquito más adelante sobre eso acordándonos que esta es una zona es muy ricas en canales, esos canales bien manejados como alguien decía por ahí que es talvez una enemigos por decir así, físicamente hablando natural, no, en muchos proyectos del mundo donde inclusive están por debajo del nivel del mar, son como en el caso de Holanda, son áreas que bien manejadas desde el punto de vista hidráulico permiten que usted tenga un ecosistema socioeconómico de desarrollo digamos lo mejor posible de efectos de inundación etc. Aunque sabemos esta es una zona vulnerable, pero si la compañía años atrás décadas atrás habían desarrollados estos canales también lo hicieron por una razón entonces es un poco conocer la importancia que tiene no de rellenar esos canales si de mantenerlos limpios para mantener un buen drenaje en el caso de eventos fuertes, por ejemplo, esta vamos hablar un poquito del humedal porque en aquellos años hubo todo una opinión de ciertos sectores del impacto que íbamos a tener como proyecto del aeropuerto hacia el humedal, yo les digo a ustedes que impacto sin aeropuerto desde hace décadas se tiene en este momento sobre el humedal Terraba – Sierpe, bueno ahí está la evidencia, no sé si aquí hay arroceros o no igual yo respeto la actividad económica como tal pero si me sorprende mucho que estas áreas de aquí estos blanquitos es arroz por aquí tenemos la famosa carabina, eso o aprendí de franklin es esta plantación de palma aceitera y por aquí tenemos otros parches y pues en realidad sin aeropuerto ya habido un impacto y una vez en algún momento le pregunte a un concejo municipal que estuvo por acá, a ver señores que estamos haciendo porque cada vez más, esa es una foto vieja, revisando las ultimas fotografía, esto que ustedes ven aquí, ya ha empatado ya ha cruzado prácticamente ya no se ve esto ya es todo un cordón donde la actividad arrocera, implica fumigación, implica avances de esa frontera agrícola está haciendo de las suyas, entonces un poco la idea también del proyecto es mitigar ese proceso que se sigue dando porque aún sin aeropuerto se está continuando todavía el proceso de degradación del humedal Terraba-Sierpe, por lo menos en este sector, algo que amortigua aquí ustedes ven es precisamente esta plantación que se convierte casi que en una barrera natural entre las áreas humedales afectadas por los cultivos de arroz y lo que eventualmente podría ser la actividad aeroportuaria en ese sentido, vamos a ver esta es una lámina muy interesante esto es un bosque de manglar ustedes ven unas áreas más amarillas un poquillo más blancas y resulta que eso no es ni menos que el efecto de las fumigaciones que en ese momento que en estudios que hizo la gente de la Universidad de Costa Rica, determinaron ¿Por qué? Porque los arroceros a veces contratan helicópteros o avionetas para fumigar y a veces no hay el cuidado de cerrar las boquillas si no que se dispersan 200,300,400 metros, entonces van afectando con ese roció las primeras estructuras de bosque de manglar que se encuentran en ese espacio



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



aéreo, entonces por ahí eso es un efecto está sufriendo nuestro humedal aquí hay otras fotos aquello que ustedes ven en amarillo es arroz, como les digo como ha crecido por lo menos un 20% ,25% más y aquí se ven un poquito también estos efectos, consten que hacer los rocíos muchas veces en ese entonces pudimos en los recorridos luego de una fumigada por ahí , ver lamentablemente la muerte de ciertas especies de vida silvestre , no porque el aeropuerto lo hiciera ,porque fueron precisamente por el impacto de esas fumigaciones, bueno de nuevo que es lo que esperaríamos que eventualmente la administración a futuro de un aeropuerto desde el punto de vista del plan de gestión ambiental es proteger alrededor de unas 7000 hectáreas más menos es el cuadro que vamos a ver más adelante a través de programas, programas educativos de conservación y mitigación del humedal , aquí le doy la palabra a don Miguel entramos con esos estudios que se había hecho alimentamos lo que hizo aviación civil en su momento que fue el plan maestro.-----

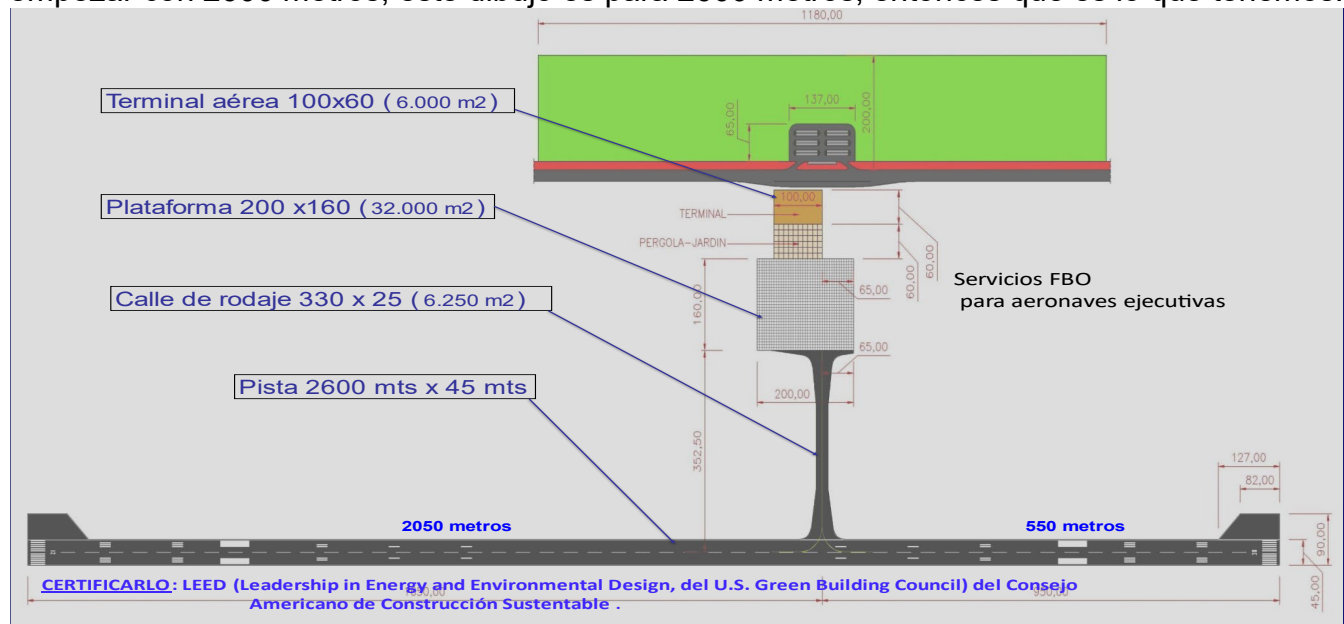
El señor Miguel Cerdas -----

Mi nombre es Miguel Cerdas, cuando se hizo este plan maestro yo era funcionario de aviación civil, ahora soy retirado, jubilado y en ese momento fungí como coordinador nacional de un proyecto de realización de plan maestro donde había un coordinador internacional, vamos a ver como se explica esto, el plan maestro no lo hizo aviación civil o sea lo patrocino lo pago aviación civil por medio del CETAC con un acuerdo que fue aprobó por la Contraloría General de Republica, el plan maestro realmente se realizó la. Los términos de referencia y todo lo que tiene que ver con el plan maestro, la contratación se dio en una oficina de la ONU que queda en Montreal que se llama oficina de Cooperación Técnica de la OACI y de ahí fue que se hizo un panel de expertos que eran aproximadamente ocho expertos, que eran de nacionalidad española, otros brasileños, eran ocho de varios lugares con diferentes especialidades, en ambiental , desplazamiento ,diseño, arquitectura prácticamente el plan maestro lleva en si el concurso de varios experto a nivel internacional en tema de planificación de aeropuertos, en ese entonces yo fungí como contraparte nacional prácticamente a mí me correspondía ir verificando todo lo que se ponía en el plan maestro todo lo que se debía tomar de decisión del plan maestro, se hizo lógicamente un estudio preliminar de todo los sitios posibles de donde se puede desplazarse un aeropuerto en la zona sur por ahí se empezó , dentro de todo esto lógicamente, se estudió por decirle Palmar Sur, finca 18, finca 63, coto 47 ,Buenos Aires, prácticamente se estudiaron todos sitios , finca 5 quedaba aquí donde está la misma, había una pista prácticamente en medio de 9 y 10 , entonces el plan maestro no es por decirle ,este plan maestro no fue cosecha nacional, fue cosecha de un panel de experto a nivel de internacional que fue debidamente aceptado por la contratación por medio de la Contraloría fue echo con una par de expertos internacionales lo vuelvo a repetir para que tengamos idea de cómo se vio todo esto y yo fui contraparte antes de entrar a las fases del aeropuerto voy a devolverme a una primera lamina, existe algunas condiciones en las fincas que merecen irse resolviendo, aquí está el emplazamiento en línea fantasma color rosadito de lo que sería la primera fase de desarrollo del aeropuerto, este emplazamiento que está ahí, es una pista que es de 2600 metros, no sería la pista ideal para tener una operación importante de aviación internacional ,sino lo que se llama una pista de operación de aviación regional , pero para no entrar en el tema que es internacional y que es regional, lo importante es que la pista llegue a decir lo que tiene el plan maestro , son 3200 metros con 3200 metros en este emplazamiento que tiene aquí en este valle prácticamente puede operar cualquier aeronave , desde los aviones que están desapareciendo como Jumbo 747 hasta los regionales que son como uno que se conocen como ATR que son como de 72 pasajeros, pero aquí lo importante es que tenga una capacidad para vuelos de aeronaves de lo que también se llama en aviación fuselaje ancho ,fuselaje angosto que el fuselaje angosto es porque tienen alrededor 150 pasajeros y fuselaje ancho son aviones de un fuselaje muy ancho , una cabina muy ancha donde trae una cantidad de pasajeros hasta como el 380 que anda como alrededor de 800 pasajeros , eso es cuando se habla de fuselaje ancho y fuselaje angosto , pue la idea que esta pista está prevista para que en un futuro para que pueda operar y aterrizar el avión más grande, ahorita le digo las fases de desarrollo porque estamos hablando de que en el tema de aviación existe la fase, corto ,mediano ,largo y máximo desarrollo que es una fase que talvez no se ve muy común en los proyectos, en los proyecto digamos constructivos ,los proyectos de algún emprendimiento,





entonces en aviación existe aquí vienen dibujadas la fase de máximo desarrollo es hasta donde da este terreno o esta pista con el mejor diseño que tenga para saber cuántos pasajeros podrían llegar máximo desarrollo podríamos hablar de 60,70, años es una cuestión un tanto futurista, pero tenemos también ahorita lo vamos a ver paso a paso como es que vamos llevando de una pista muy sencilla a un máximo desarrollo, máximo desarrollo a nivel portuario es hasta donde puedo desarrollar ese aeropuerto que es lo máximo que le puedo llegar a explotar para que la pista se agote y tenga que emplazar una nueva pista o buscar un nuevo sitio o puede ser que aquí como hay espacio paralelo ahí, puede emplazarse una nueva pista estamos hablando entre 70,80 años eso se llama máximo desarrollo, máximo desarrollo es lo que se espera en el punto máximo que se pueda explotar este tipo de aeropuerto estamos hablando de que en términos de planificación a nivel de aeropuertos los que trabajan en esto regularmente dicen que un máximo desarrollo con una pista bien diseñada como va hacer esta, como está prevista en el plan maestro estamos hablando de 9 a 10 millones de pasajeros eso es bastante porque prácticamente en Liberia es bastante creemos que es bastante porque está en alrededor de 2.5 a 3 millones en el de Santamaria ha llegado como a los 5 millones de pasajeros, entonces prácticamente un máximo desarrollo para una pista que este bien desarrollada, bien construida, con las calles de rodaje con plataformas con todo lo que requiere el aeropuerto en su parte física estamos hablando de que puede pensarse para 9 a 10 millones de pasajeros. Esta pista fue, cuando se hizo el plan maestro fue que el concejo técnico de aviación civil pensó que era mejor una pista de 3200 metros si no de 2600 metros, para empezar con 2600 metros, este dibujo es para 2600 metros, entonces que es lo que tenemos:



Además el área externa que es el parqueo, la parte externa del aeropuerto lo que en aviación se llama hay lado aéreo y lado terrestre el lado terrestre es lo que está afuera de la terminal y el lado aéreo es toda estas instalaciones que están fuera de la terminal Fases del aeropuerto Lo que se está viendo a lado atrás, esto que está aquí atrás se le llama bordo es un diques la idea que ese dique proteja a todo el campo aéreo de las inundaciones del rio que va por aquí, no solo el dique que a en el propio rio, sino que esto es un dique o un bordo, es una protección propia para las instalaciones porque se hizo eso porque se hizo eso porque lógicamente cuando se hizo este plan maestro pues se tenía la información del huracán Juana fuimos a ver los diferentes niveles hasta donde llego el agua, sabíamos que por finca ocho se inundaba se anegaba, entonces se pensó que era mejor darle una protección al aeropuerto este bordo ahí están las dimensiones, no es algo particular es un dique de tierra, pero si tiene cierta altura, una altura que no perjudique a la misma emplazamiento del aeropuerto ni que sea un obstáculo pero si tiene cierta altura para que proteja el aeropuerto. **Esta es la fase A**, la fase A, la primera fase es de 1 a 5 años, esto es lo primero cinco años en esos primeros cinco años la idea es que se haga este dique aquí es muy importante ver aquí está el famoso canal azul, una tarea importante aquí por realizar es que prácticamente la pista hasta se puso más corta y se pensó en hacerla más corta por que la finca 11 que se esperaba que era utilizable tiene este canal





azul , entonces una de las primeras acciones por hacer es redefinir el curso de este canal , que sería si es posible partirlo aquí que entregue aquí que deje estas fincas libres de ese canal para poder emplazar la pista completamente aquí, esa es una labor previa a cualquier emplazamiento igual que el bordo si se puede ir trabajando el dique este que protege se puede ir trabajando desde ahora pues si se puede ir haciendo alguna obras para poder construyendo el diques también, todo eso son obras previas, porque los terrenos tienen que estar libres independientemente de lo que ya Frank le va a manifestar con el tema de los habitantes, tiene que estar completamente libre para poder iniciar el emplazamiento del aeropuerto, esto es una obra bastante importante porque prácticamente parte la finca 10 y la finca 11 ,la pista esta tirada sobre el canal azul ,eso es uno de los proyectos previos que hay que resolver antes de empezar la construcción . ya vimos la primera fase y lo del bordo que pueden ir trabajando ir pensando si tienen tierra, si tienen alguien que necesita botar tierra bueno aquí está la línea puede empezar a botar ahí lo vamos a ir organizando lo vamos poniendo la tierra donde se ocupa, ahí se ocupa proteger el campus del aeropuerto de todo el campus.-----

Esta es la fase B, en la fase B lo que crece es la plataforma crece un poquito la terminal aérea se le hace un radio de giro para que el avión entre y tenga por donde salir porque si tiene un avión acomodado o dos aviones acomodados para que tenga como una especie de rotonda al estilo como le llamamos nosotros a las rotondas vehiculares, aquí tiene unas calles de giros internas donde puede hacer la maniobra del aeronave para que se coloque en la pista.-----

Esta es la fase C. La fase C ya vamos por los 15 años, en los quince años se proyecta una plataforma más grande ,una terminal más grande, se proyectan algunas otras instalaciones de aeropuerto, pero aquí crece más la plataforma principal y se le adhiere una zona de giro, para las aeronaves para salir y el ingreso de la rampa principal, que significa esto que el avión entra se parque luego viene por aquí y sale por aquí, prácticamente para organizar el tráfico en tierra

Esta es la fase D, Esta es a los 20 años es D, está ya varia un poco ya , aquí tenemos la famosa calle de rodaje paralela la calle de rodaje paralela entonces ya este si le da un mayor número de operaciones al aeropuerto ¿Por qué? Porque primero que ya es un poco más económica la operación para el avión en tierra, porque el avión viene aquí, de una vez sale aquí y aquí empieza el despegue no es como el otro que tenía que hacer más giros, más incomoda la operación y más tiempo en tierra, aquí no aquí es si hay un avión aterrizando el espera y sale hacia el mar, entonces este le da más flexibilidad al aeropuerto y es un primer segmento de calle de rodaje paralela. -----

Esta es la fase de máximo desarrollo, esto es lo que se pretende con el aeropuerto hasta donde llegaría, lógicamente puede haber después de los 20 años un crecimiento más de calle rodaje ,ya luego de los 20 años se replantean el plan maestro , el plan maestro se replantea, cada cinco años , pero aquí ya es un replanteamiento importante de los primeros 20 años , entonces aquí tenemos una calle de rodaje paralela completa, tenemos lo que se llama salidas rápidas, qué significa salida rápidas que un avión vive y sale rápido porque viene otro en aproximación, entonces el tiempo de espera es mucho menor y la utilidad del aeropuerto la operación es más favorable del sentido que puede haber una mayor utilidad de aviones por hora aterrizando y despegando, porque el otro puede despegar, dependiendo de la orientación del viento, pude llegar y venirse por la calle de rodaje y despegar y también tiene una segunda calle de rodaje paralela porque los aviones pueden estar descargado el máximo desarrollo eso lo que se espera de un aeropuerto con salidas rápidas , con plataformas que soporten toda la operación, con dos calles de rodaje esto es lo que estábamos hablando el máximo desarrollo que les comentaba hace un rato de 70, 80 años poque 9, o 10 millones de pasajeros, tampoco es así como de un año para un quinquenio para otro, millones de pasajeros es un número muy grande, entonces esto es el máximo desarrollo, en esta primera fase hay una área achurada, ese es el primer relleno importante que se tiene que hacer , prácticamente el plan maestro de lo habla de quitar la capa orgánica y hacer un relleno importante no solo el diques sino que también el aeropuerto se eleva para que nunca este afectado por las crecidas y no solo eso también sino para darle la resistencia que requiere la pista de los aterrizajes porque ya se hizo un análisis de la subrasante del material del subsuelo y se determinó que la resistencia no es exactamente muy mala pero no es la mejor, para el tipo de operación que requiere entonces tiene que reforzarse con materiales y con agregados especiales para poder





emplazar la pista, entonces aquí tenemos que son que son 600 x 3200 metros, todo esto es un relleno importante, aquí hay que ir pensando que hay que encontrar material de relleno hay que buscar las fuente de donde se tienen a principio que el mismo rio podría ser una fuente importante no se si hoy día las condiciones han cambiado o si habrá sitios donde extraer material de relleno, esta lamina es importante digamos en ese sentido, aquí tiene una buena orientación con el bordo, con la altura del bordo y con el área tiene que trabajarse en quitarse la primera capa orgánica no es que solo eso, como va creciendo hay que ir eliminando la capa orgánica de las demás zonas, pero en la primera cometida ,en los primeros cinco años de ese desarrollo aeroportuario eso es lo que hay que trabajar y sobre todo porque es importante estos 300 metros, un avión viene y por cualquier razón porque la pista esta resbaladiza o porque hubo aves , que después vamos a ver el peligro aviario o porque hubo un montón de perros o lo que fuera y el avión se salió o porque el piloto de alguna forma el avión se le desvió , si se le desvía a la izquierda el avión se supone que tiene la opción de andar por la zona que no es pista y rencausarse en la pista, esa es la razón de ser de esa zona y porque es que tiene que ir preparada , no pavimentada ya sea con concreto pavimento flexible pero si tiene que ir con la resistencia para que soporte el avión la salida de avión y se pueda encausar , entonces eso es lo importante de esta zona, por decírselo de alguna forma Liberia con todas las condiciones buenas que tiene, pero no tiene esta condición por ejemplo, ha sido complicado porque la base hablando de Liberia es rocoso en cambio aquí no es rocoso y se puede trabajar mejor, Liberia es complicado hacer esas obras de aquí, obras como esta, estos 300 metros con 150 metros a cada lado del eje de pista que es lo que requiere una pista a nivel internacional en algunos aeropuertos es complicado cumplirlo por decirlo también de otra forma el Santamaria no lo cumple tampoco así, por eso es que estamos hablando ese es una de las condiciones favorables que tiene estos terrenos, lógicamente tienen algunas cosas como el canal que se comentó anteriormente pero tiene muchos puntos a favor que ahorita lo vamos a seguir viendo.

El señor Frank Gutiérrez. -----

Un dato importante que cuando se hizo el estudio de impacto ambiental se presentó a SETENA con el máximo desarrollo, porque razón porque de esta manera la institución como tal SETENA y el desarrollador en su momento como aviación prevén cuál es el máximo aunque se dure bastante , no bastante tiempo sino el plazo que se ha indicado Miguel lo fue más o menos exponiendo entre fase1 cinco años antes de fase 2 aproximadamente, todo eso será digamos bajo la demanda que se valla a desarrollar, las estrategias que tengan para poder promocionar el proyecto como tal a nivel internacional y bueno sabemos , claramente que las bondades , el patrimonio que tenemos acá, el parque Corcovado y otras bellezas escénicas se venden solitas de alguna manera, así como fue que se presentó a SETENA el máximo desarrollo del proyecto , porque qué pasaría si se hubiera presentado hasta fase B o a fase C si en algún momento hay que ampliar, habría que hacer otro estudio de impacto ambiental porque se habla de cuatro fincas , vea cosas interesantes en ese proyecto, número uno, primera vez en Costa Rica que se hace un estudio de impacto ambiental incluyendo la normativa internacional y que significa eso se introdujo la huella cáustica, se hizo énfasis en calcular la emisión de gases, cuanto sería una vez que el tráfico aéreo comienza desde fase uno y las siguientes fases en cuanto a ese tema de emisión de gases, uno de los componentes de análisis ambiental más importantes y el otro también importante es que a nivel mundial los aeropuertos, en zonas urbanas, zonas rurales siempre son afectados por la fauna por la vida silvestre, y particularmente aquí, estamos en una zona ciertamente muy rica en ecosistemas es el caso de humedales que a su vez atraen o son fuentes de alimento y de refugio para varias especies de vida silvestre. Pero hay cosas que yo quiero hacer ver aquí importantes, a ver tenemos esta camaronera desconozco quien es el dueño, es una actividad que se desarrolla hace muchos años por ahí, y nosotros cuando se hizo el estudio, tanto de la zona de afectación por la parte de inundaciones porque sabemos que ahorita hay un curso de reparación del dique , que eso es muy bueno ese dique el plan maestro que es importante emplazarlo para proteger esas primeras fases, pero igualmente tenemos otros elementos de alguna manera vamos que tener que ir en el proceso, es una de las cosas previas de analizar, a ver cuál sería una de las afectaciones, en la normativa internacional una que se llama eso normativa internacional para la parte operativa o de seguridad operacional y establece de que en un radio de 13 kilómetros,





1 idealmente no significa que se cumple inclusive para aeropuertos más desarrollados el manejo
2 de la vida silvestre y una de las cosas principales es el manejo de las aves es decir lo que se
3 llama internacionalmente el manejo hacia el riesgo o peligro aviario y nosotros aquí somos
4 parte de un corredor muy rico ciertamente de especies no solamente de aves, mamíferos
5 reptiles etcétera, etc. Entonces en este caso particular hemos conversado los que estuvimos
6 en ese tiempo, en algún momento hay que ver que hacemos aquí, la presencia de la
7 camaronera ahí quienes la han visitado se dan cuenta cuando se drenan los tanques cuando
8 se eta haciendo cosecha, yo no sé hoy día que tanto es el porcentaje de uso, muchas de las
9 camaroneras a nivel del pacifico son muy utilizadas, pero en varias visitas que he hicimos en
10 aquel momento, cuando se estaba cosechando hay cantidad grandes de aves y si ustedes ven
11 por ejemplo la entrada y salida esta exactamente aquí , ahora van a ver una gráfica que es una
12 cónica que es la aproximación de los aviones eso por lado, la cantidad de aves que atrae esa
13 actividad camaronera, y por otro lado veíamos comentando, por ejemplo en otras latitudes,
14 espejos de agua, cuerpos de agua inclusive naturalmente en ciertas horas del día surge el
15 efecto espejo es decir analizar uno de los aspectos es que tanto me va afectar como reflejo,
16 como efecto espejo para las aproximaciones de salidas a los pilotos en este caso, este punto
17 que Miguel podría explicar un poco más. -----

18 El señor regidor suplente Lorenzo Ibarra Rosales. -----
19 La pista tiene 3200 metros, usted pone este plano le da vuelta, casi otros 3200 metros, ¿a qué
20 altura podría encontrarse un avión que venga en plan de aterrizaje? a 3200 antes de la pista,
21 porque eso es fundamental, aquí las únicas aves que van a volar más alto son los zopilotes,
22 las garzas vuelan bajo las demás aves no vuelan a las alturas del zopilote y seria lo único que
23 estaría perjudicando ahí yo esperarí que si ustedes tiene una idea cuanto seria la
24 aproximación de ese avión al llegar 3600 metros, antes de la pista gracias. -----

25 El señor Miguel Cerdas. -----
26 Voy a buscar también para tener información particular información personal, accidentes del
27 tema aviario, peligro aviario aquí no es tanto la fauna si no el aviar voy a ponerle ejemplo en
28 el de Liberia, en Liberia por ejemplo hay unas aves, el alcaraván , que no son bandadas son
29 pequeños pero con uno es suficiente, con uno fue suficiente para dañar una turbina de un avión
30 de Delta y prácticamente tuvieron que cambiar la turbina, con uno ese uno y estaba en el
31 suelo y se elevó en aproximación, el avión en aproximación el alcaraván se elevó prácticamente
32 se inyecto en la turbina y la daño, eso que significa quien responsable por ejemplo de una vez
33 como para ir hablando quien es el responsable que ese alcaraván que estuviera ahí, si hay un
34 requisito internacional hay una norma que el operador del aeropuerto tiene que tener un manejo
35 del peligro aviario, resulta que el operador del aeropuerto tiene la responsabilidad y por último
36 en ese caso delta me di cuenta hace mucho, hay otros ejemplos tenemos ejemplos del
37 Santamaria por ejemplo Delta no quiso hacer el cobro digamos de la turbina, lógicamente el
38 aeropuerto tiene que tener un seguro se supone que ese seguro paga eso, lo mejor es de tener
39 un plan de gestión de peligro aviario, eso entre en el concepto de peligro aviario y sobre todo
40 si está en aproximación, los zopilotes los tenemos en el Santamaria, en el Santamaria en el
41 costado sur de la pista hay un matadero que ya estaba ahí, existía desde hace muchos años
42 ahí, el operador aéreo, opera el aeropuerto dentro del campo dentro del lado aéreo del
43 aeropuerto, como eso está afuera del lado aéreo del aeropuerto, pues eso le toca a aviación
44 civil, le toca al estado ,nunca se ha podido resolver el problema de los zopilotes, si ha habido
45 ingestiones, colisiones y de todo por el mismo problema que existe en los vertederos o de los
46 sitios que atraigan que sean atractivos para las aves para que haya comida para que las aves
47 estén en ese radio de los 13 kilómetros, cuando se habla de los 13 kilómetros se supone que
48 es el centro geométrico de la pista 13 kilómetros, que no hayan botaderos de basura o sitios
49 que atraigan a ¿por qué? porque eso es lo que tienen que ir manejando el concepto del peligro
50 aviar. -----

51 El señor Frank Gutiérrez. -----
52 Vea que aquí estos elementos son importantes, hay alguna alternativa para eso sí, si la hay,
53 entonces en su momento lo que hoy día y nosotros como organización estamos promoviendo
54 en una relación de convenio de cooperación que tenemos con el SINAC precisamente para un
55 proyecto que vamos a emplazar en el pacifico central, es que camaroneras como estas que a



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



ACTA EXTRAORDINARIA N°76-2020-2024

Página 9 de 19

1 pesar de tener sistemas, vean ustedes el tamaño de la camaronera en función del aérea del
2 aeropuerto , prácticamente esa camaronera cabría aproximadamente entre la ocho y la nueve
3 estamos hablando que son fincas de 200 o más hectáreas , pero si hay una alternativa una de
4 las cosa que está ocurriendo con este tipo de cultivo tradicionales es este que no
5 necesariamente son muy eficientes, son sistemas de cultivo extensivo entonces nosotros como
6 organización vamos a preparar un proyecto en conjunto con el MAG, INDER y con el SINAC
7 en uno de los puntos de la costa pacífica del golfo para demostrar que con prácticamente en
8 media hectárea puede producir cuatro veces más que esas 200 hectáreas, no conozco al
9 dueño o al concesionario que tenga ahorita esta camaronera si sería importante en algún
10 momento conversar y plantear la posibilidad de un esquema de producción que mitigue
11 totalmente la presencia de aves por ejemplo es que aquí ya tenemos un elemento digamos
12 unos de los principales en atracción por lo que explico Miguel, pero una de las cosas que quería
13 decir el estudio de impacto ambiental es tan importante, es la primera vez que se hace
14 cumpliendo el estudio aviario , duro prácticamente 14 meses o sea hubo que esperar la época
15 de lluvia la época seca para conocer la distribución la ocurrencia los patrones migratorios
16 locales y un poco regionales con especialistas básicamente de aves aquí en el país, entonces
17 fue un estudio muy interesante no tiene el estudio de impacto ambiental, como les decía
18 también se hizo una proyección de la afectación de la huella acústica y de la emisión de gases,
19 etcétera, ya hablamos un poco sobre la importancia de este esquema, que implica eso que
20 desde el punto de vista de la municipalidad para efecto del plan regulador, ya debería contar
21 con un marco , Reglamento una reglamentación importante para poder decir bueno señores
22 idealmente vamos a zonificar a vamos a decir que se podría hacer que no se debería hacer,
23 para cumplir con la seguridad operacional por ejemplo del aeródromo, uno de los aspectos
24 importantes quiero resaltarlo en esta figura, es que cuando estuvimos haciendo desde el 2008
25 los estudios se trabajó en la calidad de los suelos de esas fincas, no es un secreto que desde
26 hace más 40,50, 60 años que inicio la compañía bananera no estaba SETENA, no habían
27 regulaciones ambientales como la que tenemos hoy no había la ley orgánica del ambiente la
28 de biología entonces la compañía hizo y deshizo, es decir utilizaron cualquier cantidad de
29 agroquímicos, literalmente cuando nosotros entramos a las fincas prácticamente sentíamos
30 esa capa del sulfato de cobre como laminas donde se desquebrajaban con los vehículo que
31 nosotros pasábamos, no sé si algunos de ustedes han estado en esas tierras, yo me tome
32 bastante tiempo, más tres años trabajando, visitando, observando, tomando muestras y por
33 eso en este perfil, hay una cápita que se identifica plenamente del sulfato de cobre, no es más
34 que la acumulación de los químicos que empleo la compañía bananera en aquel entonces,
35 para poder mejorar supuestamente para mejorar el desarrollo de la plantación de banano, años
36 después esos metales pesados continúan, y a mí lo que me ha sorprendido mucho es que
37 todavía con excepción de las áreas que se han cultivado palma aceitera de alguna manera se
38 refleja todavía en la calidad de la yuca, ñampí, banano, plátano y algunos otros cultivos
39 menores el chayote por ejemplo en la calidad. En algunas de esas muestras, en ocasiones
40 algunos de esos productos fueron analizadas y contenían siguen conteniendo metales
41 pesados, por ahí un poco haciendo la reflexión con los usuarios con los habitantes de esos
42 terrenos, señores aquí tenemos una estrategia el proyecto en su momento siempre dio la idea
43 el objetivo de reubicar esas familias tanto finca 10 y finca 9 y tengo entendido hoy día el
44 gobierno está bajo esa línea lo cual me alegra mucho, porque siempre dijimos en su momento
45 cuanto tuvimos a cargo del proyecto si bien técnicamente es viable lo más es resolver primero
46 la parte social, la reubicación de esas familias que hubiesen fincas 8, 9, 10 y 11 porque las
47 cuatro fincas, nosotros siempre hemos tenido una mala costumbre como costarricenses es de
48 pensar en corto plazo, que ha pasado en los últimos años en las últimas décadas con los
49 proyectos de aeropuertos, comenzaron en áreas pequeñas con los años el gobierno en general
50 ha tenido que pagar más en comprar ms tierra eso es algo que paso no se si en el aeropuerto
51 de Liberia tener que pagar años después décadas después no previendo que en algún
52 momento iba a crecer cual es favorable, pues aquí la idea es poder negociar esas tierras para
53 que haya, que no va utilizar al cien por ciento, pero vamos a tener áreas para entre 20, 25
54 años y quizás más todavía para prever el máximo desarrollo, no se va a dar como decía
55 Miguel lo más pronto posible tenemos terrenos donde usted puede cultivar todo a la vez que





se maneje ambientalmente como se debe, como se hace en los otros aeropuerto del mundo, se cultiva y bajo un sistema de gestión ambiental usted hace uso del suelo de una manera, responsable que no sea atractiva para especies por ejemplo que vayan afectar la seguridad operacional del aeropuerto, esta es una de las láminas que yo quería mostrarles porque tenemos fincas por lo menos esos terrenos que no son necesariamente muy buena calidad, y el otro aspecto importante, en algún momento ya habíamos, desarrollados juntos con estudios desde el 2008, más los estudios que ha hecho el Museo Nacional, de que efectivamente hay ciertos puntos de evidencia de hallazgos arqueológicos y eso es una de las cosas que hoy día el gobierno como tal en este caso Aviación Civil está desarrollando en coordinación con el Museo Nacional para poder continuar con esa protección arqueológica lo cual es muy importante, tenemos a finca 6 y sabemos la importancia que tiene para la zona y para el país esta riqueza arqueológica y esta riqueza cultural, que se hizo hasta ese momento, se presentó el estudio de impacto ambiental un estudio que se hizo muy completo, hasta ese momento prácticamente y a partir de ahí SETENA generó una serie de consultas las cuales en su momento están en curso, por eso les decía el proyecto no ha sido archivado el proyecto está activo todavía esta en consulta, pero ya eso es otra historia de cómo se está desarrollando en este momento lo que falta, creo que es muy importante que la municipalidad este siempre al tanto cual es el curso que se está dando por parte en este caso del desarrollador, que sigue siendo la División General de Aviación Civil y por otro lado la coordinación que está teniendo, la coordinación que esta teniendo la DGC con museo y con otras instancias propiamente aquí tengo esa lamina a ustedes le va a quedar -----

Expediente D1-11752-2013- SETENA

Proyecto: Aeropuerto Internacional de la Región Brunca

Consultor Ambiental: Inforest SA.

Fecha de ingreso: 18-11-2013

17-01-14 SETENA emite y solicita pronunciamiento a diferentes entidades.

Situación actual del proyecto:
-Documento no archivado-

algunos otros aspectos que usted tendrían que ir a SETENA o que la muni pida por ejemplo el estatus actual del expediente, para que ustedes lo conozcan. Volvemos al área de estudio, esta es una zona muy rica ustedes ven ese montón de venas son venitas son canales, Miguel se refirió al canal Azul, en su momento recuerdo cuando, en conjunto con la dirección de aguas tuvimos que analizar si efectivamente, en algunas hojas cartográficas, en alguna información por ahí dice estero Azul, sin embargo, hay una parte un poquito más natural fue afectada en su cause por la compañía bananera, de tal manera que hay una influencia de esta y del estero Camíbar que es otro canal, las hojas cartográficas más antiguas revelan que fueron canales artificiales lo cual es favorable en cierta manera, porque usted puede modificar los cursos como sugería Miguel . y algunos ingenieros en hidráulica han sugerido este, lo cual es un tramo muy corto, pero que bien desarrollado le permitiría a usted básicamente después rellenar un poco y emplazar la pista sin mayores problemas ese sentido un asunto más de la labor de ingeniería, Miguel puede hablar esto es muy importante, a la municipalidad en su momento, en el concejo municipal de aquel entonces se le hizo llegar esta información que Miguel va a explicar porque a partir de aquí señores, es la razón de la seguridad operacional de un proyecto que aunque no está todavía caminando, es prevención para el futuro porque donde ponemos la cacha las reglas del juego, para que en un futuro no haya problemas de infraestructuras, y de actividades, uso de suelo que vayan a afectar esa seguridad operacional. -----
El señor Miguel Cerdas. -----
Estamos frente a lo que se llama servidumbres aeronáutica, servidumbre es la forma que les conoce OACI, prácticamente se refiere a la protección del espacio aéreo, a la protección del

Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



ACTA EXTRAORDINARIA N°76-2020-2024

Página 11 de 19

espacio aéreo para las operaciones de las aeronaves, ¿qué es una de las ventajas que tenemos en este aeropuerto? Es que aquí está el aeropuerto, tenemos un cono de aproximación ya sea ascenso en despegue o aproximación por el lado del territorio, y por el lado del mar, este corte tiene que dar protección por 15 kilómetros y por el otro lado también 15 kilómetros, les comento, para tener algún punto de referencia, a que se refiere esto, aquí está limpio de obstáculo, eso que significa si yo estuviera en el Juan Santamaria y aquí fuera Puntarenas, aterrizo por aquí y cuando voy a despegar a Puntarenas hacia San José, tengo a casa de peaje de la autopista tengo la torre de la iglesia Río Segundo, tengo palmeras tengo un montón, y el mismo terreno va creciendo, la cervecería por ejemplo es obstáculo, aquí no tengo eso aquí prácticamente, si un avión viene y sin por alguna razón tiene que irse al aire porque no pudo aterrizar, lo puede hacer con toda la seguridad porque no tiene ese tipo de obstáculos que tiene en el Santamaria, que es el otro beneficio que tiene, uno de los beneficios principales que aquí está cercano a nivel del mar, entonces prácticamente la aeronave que despegue de aquí puede despegar hacia suelo firme o hacia el mar, a cualquier dirección este a oeste que prácticamente no tiene que preocuparse por dejar carga en el piso por no salir con todo su peso permitido aquí si lo puede hacer, porque prácticamente no hay obstáculos no tiene que calcular lo que se llama en aviación, una aeronave con un motor menos y pueda salir y pueda flanquear obstáculos, porque aquí lo hace, suavemente con una pendiente, de esta pendiente que es del 2% y que el suelo se lo permite, la topografía lo permite, no tenemos esa condición en Santamaría, esta es una ventaja enorme que tiene en el sur en lo particular este aeropuerto no todos los terrenos tienen esto, Coto 47 no tiene esto, Palmar no tiene esto, Golfito no tiene esto, la misma Finca 18 no lo tenía, o sea este tiene esta condición, una aproximación limpia por el mar y un ascenso en despegue por el otro lado limpio también, ya sea que salga hacia el mar o ya sea hacia el territorio igual es limpia la salida, entonces el avión puede sacar toda la carga, hacia el mar o saliendo hacia el territorio, hablamos de las dos salidas o aproximaciones, porque dependiendo de la dirección del viento es que aterriza o despegue el avión, entonces aquí tiene esa ventaja, el terreno le ayuda ¿qué es lo que hay que hacer? Protegerlo, proteger que no hayan construcciones más de lo que estas pendientes requieren, porque estas pendientes si permiten construir si permiten construir, no es que tienen que estar libres de construcción, todo lo contrario, lo que tiene que tener un uso adecuado del suelo en todas estas zonas que tienen que protegerse, aquí hay una más adelante, este emplazamiento que se hizo aquí con estas superficies limitadoras es el típico, pero veamos el que le correspondería este ya ve que tiene un tipo redondo en aviación le llamamos hipódromo no es que sea un hipódromo pero si es una figura de hipódromos, entonces esta es la figura que hay que ir protegiendo, que es lo suele hacerse digamos en el Santamaria por ejemplo hay zonas que se respetan, porque un avión no puede si tiene que abortar un aterrizaje entonces tiene que tener precauciones porque no necesariamente no puede hacerlo hacia acá, aquí puede hacerlo hacia cualquier lado, la zona que esta acá no se puede porque está muy cercano al eje montañoso a la línea montañosa prácticamente él puede venir aborta en todos los lados tiene esa ventaja en esa ubicación, pero esto tiene que ir protegido ¿porque y de qué? puede que llegue el ICE y diga tenemos un red de tendido eléctrico por aquí, ya sabemos que un poste tiene 12 o 15 metros, de 12 a 15 metros ya está penetrando los conos de aproximación eso que significa que tiene que hacer un emplazamiento diferente puede hacerlo bajo tierra, entonces ese el manejo que tiene que hacer la municipalidad con respecto a los pesaje, a los permisos de usos de suelo que se tienen que dar toda esta área esto es lo que se pide que vaya en el plan regulador así con este, creó que no es la mejor forma de hacer no es como entendible la forma de, eso tiene sus alturas que si se permite. -----

El señor alcalde municipal, Lic. Alberto Cole De León. -----

Es importante para este concejo conocer esta presentación porque llegara el momento de que estando en la mesa de discusión de este concejo la puesta en marcha de planificación de toda esta zona, ellos van a necesitar este insumo para saber la importancia de criar esta zona de amortiguamiento, eso va ir en el plan regulador igualmente, lo han estado planteando con otro matiz el Museo de Costa Rica, las zonas de amortiguamiento de las zonas arqueológicas, nosotros ahí tenemos nuestra reserva porque ellos están abarcando, eventualmente que salieran aquí como tal prácticamente, estaríamos limitando las posibilidades de desarrollo



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



aunque sea sostenible y ecológico porque eso amarraría prácticamente en el territorio del cantón y tenemos cuatro sitios arqueológicos y eso nos limitaría yo entiendo el nivel técnico que tiene la presentación y pienso que eventualmente cuando se dé la necesidad, yo sé que si yo le toco el pie a Frank, Frank se viene nos ayuda a clarificar con más detalles este analice y esta presentación por lo pronto me gustaría con el propósito de avanzar de una manera más general, que la presentación se concentre en términos generales y no tan específicos para poder avanzar y tener un panorama claro sobre el asunto muchas gracias. -----

El señor Miguel Cerdas. -----

En resumen: el tema de los botaderos de basura, estas superficies limitadoras, y otra es la afectación sónica, ves que en las aproximaciones y en las salidas no solo es que sea un obstáculo para la aeronave sino para la población no se vea afectada por los términos de ruido, no es tan complicado no es que sea, como la aviación moderna, no es que esto sea un mal muy fuerte, pero si hay que tenerle cierto respeto, en el tema de la afectación sónica, hay puntos ahí donde sí se puede haber industria, viviendas, habrán industrias que si se puede emplazar construido de forma que puedan atenuar el ruido, entonces estos dos puntos y los dos puntos anteriores que tendrían en el plan regulador. -----

El señor Frank Gutiérrez. -----

Como podemos solidarizar e integrar el aspecto de desarrollo con la parte de conservación, dijimos hace un rato que el aeropuerto como como proyecto en coordinación con la municipalidad, SINAC y todas las instancias regionales nos preocuparíamos por esa zona más o menos diseñada bordeada por la línea roja que es prácticamente adoptar lo que llamamos programas de manejo ambiental o socioambiental, conservación de los bosques y manglar y ecosistemas asociados, implementación de campañas, educativas remediación de ciertas áreas críticas y como coordinación básicamente con algunas organizaciones que ya están en la región, porque es importante esto porque en otros aeropuertos internacionales, como: Manaos, Filipinas etcétera áreas que estaban impactadas más o menos, sin proyecto aeropuerto, con el aeropuerto en esas zonas, se dieron cuenta bajo plan de manejo ambiental, que se reintegraba de nuevo especies, básicamente faunísticas y por el otro lado la regeneración de algunos de los bosques, en este caso áreas de manglar, que significa eso significa desarrollar todo un plan de gestión de manejo en esas áreas y aquí voy a ir finalizando un poquito ya porque uno de los puntos importantes es la parte arqueológica, vea señores es importante que conozcamos en otras latitudes aeropuertos fueron establecidos instalados y construidos en gran importancia ecológica en casos, este aeropuerto por ejemplo ese es en Chile donde la pista se emplazó en una zona muy rica arqueológicamente, otro aeropuerto ecológico las Galápagos en este caso una combinación de importancia arqueológica con la importancia ecológica y está desarrollando bajo un plan ambiental, el aeropuerto de Chichen Itzá, aquí yo pude ver traído diez láminas de aeropuertos que están emplazados en sitios de importancia ecológica y no por ello se dejaron de construir un buen plan de gestión administrativa, ambiental, y cultural es parte de la estrategia con museo nacional, perfectamente se puede implementar aquí tenemos uno que básicamente se continua desarrollando investigación científica de todos los hallazgos arqueológicos hallados en el perímetro del Aeropuerto de metropolitano de phoenix, vamos básicamente para ir avanzando ¿Cuáles son las aeronaves que se podrían usar en esa primer fase? Aquí tenemos el A-321 con 170 pasajeros. -----

El regidor suplente, Roy Vargas Zamora. -----

Hablamos de que la primer fase es de uno a cinco años, en esos 1 a 5 años ¿en qué momento podemos operar? Para tenerlo claro. -----

El regidor suplente Lorenzo Ibarra Rosales. -----

La observación de esos cinco años de la operación del aeropuerto, otra cosa es el tiempo distante es la construcción del aeropuerto, o sea que lleva un tiempo la construcción y posteriormente los cinco de operación del aeropuerto a lo que ellos hacían referencia. -----

El señor Miguel Cerdas. -----

Correcto, prácticamente es hacer una pista, una pequeña calle de rodaje, una pequeña plataforma, una terminal muy reducida y ahí se empieza a operar, puede ser que yo diga para que voy a durar cinco años si no he alcanzado un nivel importante como para empezar, porque





lo que les comente hace un rato, que el plan maestro se revisa cada 5 años, usted dice no lo voy a revisar, no voy a durar cinco años porque prácticamente con lo que tengo estoy soportando la operación de la primera fase de diseño puedo durar 7 años como puedo durar 8 años con esta parte y luego reviso el plan maestro y lo que era para cinco lo tiro para siete lo que era para diez lo tiro para la siguiente fase para los ocho o nueve años, aquí es hacer esto para empezar a operar con este tipo de aeronaves que se mostró anteriormente A-320 y con aeronaves más grandes también lo que se tiene que tener es esto para empezar a operar. ----

El señor Frank Gutiérrez. -----

Es cierto hemos profundizado algunos aspectos técnicos, el principio para nosotros, entre mejor informado este el concejo, de hecho el concejo de hace el que estuvo presente de hace trece años más o menos había tomado un acuerdo no sé si el señor alcalde recuerda sobre la incorporación de estas servidumbres aeronáuticas en su momento, entonces ya hay un buen antecedente hacía que es cuestión ahora se puedan actualizar el resto de las cosas, vea tenemos este otro tipo de aeronave es ATR-42-5 funcionan regional e internacionalmente, 70 pasajeros, estamos hablando de aeronaves como estas también que todo el proceso operativo en este tipo de aeropuerto, bajo esa primer fase, estos que son que están operando aquí que ustedes conocen y algunas como estas aeronaves que ya son más ejecutivas de carácter privado estas son más de pasajeros obviamente, pero hay un detalle muy importante vean en todo proyecto tenemos que saber vender el propósito el propósito aquí es atraer turismo si lo manejamos correctamente adecuadamente como es el plan que tiene la cámara de turismo todas las organizaciones de turismo de la región, las cámaras de comercio, municipalidad , organizaciones etcétera, etc.. No olvidemos que el aeropuerto va a cumplir esta labor, un aeropuerto para la ayuda humanitaria cuando tengamos ojalá dios no lo permita así, situaciones o fenómenos naturales y el aeropuerto va a tener la capacidad para recibir no solo uno de eso sino hasta cinco de esos, en un determinado momento, esto lo que hicimos básicamente para ilustrar no porque vallamos a traer aeronaves militares, muchas de esas se utilizan para ayuda humanitaria, pero ese es uno de los principales propósitos. Muchísimas gracias si tienen algunas preguntas. -----

El señor presidente Alfredo Soto Elizondo. -----

Si la presentación es muy importante, lástima porque hay unos temas que se pueden profundizar más. -----

Señor alcalde Lic. Alberto Cole De León. -----

Me da mucho gusto nuevamente yo prácticamente me puedo considerar un experto en el tema del aeropuerto de Osa, después de verlos escuchado durante tanto tiempo y a mucha otra gente que ha pasado por aquí, recuerdo que fui miembro de la comisión nombrada por casa presidencial que tenía que ver, estrictamente con el tema del aeropuerto internacional e Osa ahí participe durante muchas sesiones en el CETAP con los miembros de aviación civil, discutiendo todos estos por menores y viendo la posibilidad y la viabilidad del proyecto, desgraciadamente el proyecto llego, no pudo avanzar lo que uno hubiese querido, en el momento que había una voluntad política para que el aeropuerto pudiera funcionar, recuerdo que a pesar de toda la carrera se tuvo durante cuatro años, en el gobierno de Laura Chinchilla, que empeño y lo declaro de interés nacional el proyecto avanzó hasta llegar a presentar los estudios de impacto ambiental, diseños etcétera etc.. Ante la secretaria técnica ambiental, desgraciadamente dos gobiernos llegaron y prácticamente lo enterraron y eso fue como sepultar un sueño y un anhelo de toda una región, ahora bien, resulta que este gobierno el actual, está empeñado y me consta de todo el malabarismo que se tiene que hacer, porque a pesar de la voluntad, siempre hay grupos adversos muy fuertes con sus tentáculos buscando como obstruir este proyecto, desgraciadamente y tengo que decirlo así en la primera ocasión a pesar de que yo siempre lo manifesté, el proyecto no se socializo como debió haber sido, nunca se le vendió a la gente incluso, la gente que estaba metida ahí o que está metida ahí, que sea como sea que es ilegal que no puede estar ahí y todo o que usted quiera, pero a esa gente casi que tocarla es como causar un revuelo hasta internacional, algo que este gobierno el actual si me puso atención a mi cuando yo les dije la primera ocasión, que hable con el presidente sobre este tema, no equivoquen el camino aquí lo primero que tienen que hacer, si el proyecto quieren que salga en forma y en tiempo es conversar con la gente y darle



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



participación a la gente que está ahí, en esas fincas y que ellos tengan las alternativas y las oportunidades y que vean las bondades que el proyecto les puede dar a ellos y me parece muy bien cuando el presidente vino aquí, en febrero los primeros que estaban sentados adelante eran los representantes de los ocupantes de toda esa zona y es prácticamente una etapa en que va paralelo, con todo el camino que está recorriendo, ya ustedes saben que, la creación del patrimonio mundial de la humanidad, que yo todavía sé que es bueno para nosotros y que no le hemos sacado todavía la punta al lápiz de las bondades que puede tener el patrimonio para acá, que todavía no vemos los resultados, tiene que darnos algo positivo para la población igual como tienen que darnos algo positivos las riquezas natural que tiene este cantón, la conservación del 77% de territorio de Osa debe ser trasladado al bienestar de la gente, a la generación de empleo de las oportunidades, igual la riqueza arqueológica, pero, ese es un pero grande, bien grande que tenemos, porque al tener patrimonio mundial al tener un sitio Ramsar, al tener el humedal Térraba- Sierpe, la lupa siempre está encima de este cantón y yo le decía al presidente no le tenga miedo a esto, eso lo podemos resolver de una manera inteligente ya se habían planteado soluciones como las que ustedes plantearon ya se habían planteado hace muchos años como ir resolviendo. Ahora bien, donde estamos parados, donde estamos ubicados en este momento, recientemente hará un mes y que no es una idea mía es una idea que surgió de una comisión que en la municipalidad participa y que esta auspiciada y prácticamente liderada por la Cámara de Turismo de Osa, nosotros planteamos unas interrogantes a Aviación Civil, ya sabemos que lo de aeropuerto va caminando, se tiene todo el resto de lo que falta este año para que el muso presente las alternativas de estudios que se requieren, que los presentes y ya que determinen eso para seguir adelante con lo demás con lo que hace falta, a mí me gustaría que eso se retome lo que ya fue planteado se retome se corrija se actualice y sigamos adelante, y ese norte está el gobierno, pero mientras tanto tenemos un aeropuerto ahí nuevo que ni siquiera se está usándose que es el aeropuerto de Palmar Sur nosotros estamos planteando que no se le construya un centímetro cuadrado más al aeropuerto pero que me digan qué tipo de aeronave si puede llegar ahí ,de carácter internacional y que se requiere para que ese aeropuerto pueda operar con vuelos internacionales, regionales, Panamá, las Islas del Caribe, Centroamérica etcétera. Que aeronaves modernas de capacidad sin que le tenga que hacer nada puede llegar ahí y si existe, porque no ponerlo a la disposición de un uso internacional, que le hace falta estoy esperando la respuesta, creo que me van a contestar positivamente si eso es así podríamos a empezar a operarlo el aeropuerto no requiere una mayor inversión para empezar a crear la necesidad de que se construya un aeropuerto internacional nuevo como tiene que ser, pero vamos arrancar con este el de Palmar Sur, este planteamiento que está haciendo la municipalidad ,la alcaldía de Osa pues tenga oídos en el gobierno, siento que hay voluntad política entonces esto podría ser una buena solución, mientras se resuelve el tema de la ocupación de la tierra de una manera pragmática, inteligente que le dé a las personas lo que requiera para aprovecharse y vivir bien era una acotación que quería hacerte Frank de lo que yo he vivido los otros años yo tengo 17 años de estar aquí he vistos altos y bajos y creo que nunca se pone más oscuro que cuando va amanecer y siento que es una buena oportunidad en este momento coyuntural de la historia de que este aeropuerto lo podamos ver pronto yo quisiera que trajéramos mucho turismo ya estamos hablando de un turismo asiático, china tiene mucho interés podríamos tener vuelos regionales y obviamente a mí me gustaría exportar guanábana gracias Frank. ----

El regidor propietario Joaquín Porras Jiménez. -----

Primero que nada muy buenas tardes, compañeras y compañeros muy buenas tardes compañeros al grupo pro aeropuerto internacional de la región Sur-Sur, dentro de los temas que estuvieron manejando, más o menos en lo que son las áreas, las áreas han estado impactada desde la época de la compañía bananera eso no hay ningún problema, las actividades que existe hoy, cuando se habló ahora de las que existen en arroz ya ni eso, ya ni siquiera, en las áreas que presentaron ustedes, que son Finca 18, ya no está sembrada en arroz, lo que es la Finca de Cambar, la de don Lalo, lo que es la Finca que era de los pilona ahora este reforestad con teca, ahí ya no hay tanto problema en lo que es el tema del arroz, en el tema de lo que es, en el momento de que se haya que aprobar un plan regulador más bien debería de existir una propuesta, de lo que es las ares de amortiguamiento que se puede



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



proponer en lo que son áreas de construcción que más quede entre el plan regulador establecido que se puede hacer y que no se puede hacer, la otra, en el tema de lo que son las rutas la municipalidad tiene que ir pensando, no, que esto siga siendo rutas cantonales sino más bien deberíamos ir proponiendo en que en un eventual esto se rutas nacionales para que sea más bien el gobierno con sus recursos que del mantenimiento y de todas maneras van a ver rutas alternas por aquello de una evacuación o algo así por el estilo, de lo que el tema de la construcción del aeropuerto, muy bonito sería que nosotros, un aeropuerto con 3200 kilómetros y llegando aviones aquí de 620,700 pasajeros pero donde los vamos albergar, nosotros no, la infraestructura hotelera en estos momentos no, que es lo que se tiene que ir creado la creatura, la creatura tiene que ir creando junto con el desarrollo de la misma región, porque el aeropuerto no sería solo beneficio para el cantón de Osa sino sería para toda la región y lo que decía don Alberto eso es lucha que nos hemos echado, un pulsito que nos hemos echado con las áreas de amortiguamiento, junto con el museo, yo he estados en los otros concejos más bien yo puedo hablar un poquitico más antes de don Alberto, bueno don Alberto fue regidor antes de eso, pero también hubieron estudios que se hicieron estudios en el gobierno de don Abel Pacheco en ese entonces don Ricardo Toledo era Ministro de la presidencia, que se empezaron con los estudios, que se hicieron en finca 18 hubo un estudio que fue financiado también por medio de JUDESUR, entonces hay todo un tema de estudios, hemos ido avanzando a llegar aquí ahora, la pregunta de los cien mil millones es, nosotros como concejo municipal ya hemos tomado todos los acuerdos habidos y por haber, aquí hay una disposición de todos porque lo he sabido de todos en ayudar tanto de la alcaldía y del concejo también de que esto se logre que sea un éxito, talvez el beneficio ya no va hacer para mi o para algunos de los que estamos aquí, pero ahí vienen nuestros herederos esto es un sueño que esperemos ver una realidad algunos, lo veremos otro no lo veremos, nosotros como consejo estamos casados con este proyecto muchas gracias.-----

La señora regidora propietaria Tairis Chavarría Vargas. -----

Si muy buenas tardes tengan todos, bienvenidos, yo creo que pues la explicación que ustedes dieron, técnica y talvez muchos no conocíamos, más bien le agradezco por esa información, porque ese tema de la camaronera me parece un tema bastante técnico pero muy importante, poque lo que ustedes dicen es cierto ahí hay, mucho pajarito mucho ave que puede perjudicar en su momento el proyecto, y no detrás de esta presentación hay muchos años de trabajo, muchos años de estudio y agradecerles que están aquí, cuentan con nuestro apoyo, ese es un proyecto es el sueño de todo el cantón y talvez de la región, entonces aquí estriamos para servirles. -----

La señora regidora propietaria Sonia Segura Matamoros. -----

Buenas tardes, compañeras y compañeros y los que nos siguen en las redes sociales, don Frank y el grupo bienvenidos, don Frank usted hablaba de negocios verdes locales y regionales, sabemos todos los que estamos aquí, que estamos sentados en el oro verde, ¿pero que tipos de negocios? -----

El señor Frank Gutiérrez. -----

Vamos a ver en otras latitudes, cuando hablamos de negocios verdes o de emprendimiento estamos enfocándonos básicamente al buen uso al mejor uso lo más sostenible posible de lo que Dios nos ha heredado, nosotros tenemos una gran riqueza, Osa con el parque nacional y con otras áreas protegidas y no protegidas todavía, no bajo categoría de manejo todavía, tenemos la posibilidad en ecoturismo, ecoturismo es comprendido básicamente como un emprendimiento, que lo podríamos catalogar como negocios verdes, una buena pesca turística o deportiva, sostenible es parte de, el desarrollo de una agricultura orgánica, sin necesidad de digamos de recordar lo que se hizo en el pasado, en el pasado no teníamos más conciencia, o nuestros antepasados, recordando que la actividad bananera en su momento fue un gran bum, pero cual fue el resultado de hoy día, no lo considero, un negocio verde en su momento, pero tenemos la oportunidad de restaurar estos suelos, cuesta mucho en algunas áreas ha sido un poco difícil, fomentar la agricultura orgánica por ejemplo: artesanía de las condiciones que tienen algunos de estos ecosistemas, les doy un ejemplo, nosotros como fundación estamos desarrollando el programa de playa en Puntarenas desde 2016, ahí en coordinación con la muni, luego lo hicimos en el 2018 con el INCOP y ustedes no se dan cuenta la cantidad de



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



1 artesanos que han surgido, simplemente aprovechando los residuos de madera, de tronco he
2 inclusive de plástico que se encuentran son toneladas, entre ese 0.5 kilómetros entre muelle y
3 Punta Barranca, Osa tiene también condición litoral Pacífico, la oportunidad que podamos
4 desarrollar por ejemplo acuacultura costera ya no bajo sistemas como este, porque si bien es
5 cierto yo en mi caso, promuevo la conservación, pero también me gusta hablar de cómo
6 podemos aprovechar, aunque sean territorios pequeños, zonas pequeñas, para poder fomentar
7 la parte productiva, estamos hablando de que aquí hay una población, no se ustedes conocen
8 mejor que yo el cantón de Osa, pescadores de gente que vive de la pesca, pero que tiene
9 serios problemas sobre todo cuando hay una zona que está prácticamente vedada, creo que
10 son tres meses, en Puntarenas estamos apostando un proyecto de acuacultura, en menor área
11 pero como les dije, esta camaronera no es el hecho de cerrarla, no, yo no optaré por eso. en
12 un convenio que tenemos con ellos nosotros dijimos, no es posible que inspectores del MINAE
13 lleguen en la zona Pacífico Central, para decirle a los productores de sal, o algunas
14 camaroneras tradicionales que han sido por décadas, el sostenimiento de esas familias, de que
15 cierren esas actividades, no, pero hay alternativas, nos podemos retirar con estos sistemas
16 productivos ya de ese margen por ejemplo: el Patrimonio Natural, es decir la zona de influencia
17 de manglar y en poca área poder implementar cultivos, de peces, camarón crustáceos,
18 entonces eso es parte de que yo llamo esos emprendimientos sostenibles, más que verdes
19 sostenibles y mejorar nuestro uso de suelo, hay algo que nos ha faltado y muchas veces pasa
20 en los cantones, los planes reguladores, no necesariamente reflejan lo que debería realmente
21 de hacerse, en muchas ocasiones un plan regulador se hace, porque hay que salir de la carrera
22 para poder implementar el ordenamiento territorial, entonces eso es más o menos como
23 nosotros, quisiéramos, cuenten con nosotros en ese sentido y en el caso del proyecto de
24 aeropuerto, estima que esa viabilidad va en ese sentido, como decía Miguel desde ya es
25 importante ir trabajando técnicamente como acuerpar ese ordenamiento, en cuanto el mejor
26 uso de suelo de la zona de influencia de este futuro proyecto. -----

27 El señor Miguel Cerdas. -----

28 Con respecto a la consulta de don Alberto sobre el tipo de avión que puede aterrizar en Palmar
29 Sur y con respecto al avión tipo regional, el avión que puede aterrizar en palmar, las pistas se
30 diseñan con el tipo de aeronave con respecto a la envergadura y también tiene que ver la
31 longitud y la capacidad de pasajeros, y este tipo de aeronave en particular, es lo que en aviación
32 se llama STOL que es aterrizaje y despegue corto, es igual que el avión agrícola, el avión
33 agrícola, en Palmar es una maravilla ¿Por qué? porque es de aterrizaje y despegue corto, este
34 es el – cuanto ocupa de acuerdo a cuál debe ser el ancho de pista, debe de ser de 18 metros
35 Palmar no cumple 18 metros, tiene menos de 18 metros, le voy a mostrar el otro avión, el que
36 por excelencia se le llama avión tipo Regional, porque fue con para vuelos regionales es el
37 ATR por si, significa transporte aéreo regional, este avión por la envergadura pero también por
38 la longitud, ocupa una pista de 30 metros de ancho y este en particular creo que anda por los
39 1800 metros de longitud, Palmar tiene 1100 por ahí anda, y creo que la pista tiene un ancho
40 de por ahí de 12 de ancho y ocupa treinta y la longitud esta anda por los 1800 pero todavía hay
41 otra condición más para este en particular, para el CARABAN esta perfecto Palmar pero para
42 este nosotros estuvimos viendo hace un rato, las bondades que tiene este sitio que se
43 seleccionó, mentalicemos en Palmar, Palmar tiene, una salida condenada y una entrada
44 condenada, por el frente la montaña, este avión si tuviera que aterrizar y tiene que irse al aire
45 tiene la montaña de frente y no le da por la velocidad de aproximación y la velocidad de
46 ascenso en despegue, este avión no podría operar en Palmar, no solo por el espacio físico de
47 la pista no es suficiente para el sino también por el espacio aéreo. -----

48 El señor presidente Alfredo Soto Elizondo. -----

49 Yo tendría una pregunta para el señor alcalde, usted dice que se está tratando de gestionar
50 con el gobierno que se empiece a utilizar ese aeropuerto Palmar Sur para que se empiece por
51 algo, pero la pregunta mía es ¿cuánto tenemos nosotros de tener el aeropuerto de Palmar Sur,
52 cuantos años tenemos esa pista y no se ha gestionado el día de o inclusive los aviones
53 pequeños que han llegado inclusive se han hasta retirado de la zona? Entonces pensar
54 positivamente como está pensando el gobierno, yo diría como quitarle el impulso a una obra
55 que se ha trabajado por muchísimos años para el Sur. -----



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



1 El señor alcalde, Lic. Alberto Cole De León. -----

2 El señor presidente muy válido lo que usted dice, Palmar Sur era el centro aeroportuario local

3 durante muchos años, hasta que apareció Jimenez, Puerto Jimenez y hasta que aprecio Drake,

4 definitivamente Drake desplazo a Palmar Sur , toda la clientela el 80%,90% era turismo de

5 Drake que ahora tienen un aeropuerto que tienen un volumen enorme de tráfico ahí, pero bueno

6 el tema es que hay que, ahora Joaquín lo estaba mencionando, nosotros no tenemos la

7 capacidad, nosotros en osa tenemos 1800 camas , para albergar el turismo nacional e

8 internacional, habiendo una rotación tal nosotros no podríamos tener un vuelo diario , 70,80,100

9 personas, no podríamos cubrir esa demanda, ahora bien, pero que es primero el huevo o la

10 gallina ,creo que las cosas tienen que irse caminando paralelamente, tenemos, el estado está

11 en la obligación de poner el huevo es decir hacer la inversión para abrir brecha de

12 oportunidades y que atrás vendrá, la inversión privada para crear y poder solucionar las

13 necesidades que se van a crear, que tenemos las condiciones que tenemos que ir trabajando

14 de una forma paralela, yo creo que si existe la voluntad, vamos a ver dónde le llega la cuerda

15 empiezan a ver travas ahí, ya estuve viendo una publicación en un periódico semanal de la

16 Universidad de Costa Rica, diciendo que van hacer un aeropuerto encima de los sitios

17 arqueológicos, así lo plantean diciendo en un sitio arqueológico mundial ahí van a poner un

18 aeropuerto , eso es como para empezar a levantar bronca porque ellos viven de eso, entonces

19 eso hay que desmentirlo, pero si hay algo que a mí me parece que marca una diferencia total

20 y absoluta entre este gobierno en el que yo no soy partidario ni le di voto y los gobiernos a los

21 que si les di el voto, que fueron los de liberación es que a este gobierno le importa un bledo lo

22 que digan los demás, simplemente esto lo voy hacer y lo hago y lo está haciendo, no sé si será

23 una virtud o no pero vamos a ver porque no sé hasta donde le va alcanzar la cuerda , vamos a

24 ver , ya empiezan a verse amagos así, en fin el tema presidente es a Dios rogando y con el

25 mazo dando, hay que seguir por esa ruta. -----

26 La señora regidora propietaria Damaris Guadamuz Castro. -----

27 Muy bunas tardes para todos, gracias señor presidente por el espacio, primero que nada decirle

28 bienvenidos a este espacio, también aprovechar para felicitarle ustedes han sacado de su

29 valioso tiempo para estar aquí, y hablándonos desde la voz de la experiencia, eso es

30 importantísimo conocer porque es con conocimiento de causa, y si posiblemente habrán

31 muchas cosas en el camino pero si es importantísimo decirle que merecemos como cantón ,

32 surgir tener lo que nosotros añoramos y este proyecto va hacer un gran potencial de desarrollo

33 para la zona, indudablemente que así es, Dios primero que podamos ver, hay que intentarlo y

34 queda demostrado que hay que evolucionar con el tiempo no podemos contentarnos con

35 menos, otra cosa es que también es podemos en esa forma de convivir con lo que tenemos,

36 de poder vivir en ese equilibrio con la armonía, ya quedo demostrado otros lugares del mundo

37 y están ahí con ese instinto de conservación es bueno, y si don Alberto ahorita lo dijo que van

38 a venir muchas cosas de momento, posiblemente que si siempre van a ver cabezas calientes,

39 el mismo lo decía y quedamos convencido pueden haber eso y muchas cosas más, pero Osa

40 lo merece, merecemos soñar con más y evolucionar con el tiempo, no con lo que teníamos con

41 eso avioncitos ahora de primera potencia muchas gracias muy amables. -----

42 El señor presidente de la cámara de comercio Cristian Chacón. -----

43 Muy buenas tardes mi nombre es Cristian Chacón presidente de la cámara de comercio del

44 cantón de Osa, primero que todo agradecerles, porque en días anteriores, recibimos el apoyo

45 de todo el concejo para lo que es el tema de la comisión del aeropuerto, esta comisión viene

46 trabajando desde hace ya mucho tiempo y así haciéndose síntesis de varios aspectos que se

47 tocaron hoy, recalcar el tema de que ya hace muchos años los profesionales en oasis habían

48 determinado que el mejor sitio de emplazamiento en la zona de la región brunca era acá, no

49 creo recalcar el tema decía don Alberto por temas de a proximidad y otros aspectos no se

50 puede dar así un tema de mayor amplitud para aviones más grandes, segundo, podemos ver

51 Liberia, Liberia ha crecido durante todo estos años, no nació siendo grande, nació en cuna que

52 se dedicaba a la ganadería, al desarrollo del arroz y han ido creciendo esto hoy a empezado

53 desde hace muchos días de la noticia del presidente en el crecimiento, ya hay inversionistas

54 ya hay gente que viene a visitar la zona ya andan buscando en donde van a establecer hoteles,

55 y no pequeños hoteles si no de cinco estrellas y además no se si por aquí ya han venido en la



Municipalidad de Osa

Secretaría Concejo Municipal



municipalidad. -----
El señor alcalde, Lic. Alberto Cole De León. -----
Les menciono un dato para que todos los sepan, en los últimos meses se han multiplicado las solicitudes de uso de suelo y de venta de terreno en Osa, en un 400 por ciento, al punto de que la municipalidad en este trimestre solo de impuesto de timbre de traspaso de propiedades, está recibiendo cerca de 200 millones de colones, eso representa un porcentaje enorme en cuanto las verdaderas transacciones, eso quiere decir que hay una gran afluencia de inversión en este cantón eso es importante y eso tiene que quedar bien claro. -----
El señor presidente de la cámara de comercio Cristian Chacón. -----
Gracias por ese dato tan importante que lo desconocíamos y eso viene a responder la pregunta de don Joaquín que vamos hacer con todo esto, aquí hay que cambiar un aspecto , esto no se llama Osa, aquí es donde está naciendo el proyecto donde se quiere establecer el emplazamiento, pero hay que tomar en cuenta los amigos de Buenos Aires, Golfito ya está soñando, Corredores, la parte de San Vito, tenemos nuestros vecinos de Pérez Zeledón, Quepos está pensando esto, nosotros apenas tenemos un pequeño aeropuerto para comunicación interna. Esto nos abre un panorama muchísimo más amplio, creo que la sensibilidad que dijo don Alberto en el tema de las comunidades es sumamente importante, si no traemos a las comunidades, si evidenciamos que hay muchísimas personas que están a favor de este crecimiento, la parte de agricultura nosotros hemos tenido, clases directamente con cooperativas, dentro de COOTRAOSA, los de Térraba, ellos están anuentes a este crecimiento, aunque muchos se dediquen a la empresa de turismo, saben los beneficios que puede traer esto, los proyectos que se van a desarrollar acá, los empleos directos e indirectos son muchísimo, aquí se va abrir una aduana tienen que haber muchísimos aspectos de gobierno central que van a traer empleos sumamente fuertes, 24 horas al día 365 días al año, esto no se va a detener fácilmente, en esto es parte de la parte comercial todos se van a ver beneficiados, esta explicación viene a ayudarnos a emplear más el conocimiento para que cuando venga alguien y quieran decir lo que se dice en el semanario, eso es una única persona que entrevistan, si usted se viene y hace un trabajo verdaderamente de campo honesto y transparentemente periodístico a una cincuenta familias, le voy a decir que las 49 le van a decir que estamos de acuerdo y la otra talvez desconoce del proyecto ,pero todo lo demás es sensibilidad social y que vean el gran apoyo que trae esto, gracias a Dios por la visita de ellos, gracias porque nos abre el panorama de que si se puede, que las condiciones están dadas, que se hicieron los estudios y si esta para darse ese crecimiento, anteriormente hubo oposiciones por parte de los estudios del museo, pero nosotros en reuniones con aviación civil, la última vs que tuvimos le dijimos con el mismo informe de aviación civil, que nos presentó Don Fernando Naranjo, don Fernando se hicieron 113 exploraciones en esos terreno y esas 113 exploraciones no se hubieron hallazgos, entonces que nos dijo eso hay que tomarlo en cuenta, gracias a Dios y se los digo así, viene el plan regulador que es muy importante para este desarrollo sin eso estaríamos más bien retrasando las cosas , yo sé que viene a dar yo sé que han corrido con los fondos para hacer este trabajo, gracias a Dios de aquí va a salir ese plan regulador con luz verde con todas las banderillas, sobre todo decirle no solo a ustedes como concejo yo sé que aquí está la cámara de Zona Sur , están los de la cámara de Turismo, la cámara de Comercio de toda la región viendo este programa, porque nosotros somos parte de esto y ellos están observando esto, están anhelando que es un proyecto que nace aquí pero que es para todos, además viene a solventar un aspecto de país en temas aeroportuarios, porque razón, no solamente vemos el tema de Turismo, también viene la parte de carga , viene a solventar problemas que a nivel internacional que hemos escuchado , por ejemplo que viene a solventar problemas del Juan Santamaria, aquí tenemos proximidad por ambos lados el Juan Santamaria no lo tiene, hay problemas con la pista de rodaje de Liberia, que pasa si eso se daña, tenemos una parte que pueda ser regional para que haya enlace con los otros países para que venga a cargar combustible, y sobre todo la propuesta de este aeropuerto es que es amigable con el ambiente y que también viene apoyar la parte de Patrimonio Nacional, esto se ve incluido en el proyecto del aeropuerto la parte del que el museo, tenga también exposición dentro del propio aeropuerto, son aspectos que viene también de la mano con la propuesta de la comisión y sobre todo darle las gracias y que la demás gente sepa que aquí hay un grupo



Municipalidad de Osa
Secretaría Concejo Municipal



de gente trabajando que viene desde lejos que viene apoyarnos y no solamente a Osa, sino a toda la región Brunca, muchas gracias.
El señor de la cámara de Turismo Luis Alfredo Centeno.
Muy complacido estar con ustedes compañeros, una vez más muchas gracias por todo el apoyo que nos da siempre, con ustedes tenemos una excelentísima relación, por dicha y gracias a Dios, el trabajo que venimos haciendo en conjunto con los compañeros de la comisión de aeropuerto Internacional ha sido enorme ha sido una propuesta muy bonita y más bien después de ver escuchado a los compañeros yo los invito a que nos unamos todos que sigamos trabajando en la propuesta, yo sí creo en el aeropuerto internacional porque antes cuando hablamos de Palmar Sur, nos decían que el internacional era más importante o las fincas, hoy hemos desistido por recomendaciones técnicas de los expertos que nos ayudan a nosotros, y entonces vamos a ese otro proyecto más grande y más ambicioso de que si beneficia a la gente, cuando construyeron el internacional en Liberia, Liberia no era así, Liberia creció través del proyecto del aeropuerto internacional, por otro lado más bien les invito a que unamos esfuerzos y convirtamos, vamos a convertir la Zona Sur en una zona diferente en cuanto a trasportación aérea, seríamos el primer cantón que tendríamos un aeropuerto internacional y soñemos más bien para que Palmar Sur se convierte en una terminal doméstico, un aeropuerto domestico dónde vamos a dinamitar más la economía a la gente y que nuestros de que los pasajeros puedan viajar del internacional puedan tomar un taxi y venir a Palmar Sur para tomar un avión, en Palmar Sur de los pequeños, para poder trasladarse a San José o a Liberia o a Puerto Jimenes o a todos lado, de esa forma vamos a tener dos y eso no lo tiene Liberia y no lo tiene Limón ni lo tiene ningún otro lado, velemos para que tengamos ese beneficio, muchas gracias y sigamos adelante sigamos trabajando juntos.
El señor Frank Gutiérrez.
Muchísimas gracias, realmente estamos muy complacidos, estamos para serviles más de nuevo gracias para lo que ustedes requieran.
El señor presidente Alfredo Soto Elizondo.
Muy bien Frank y compañía los representantes de la comisión por haber estado aquí muchas gracias, gracias a todos los regidores por haber cumplido.
Siendo las dieciocho horas y veintiséis minutos de la tarde, el señor presidente municipal, Alfredo Soto Elizondo, da por concluida la Sesión.

Alfredo Soto Elizondo
Presidente del Concejo Municipal
MSc. Allan Herrera Jiménez
Secretario del Concejo Municipal