



Este documento es parte de la Iniciativa Osa y Golfito, **INOGO**
Iniciativa Osa y Golfito

El Proyecto de Aeropuerto Internacional para el Sur: Contexto, Percepciones y Perspectivas

M.Sc. Katiana Murillo Aguilar
Periodista y especialista en Turismo Sostenible



San José, Costa Rica
Octubre, 2012

“El Proyecto de Aeropuerto Internacional para el Sur: Contexto, Percepciones y Perspectivas”

M.Sc. Katiana Murillo Aguilar

Periodista y especialista en Turismo Sostenible

Stanford Woods Institute for the Environment
Stanford University

Este documento es parte de:

Iniciativa Osa y Golfito, INOGO

San José, Costa Rica

Octubre de 2012

Este informe ha sido revisado y recibido la aprobación por parte del Dr. Rodolfo Dirzo y del Dr. William Durham, Directores de la Iniciativa Osa y Golfito.

Citar como:

Murillo, Katiana. *El Proyecto de Aeropuerto Internacional para el Sur: Contexto, Percepciones y Perspectivas*. San José, Costa Rica: INOGO, Stanford Woods Institute for the Environment, October 2012.

Tabla de contenidos

Tabla de contenidos	3
Presentación	4
Acrónimos	5
Qué es la Iniciativa Osa y Golfito, INOGO.....	6
Resumen ejecutivo	8
Objetivos de estudio.....	11
Abordaje metodológico empleado.....	12
Resultados.....	13
Origen y planteamiento del proyecto del Aeropuerto Internacional del Sur	13
Visiones contrastantes sobre el proyecto de aeropuerto.....	20
¿Un aeropuerto para la exportación?.....	27
Un aeropuerto internacional para apoyar el turismo en la Zona Sur.....	27
El actual modelo de turismo de la Zona Sur.....	30
Consideraciones para la implementación del aeropuerto.....	32
¿Cambiaría un aeropuerto internacional el modelo de turismo del sur?.....	36
Qué cambios podríamos esperar: posibles escenarios.....	40
Vulnerabilidad regional ante fenómenos naturales y la atención de emergencias	44
Consideraciones ambientales.....	48
Consideraciones sobre arqueología.....	52
Bibliografía consultada	57
Lista de personas entrevistadas.....	62

Presentación

La Iniciativa Osa y Golfito, INOGO, pone a su disposición el documento “El Proyecto de Aeropuerto Internacional para el Sur: Contexto, Percepciones y perspectivas”.

El mismo viene a llenar un vacío en cuanto a integrar la visión, percepciones y perspectivas de una diversidad de actores interesados en torno a un tema de gran relevancia para el futuro del país y de la Zona Sur de Costa Rica, como es la construcción de un aeropuerto internacional en el cantón de Osa.

No se trata de un estudio técnico con datos duros generados en el campo, sino de una recolección balanceada de visiones diferentes en torno a un mismo asunto, que genera distintas reacciones, a menudo contrapuestas, pero que debieran conocerse y ser escuchadas. Este informe no presenta una posición a favor o en contra del proyecto de construir el aeropuerto. Más bien, se espera ofrecer información relevante para que todo aquel interesado en el tema pueda familiarizarse con diversas perspectivas del mismo y adoptar así sus propias conclusiones.

Este proceso investigativo se basó en revisión de estudios técnicos relacionados con el tema, artículos de prensa y de opinión, entrevistas con diferentes actores y líderes de sector gobierno, municipalidades, empresa privada, cámaras de turismo y organizaciones conservacionistas y resultados de una encuesta entre pobladores de Osa y Golfito.

El borrador del informe fue puesto a disposición de los integrantes del equipo de INOGO, así como de los miembros del Comité Asesor para su revisión y realimentación. Adicionalmente, el borrador recibió observaciones de parte de la Dirección General de Aviación Civil, que fueron mayoritariamente incorporadas a la versión final.

Acrónimos

ACOSA	Área de Conservación de Osa
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
CANATUR	Cámara Nacional de Turismo
CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
HNTS	Humedal Nacional Térraba-Sierpe
ICT	Instituto Costarricense de Turismo
IDA	Instituto de Desarrollo Agrario
IMN	Instituto Meteorológico Nacional
INFOCOOP	Instituto Nacional de Fomento Cooperativo
INOGO	Iniciativa Osa y Golfito
JUDESUR	Junta de Desarrollo Regional de la Zona Sur
MEIC	Ministerio de Economía, Industria y Comercio
MINAET	Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
SINAC	Sistema Nacional de Áreas de Conservación
SURCOOP R.L	Coop de Producción Agropecuaria, Industrial y de Servicios Múltiples
UCR	Universidad de Costa Rica
UNESCO	Org. de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

Qué es la Iniciativa Osa y Golfito, INOGO

La Iniciativa Osa y Golfito, INOGO, es un esfuerzo colaborativo internacional para diseñar e implementar una estrategia para el desarrollo humano sostenible y la gestión ambiental en los cantones de Osa y Golfito, en la Zona Sur de Costa Rica. Su propósito es contribuir con el bienestar y la calidad de vida de los pobladores, al tiempo que se asegura la buena condición en el largo plazo de la base de recursos naturales en los ecosistemas marinos y terrestres.

El eje de este esfuerzo es una colaboración entre personas e instituciones en Costa Rica y los Estados Unidos, con la facilitación del Instituto Woods para el Ambiente, que forma parte de la Universidad de Stanford.

Más que partir de cero, INOGO realiza sus aportes con base en los muchos esfuerzos previos y actuales en la región, valorando la existencia de otras experiencias de planificación regional, algunas en proceso de diseño y otras ya en ejecución, donde sus objetivos, áreas temáticas, participantes y acciones muestran coincidencia con los de INOGO. En este sentido, se debe recalcar que no se busca crear un proceso paralelo ni duplicar esfuerzos. Al contrario, más bien se está interactuando con esos esfuerzos, complementándolos y fortaleciéndolos.

INOGO trabaja de la mano con costarricenses en las comunidades locales, en los sectores público y privado y en las ONGs para crear una visión compartida y un plan de acción estratégico de largo plazo para el futuro sostenible de Osa y Golfito. Además, cuenta con un Consejo Asesor con miembros de muy alto nivel de distintos sectores de la sociedad. Este proyecto integra tanto las dimensiones socioculturales, como sus ecosistemas marinos y terrestres. Durante el 2012, el trabajo de INOGO se ha centrado, en forma simultánea, en tres componentes:

- Un proceso de consulta y de escucha de los actores en los niveles local, regional y nacional por medio de una presencia continua en la región.
- Un análisis de las necesidades, los insumos y oportunidades para el desarrollo sostenible, incluyendo actores claves y fuentes de financiamiento.
- El diseño compartido con los actores de escenarios que muestren posibles futuros alternativos para la región.

Estos tres componentes contribuyen con el propósito final del proyecto, que es contar con un plan de acción estratégico de largo plazo, con acciones concretas viables y financiables para el bienestar de la región. Estos procesos consisten en lo siguiente:

- **Consultando y escuchando a los actores:** INOGO facilita un proceso participativo y democrático que involucre a los actores en los niveles local, regional y nacional.

Busca asegurar que las preocupaciones, aspiraciones y necesidades de las comunidades locales sean escuchadas, en particular aquellas relevantes para un futuro más positivo, donde las familias tengan oportunidades para mejorar la calidad de vida en un entorno social y natural saludables.

- **Análisis de necesidades, insumos y oportunidades para el desarrollo sostenible:** INOGO basa su análisis de la región en la riqueza de información que ha sido producida por numerosos proyectos y planes previos durante varias décadas. Los miembros del equipo están integrando, sintetizando y completando este registro de información para comprender la dinámica social, económica, ambiental y ecológica de la región y lo están poniendo a disposición del público por medio de su sitio en internet. Además, INOGO trabaja en un inventario de necesidades, insumos y oportunidades, con el propósito de identificar acciones concretas y viables para un desarrollo sostenible en la región.
- **Escenarios futuros alternativos:** este es un proceso participativo en el que actores locales identifican prioridades para el futuro y luego escogen diferentes combinaciones de factores a ser modelados. Se consideran condiciones biofísicas, culturales, institucionales, sociales, históricas o económicas. Los modelos resultantes de las diferentes combinaciones permitirán a INOGO hacer representaciones de impactos sociales, económicos y ecológicos futuros de las decisiones que la región enfrenta hoy día. Mientras que esos modelos no predicen el futuro con detalles precisos debido a las muchas variables en juego, sí resultan muy útiles para visualizar vías alternativas para un futuro más sostenible. De allí que un resultado sea el diseño de un futuro alternativo motivador e inspirador para los pobladores.

Un cuarto componente es el Plan de acción estratégico. Este se basa en el conocimiento obtenido a través de la síntesis de información existente, las consultas locales sobre los escenarios para proponer acciones claves concretas y viables para el futuro, que apoyen el bienestar y la calidad de vida de las comunidades, al tiempo que preservan en buen estado los recursos y ecosistemas naturales de la región. El Plan también identifica actores claves responsables, así como recursos financieros de fuentes diversas que permitan implementar las acciones propuestas.

Resumen ejecutivo

El proyecto de Aeropuerto Internacional del Sur surgió como idea en gobiernos pasados, pero fue la administración de la Presidenta Laura Chinchilla Miranda la que decidió ejecutarlo, en función de lo que dictamine el estudio de impacto ambiental, actualmente en proceso. Existe, además, un decreto de interés público que lo impulsa. El proyecto ha creado expectativas en muchos pobladores de la Zona Sur de Costa Rica, que lo ven como un motor de desarrollo y empleo en una región de gran pobreza al abrir oportunidades para la exportación de bienes y para la llegada directa de turismo internacional. Sin embargo, existen grupos que se oponen en función no solo del posible impacto ambiental que pueda generar, sino del tipo de turismo que atraería y sus resultados en el cambio de modelo de turismo de la Zona Sur.

Este estudio de caso inicia con una reseña sobre el proyecto del aeropuerto, su concepción y planteamiento actual y luego continúa con una exposición sobre las diferentes posiciones y argumentos que existen sobre su posible construcción.

A continuación, se hace un recuento de diversas posiciones en relación con el proyecto, con el propósito de considerar cuáles son sus expectativas o preocupaciones y si estas tienen asidero o no en la realidad. En este contexto, se explica cómo la expectativa que tienen algunos grupos de productores de la zona en cuanto a oportunidades para exportar, no tiene un fuerte fundamento.

Los siguientes apartados hacen un análisis del tema del mercado turístico actual y potencial y en contraposición con aquel que visita la región de Guanacaste Norte. Se explica por qué este análisis cobra mucha importancia cuando un argumento común entre varias fuentes es que se desea un aeropuerto internacional para la Zona Sur, pero no un desarrollo turístico “tipo Guanacaste”. También se analizan consideraciones prácticas, como la necesidad de determinar a priori si hay interés de las líneas aéreas en abrir ese destino y, por lo tanto, si lo consideran rentable. Otra consideración es la alternativa de invertir recursos en los aeródromos actuales.

Se repasan las virtudes del modelo turístico predominante en la Zona Sur y en los cantones de Osa y Golfito, principalmente de tipo ecológico de alto valor económico, que atrae a turistas educados y amantes de la naturaleza y que genera una oferta de servicios proporcionada por micro, pequeñas y medianas empresas. Este modelo tiene un respaldo en las políticas nacionales, reflejadas en los planes nacionales y regionales de turismo sostenible del ICT. Seguidamente, se analiza si el incremento en el número de viajeros que

llegan directamente a la Zona Sur puede lograrse manteniendo o fortaleciendo el mismo modelo de turismo que ha caracterizado y beneficiado a sus pobladores o, si por el contrario, viene a ponerlo en riesgo.

En este sentido, se proponen cuatro escenarios posibles con base en la información recopilada para este estudio por medio de la revisión de estudios técnicos, artículos noticiosos y entrevistas con informantes claves. Los escenarios propuestos no buscan convertirse en predicciones acertadas de lo que ocurrirá en el futuro, sino que ponen sobre la mesa trayectorias posibles que pueden variar dependiendo de las decisiones que tomen los actores interesados.

El primer escenario advierte, como resultado probable de la construcción y operación exitosa del aeropuerto internacional del sur, que el segmento de turistas de alto valor disminuye, mientras crece el segmento de turistas de naturaleza tipo *light*, que deja menores ingresos en las comunidades. Para responder a esta demanda, podría acelerarse la construcción de más hoteles y de mayor capacidad, así como las segundas residencias vacacionales. Por supuesto, el país podría tomar acciones encaminadas a mejorar los procesos de planificación del uso del suelo, fortalecer la promoción de la Zona Sur y de la región de Osa como destinos de naturaleza, ampliar el número de empresas participantes en los programas del Certificado de Sostenibilidad Turística del ICT e invertir en la capacitación del recurso humano para aprovechar mejor las oportunidades laborales. Sin embargo, la experiencia en el caso de Guanacaste no muestra una situación exitosa en la aplicación de este tipo de medidas, en cuanto a consolidar un modelo turístico que genere beneficios contundentes para los pobladores locales.

El segundo escenario plantea que, aunque el aeropuerto se construya, podría no atraer el interés de aerolíneas, cadenas hoteleras e inversionistas inmobiliarios, en particular porque las perspectivas de la economía internacional no son muy prometedoras ni en el corto ni en el mediano plazo. Aunque esto evitaría el desenlace tipo “Guanacaste” que muchos temen, los US\$42 millones invertidos habrían tenido muy poco impacto en la dinamización de la economía local. El tercer escenario se refiere a las repercusiones de la ampliación del aeropuerto en Chiriquí como aeropuerto internacional.

Finalmente, un cuarto escenario parte de que se decida no construir el aeropuerto internacional del sur por distintas razones (por ejemplo, porque no lo recomienda el estudio de impacto ambiental o los estudios mercado que se realicen), pero se decide invertir los recursos en mejorar la capacidad de los aeródromos regionales siempre y cuando sea factible, así como las vías terrestres, con el fin de crear polos regionales de desarrollo. Esto puede producir un crecimiento moderado del turismo, distribuido en toda la Zona Sur, y manteniendo el mismo perfil del turista de alto valor que se capta

actualmente. Para que este escenario tenga un desenlace positivo, debiera acompañarse de un posicionamiento activo de la región como un destino de naturaleza, así como del fortalecimiento de sus atributos en sostenibilidad.

Seguidamente, se analiza la posible incidencia de fenómenos climatológicos extremos y se continúa con una exposición sobre los aspectos ambientales por tomar en cuenta en la construcción y operación de una obra de este tipo, así como su importancia arqueológica.

El cómo lograr que el turismo crezca en proporciones adecuadas para beneficiar a las comunidades de la Zona Sur de una forma integral es algo que los tomadores de decisión y actores interesados deben analizar con cuidado para determinar si un aeropuerto internacional, en el contexto de una visión regional, es una inversión adecuada o no.

Objetivos de estudio

1. Conocer el origen y evolución de la propuesta de construcción de un aeropuerto internacional para el sur.
2. Comprender la percepción, expectativas y preocupaciones de algunos actores interesados en el aeropuerto internacional del sur y cotejarlas con los posibles resultados derivados de la implementación del proyecto.
3. Presentar la evidencia que permita evaluar en qué medida el proyecto del aeropuerto se inserta en una visión regional integral para el desarrollo sostenible de la Zona Sur.
4. Analizar las perspectivas futuras del aeropuerto en el contexto de la Zona Sur y esbozar posibles escenarios.

Abordaje metodológico empleado

La metodología se basó en la revisión exhaustiva de los documentos y estudios técnicos disponibles y de artículos de prensa, así como en entrevistas con actores claves de los diferentes sectores relacionados con el tema y que representan un amplio rango de opiniones acerca de la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur, con el fin de conocer sus puntos de vista y el fundamento que los sostiene.

La mayoría de las entrevistas con 19 informantes claves se realizaron de forma presencial y unas pocas por teléfono y por escrito, dando énfasis a las orales debido a que es común que surjan consultas adicionales durante el abordaje. Las personas entrevistadas representan al sector gobierno, municipalidades, empresa privada, cámaras de turismo y organizaciones conservacionistas.

El trabajo también incorporó los resultados de las encuestas de campo realizadas por el equipo de INOGO durante los primeros meses de 2012 y que abarcaron una diversidad de temas, incluyendo la percepción de las comunidades locales sobre la posibilidad de contar con un aeropuerto internacional.

La investigación dio énfasis a estudios técnicos relacionados con el tema, con el fin de contar con datos basados en investigación y análisis y no únicamente en las opiniones de los diferentes sectores. Se incluyeron el Plan Maestro del Aeropuerto del Sur, los planes nacionales y regionales de turismo sostenible del ICT, los estudios de CREST (2009, 2010) acerca del impacto del turismo relacionado con el desarrollo en la costa pacífica de Costa Rica y el análisis del aeropuerto Internacional Daniel Oduber. Esto permitió dar mayor peso a las conclusiones derivadas del trabajo, así como a la construcción de posibles escenarios.

Los aspectos temáticos considerados en la sistematización de la información fueron seleccionados según la importancia dada por los actores para centrar o justificar sus diferentes posiciones, así como por su relevancia para el análisis. Incluyen: oportunidades de mercado para el aeropuerto, turismo, consideraciones ambientales y de arqueología y vulnerabilidad a fenómenos extremos del clima.

Para la realización de este estudio de caso se contó con un periodo de tres meses y el informe fue revisado y realimentado por varios miembros del equipo de INOGO.

Resultados

Origen y planteamiento del proyecto del Aeropuerto Internacional del Sur

El aeropuerto internacional del sur es una obra de infraestructura que ha sido prometida por varios gobiernos a los pobladores de los cantones de la Zona Sur de Costa Rica, ávidos de empleo y mejores oportunidades y condiciones de vida. Las expectativas alrededor de esta obra son muy altas en los pobladores, pese a que algunos tienen reservas sobre su impacto social y ambiental y aquellos a favor del aeropuerto reiteran que no desean un modelo de desarrollo turístico como el de Guanacaste Norte.

El área donde se encuentra inmerso el proyecto se conoce comúnmente como la “Zona Sur” aunque, en los procesos de planificación del Estado costarricense, se denomina como “Región Brunca”. Esta incluye a los cantones de Corredores, Golfito, Osa, Buenos Aires y Coto Brus, en la provincia de Puntarenas, y el cantón de Pérez Zeledón, en la provincia de San José (ver Figura 1).



Figura 1. Región Brunca o Zona Sur, con sus respectivos cantones. Ministerio de Agricultura y Ganadería, MAG.

La obra estaría localizada específicamente en lo que se conoce como el Valle del Diquís, en el cantón de Osa (ver Figura 2).



Figura 2. Ubicación del propuesto aeropuerto internacional del sur en el contexto regional. Fuente: Aeropuerto Internacional de la Región Brunca, AIRB (presentación power point)

En general, la región cuenta entre sus principales actividades el turismo, con una oferta de naturaleza en áreas silvestres protegidas y de pequeñas empresas de hospedaje y tour operadoras. Otras actividades importantes son el comercio y la agricultura, en particular el café, la piña, la palma africana y el arroz. La salida de la compañía bananera, a inicios de los años ochenta, generó una crisis social y de empleo que la región, en particular los cantones de Osa, Golfito y Corredores, aún no logra superar. Por ejemplo, según una encuesta realizada por el equipo de INOGO¹ en distritos de Osa y Golfito (2012) a 300 pobladores mayores de edad en siete sectores de Osa y Golfito el 43.8% de los informantes señaló a la falta de empleo entre los tres principales desafíos para los pobladores.

Por otro lado, las actividades productivas en el área de influencia del aeropuerto del sur, como es el caso de las agrícolas, ganaderas y de construcción, tanto pasadas como presentes, han contribuido en el deterioro de la cobertura forestal y la contaminación de importantes cuerpos de agua, incluyendo al aledaño Humedal Sierpe-Térraba, según lo

¹ INOGO es un esfuerzo colaborativo internacional entre personas e instituciones en Costa Rica y los Estados Unidos, con la facilitación del Instituto Woods para el Ambiente de la Universidad de Stanford, a fin de diseñar e implementar una estrategia para el desarrollo humano sostenible y la gestión ambiental en los cantones de Osa y Golfito de Costa Rica.

han expuesto estudios de la Universidad de Costa Rica, la Contraloría General de la República y el Tribunal Ambiental Administrativo.

En cuanto al actual acceso aéreo a la zona, este es posible por medio de seis aeródromos de pequeñas dimensiones, con enlaces aéreos comerciales operados por las aerolíneas SANSA y Nature Air: Quepos (en el vecino cantón de Aguirre, Pacífico Central), Palmar Sur, Bahía Drake, Puerto Jiménez, Golfito y Coto 47. A excepción de este último, operado por SANSA, el resto de destinos cuenta con vuelos de ambas compañías. Los vuelos son operados por aeronaves con capacidad de unos 20 asientos, como el Cessna Grand Caravan y el Twin Otter. Todos estos destinos son operados desde San José, ya sea desde el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría o desde el Tobías Bolaños.² Adicionalmente, existe una iniciativa comunal para construir un nuevo aeródromo en la localidad de Pavones, Golfito: el Aeropuerto Rancho del Mar.³

La idea de un aeropuerto internacional para el sur surgió en el gobierno del expresidente Abel Pacheco de la Espriella (2002-2006) como una medida para facilitar el arribo directo de turistas internacionales a la Zona Sur. El proyecto se anunció formalmente en la administración del expresidente Oscar Arias Sánchez (2007-2010).

En julio de 2007, las autoridades de gobierno, junto a representantes de la Junta de Desarrollo Regional de la Zona Sur (JUDESUR) y la Municipalidad de Osa firmaron el acuerdo de cooperación para la construcción del nuevo aeropuerto. En esa ocasión, el entonces presidente Arias expresó: “Me siento muy feliz de poder darle a esta zona un aeropuerto para que puedan venir jets como los que están aterrizando en Liberia y que están cambiando la cara a Guanacaste y la zona que tiene que imitar a Guanacaste es la Zona Sur, por ello me siento feliz de que podamos realizar este sueño para Puntarenas”.⁴

Los primeros estudios de factibilidad fueron realizados en 2008 por un grupo de expertos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que integró a especialistas en áreas de aeronáutica, arquitectura y economía de aeropuertos, hidráulica, pavimentos e ingeniería eléctrica. Estudios complementarios de arqueología, geotécnica, edafología, geología e hidrología, así como el Plan Maestro, fueron financiados por el Estado Costarricense, con fondos de Aviación Civil y administrados por la OACI, con el fin de orientar la obra en las siguientes etapas.

En el proceso Aviación Civil descartó, con el fundamento técnico a su disposición, sitios en Buenos Aires, el Valle de Coto y Finca 18, en Palmar Sur, determinándose al final que

² Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomo 1. P 34-35.

³ Good morning Pavones, news from Costa Rica, CR. Fundraising Drive for Pilon Airport. Consultado 16 jun. 2012. Disponible en <http://www.goodmorningpavones.com/2011/03/airport-pilon-pavones-fundraising.html>

⁴ Sáenz, G. 2007. Zona sur con nuevo aeropuerto. Diario Extra. San José, CR, jul.16.

algunos terrenos ubicados en los distritos de Sierpe y Palmar Sur eran los ideales por ubicarse prácticamente al nivel del mar, lo que permitiría un rendimiento óptimo de las turbinas de las aeronaves y sin obstáculos orográficos importantes, con lo que las trayectorias de aproximación y despegue serían totalmente “limpias”.⁵

En julio de 2009, a nueve meses de dejar el gobierno, el presidente Arias decidió aprovechar la buena relación con Panamá y con su presidente electo, Ricardo Martinelli, para apalancar el proyecto del aeropuerto. En esa oportunidad Rodrigo Arias, entonces ministro de la Presidencia de Costa Rica, declaró que “ya está el terreno, pero queremos explorar la posibilidad de un aeropuerto que ayude al turismo en Costa Rica y también a Panamá”.⁶ Esta iniciativa, sin embargo, no ha prosperado.

Al inicio de la administración Chinchilla (2010), se consideró la posibilidad de ampliar el actual aeropuerto regional de Palmar Sur en vez de construir una nueva obra en otro sitio, pero la DGAC lo descartó porque los estudios preliminares mostraron que, desde el punto de vista aeronáutico, la ampliación limitaba las opciones de aterrizaje a solo un punto y además exigía expropiar a 45 familias establecidas en Palmar Sur.⁷

En una entrevista con el Diario Extra en octubre de 2011, el viceministro de Transporte Aéreo y Marítimo, Luis Carlos Araya, y el Vicepresidente del Consejo Técnico de la DGAC, Jorge Vargas, señalaron que, según estudios realizados, era más barato y factible hacer el aeropuerto en Sierpe que ampliar el aeródromo de Palmar Sur. También señalaron que de las cuatro fincas de la propuesta original (Fincas 8, 9, 10 y 11), solamente se ocuparían dos, las Fincas 9 y 10, que son colindantes. La primera está en manos del Instituto Nacional de Fomento Cooperativo (INFOCOOP) y deberá ser comprada, mientras que la segunda pertenece al Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) y será donada al proyecto, pero requiere de la reubicación de unas 60 personas que habitan allí.⁸ Según las autoridades de Aviación Civil, se mantiene una coordinación con ambas instituciones acerca de la condición social de las fincas.

La ampliación del aeropuerto de Palmar Sur fue descartada por razones técnicas, según sostienen las autoridades de Aviación Civil, como es el caso de obstáculos montañosos (presencia de fila montañosa costera) dentro de la zona de seguridad del actual aeródromo, la presencia de una importante infraestructura comunitaria en ambos lados, además de los costos de expropiación que implicaría reacomodar la población y comprar terrenos ocupados en la actualidad por plantaciones de palma africana.

⁵ Araya, LC. 2011. Un aeropuerto para la Zona Sur. La Nación. San José, CR, dic. 19: opinión.

⁶ Murillo, A. 2009. Panamá apoyaría proyecto de aeropuerto en la zona sur. La Nación. San José, CR, jul. 16.

⁷ Cordero, S. 2011. Queremos iniciar aeropuerto en el sur en el 2011. Diario Extra. San José, CR, oct. 17.

⁸ Cordero, S. 2011. Queremos iniciar aeropuerto en el sur en el 2011. Diario Extra. San José, CR, oct. 17.

Las fincas 9 y 10, según Aviación Civil, sí cumplen con los requisitos técnicos. Estas se ubican en el Valle del Diquís, en Sierpe de Osa, en las inmediaciones del Humedal Nacional Térraba-Sierpe (HNTS), una de las puertas de entrada a la península de Osa. Según la capacidad de la red vial al momento de este análisis, el aeropuerto se localizaría a 15 minutos del Humedal Nacional Térraba-Sierpe (*Figura 3*), a una hora de sitios como Dominical, Bahía Ballena y Rincón de Osa y a una hora y 30 minutos de lugares como Golfito, Puerto Jiménez y Bahía Drake (este último, con una sección del recorrido en lancha).



Figura 3. Ubicación del propuesto aeropuerto internacional del sur en el Valle del Diquís. Fuente: Aeropuerto Internacional de la Región Brunca (presentación power point)

El costo estimado del aeropuerto internacional propuesto es de US\$42 millones, que serían aportados por la DGAC y que genera sus fondos por medio de las tarifas aeroportuarias que se cobran en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría (Alajuela-San José) y Daniel Oduber Quirós (Guanacaste). Este aspecto es importante, puesto que el financiamiento no requiere de fondos proporcionados por empréstitos internacionales, por lo que es una decisión administrativa que no depende del Congreso de la República. Tampoco se trata de una obra financiada por un concesionario, sino por fondos del Estado. Su objetivo es estimular la llegada de turistas a la Zona Sur y dotar a

esta zona de una base de operaciones en caso de presentarse emergencias causadas por fenómenos naturales (sismos, inundaciones). Se proyecta que la obra cuente con una terminal para 150 pasajeros y otra para vuelos corporativos, una plataforma de estacionamiento con capacidad para cuatro aeronaves, una estación de base fija para la atención de vuelos ejecutivos y una torre de control, además de una estación de bomberos y un área para servicios básicos de migración y aduanas.⁹

Se señala, también, que la obra se enfoca en un concepto “verde”, es decir, que su diseño, construcción y operación atenderían lo menos posible contra el ambiente. Según las autoridades de Aviación Civil, esto significa tomar medidas ambientales para la mitigación, compensación y manejo de la zona de amortiguamiento aeroportuaria en aspectos como manejo de aguas residuales, desechos sólidos orgánicos e inorgánicos, manejo de la avifauna y recursos biológicos. También se coordinaría con la Municipalidad de Osa para el manejo de las servidumbres aeronáuticas contenidas en el plan regulador cantonal y en el marco del Plan de Gestión Ambiental Aeroportuario (PGAA), que representa un instrumento de manejo ambiental de la zona del aeropuerto y su zona de amortiguamiento con propósitos de conservación y reparación de las áreas ya deterioradas.

Según el viceministro Luis Carlos Araya, la obra “sería una terminal aérea única en la región, que cumpliría con las normativas de seguridad aeronáutica y de seguridad ambiental haciendo un uso responsable de los recursos naturales, reduciendo el consumo de energía, minimizando la huella acústica y promoviendo la reducción de gases de efecto invernadero”.¹⁰ Al respecto, algunos medios de prensa informaron que el gobierno moderó sus ambiciones originales de construir un mega-aeropuerto con capacidad para recibir vuelos trasatlánticos, ya que la cercanía del HNTS a unos 2-3 kilómetros del sitio elegido despertó la preocupación de ambientalistas, empresarios turísticos y vecinos.¹¹

La propuesta inicial planteaba que la pista del aeropuerto tuviera 3.5 kilómetros de longitud para aviones tipo Airbus 380 con capacidad de hasta 700 pasajeros. El nuevo proyecto de aeropuerto tendría una longitud de pista de solamente 2.2 km, uno menos que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, y un edificio terminal cinco veces menor que el del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. Los aviones que podrían aterrizar en una pista de estas proporciones serían los Embraer 190 y Airbus A320 los cuales, con un máximo de 150 pasajeros, representan los de menor tamaño en la industria aérea para vuelos internacionales. También operarían taxis aéreos locales y aviones

⁹ Canales, D. 2011. Aeropuerto del sur atenderá naves de hasta 150 pasajeros. La República. San José, CR. Dic. 28 y Redacción. 2010. Costa Rica tendrá un nuevo aeropuerto internacional. Revista Construir. San José, CR. Oct.22.

¹⁰ Araya, LC. 2011. Un aeropuerto para la Zona Sur. Diario Extra. San José, CR, nov.22: opinión.

¹¹ Soto, E. 2012. Nuevo aeropuerto del sur despierta recelo de empresarios y ambientalistas. El Financiero. Mar. 8.

corporativos y, de presentarse situaciones de emergencia, aviones Hércules C-130, que constituyen la flota de asistencia de muchos países del continente.¹²

Al contrario de las ampliaciones de los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber, esta obra se desarrollaría por licitación y no por concesión, como se había planteado originalmente. Es decir, el Estado asumiría el control y responsabilidad del aeropuerto con servicios proporcionados por la empresa privada, debido a que el mismo viceministro Araya señala que es un proyecto que aún no tiene atractivo ni, por lo tanto, mucha demanda como para que lo asuma por entero una empresa privada.¹³

La intención de la administración Chinchilla de seguir adelante con el proyecto de un aeropuerto internacional para el sur se vio reforzada en octubre de 2011 cuando la presidenta Laura Chinchilla y el entonces ministro de Obras Públicas y Transportes, Francisco Jiménez, decretaron de interés público las acciones para determinar la ubicación y construir un aeropuerto internacional en la Zona Sur¹⁴, si bien los estudios de impacto ambiental, cuyos resultados las autoridades de la Dirección General de Aviación Civil señalan como determinantes para avanzar o no con la obra, se encuentran en proceso y no estarán listos antes de finales de 2012.¹⁵

También se conformó por decreto ejecutivo una Comisión Coordinadora del Aeropuerto de la Zona Sur, adscrita al Consejo Técnico de Aviación Civil e integrada por el Presidente de esa entidad y representantes del Museo Nacional, el Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones (MINAET), el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y el Alcalde de la Municipalidad de Osa. Su función es coordinar con las demás instituciones públicas las gestiones que se requieran, relacionadas con la posible aprobación de los estudios técnicos necesarios (impacto ambiental, aviario, social y arqueológico, entre otros), la coordinación de la ejecución del diseño del proyecto y los permisos de construcción y ejecución del proyecto de desarrollo del aeropuerto.¹⁶ Las autoridades de gobierno tienen la meta de iniciar con la obra alrededor del 2014.¹⁷

El 8 de junio de 2012, en el marco de la celebración del Consejo de Competitividad de la Región Brunca, la Presidenta Chinchilla reiteró a los empresarios y a las municipalidades de la región que en los próximos dos años de gestión su gobierno impulsará el avance de

¹² Araya, LC. 2011. Un aeropuerto para la Zona Sur. La Nación. San José, CR, dic. 19: opinión.

¹³ Vindas, L. 2011. Aeropuerto en Zona Sur sería ecológico. El Financiero. San José, CR. Mar.17.

¹⁴ República de Costa Rica. 2011. Declaratoria de interés público de las acciones para determinar la ubicación y construir un aeropuerto internacional en la Zona Sur de Costa Rica. Decreto ejecutivo No 36226-MOPT. San José, CR, La Gaceta No 175.

¹⁵ Soto, E.2012. Firma española evaluará factibilidad ambiental de aeropuerto del sur. El Financiero. San José, CR. Mayo 29.

¹⁶ República de Costa Rica. 2011. Creación de la Comisión Coordinadora del aeropuerto de la Zona Sur. Decreto ejecutivo No 36834-MOPT. San José, CR, La Gaceta No 216.

¹⁷ Vindas, L. 2011. Aeropuerto en Zona Sur sería ecológico. El Financiero. San José, CR. Mar.17.

la construcción del aeropuerto internacional, lo que favorecerá a la industria turística local. Asimismo, apeló a los empresarios a concertar medidas económicas para generar fuentes de empleo y dinamizar la economía, y a los gobiernos locales, a acordar las políticas públicas necesarias para impulsar un mayor desarrollo socioeconómico.¹⁸

Según Enoc Rugama, Presidente del Concejo Municipal de Osa, el Consejo de Competitividad impulsa un proceso de planificación con todos los actores de la región en el que el turismo es la principal industria para desarrollar y que tanto ésta como el aeropuerto se promoverán en la línea de un desarrollo verde para el cantón de Osa y en general para la Zona Sur, incluyendo la capacitación de mano de obra local.¹⁹

El aeropuerto internacional del sur ha representado por años una promesa de varios gobiernos en aras de estimular el desarrollo en una zona del país deprimida económicamente y con pocas oportunidades. La administración Chinchilla busca hacer realidad este proyecto pero de forma precavida, al cambiar el planteamiento inicial de un aeropuerto internacional de grandes dimensiones a uno que denomina “verde”. El reto mayor es, sin embargo, cómo esta obra de infraestructura se podría insertar en un modelo de desarrollo integral para la Zona Sur, que aproveche el potencial para el turismo de naturaleza y genere beneficios para los diferentes actores.

Visiones contrastantes sobre el proyecto de aeropuerto

Desde su anuncio en julio de 2007, el proyecto de construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur de Costa Rica ha contado tanto con el apoyo como con el rechazo de diferentes grupos. Los primeros lo ven como un catalizador para el desarrollo regional y la generación de empleo a través del turismo y la exportación; los segundos lo consideran como un factor que impactará negativamente los recursos naturales y los servicios ambientales derivados de aquellos, como la captura de carbono, el control de la erosión y el mantenimiento de la calidad del agua, entre otros. También argumentan que tendrá un impacto negativo sobre el turismo de naturaleza que actualmente tiene lugar.

El propósito de este estudio no es tomar partido a favor de una opinión o de otra ni de polarizar la discusión, sino más bien comprender las diferentes expectativas y analizar si éstas tienen o no un asidero en la realidad.

¹⁸ Casa Presidencial. 2012. Presidenta llama a sumar esfuerzos en pro de competitividad de Zona Sur. Comunicado. San José, CR. Jun.8.

¹⁹ Rugama, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR.

El proyecto del aeropuerto recibió el respaldo de cinco alcaldes de la Zona Sur, quienes se comprometieron a brindar su apoyo total a la construcción.²⁰ Sin embargo, también ha despertado recelos de empresarios y ambientalistas, quienes sostienen que el aeropuerto atraería un desarrollo de gran impacto para los recursos naturales de la región y que sería opuesto al tipo de turismo naturalista que ha venido beneficiando a pequeños y medianos empresarios.²¹

Algunos vecinos de Palmar, Cantón de Osa, agrupados en el Comité de Defensa Tierra Zona Sur, se manifestaron en setiembre de 2011 en la Asamblea Legislativa y fueron recibidos por la Comisión Permanente Especial de Ambiente, a la cual plantearon su preocupación de que la construcción del aeropuerto llevara a la atracción de mega proyectos que perjudicaran el HNTS, su flora y fauna, además de sitios arqueológicos de gran valor.²²

José Gamazo, líder del Comité de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur, que integra a ocho antiguos trabajadores bananeros que serían desalojados junto con sus familias para construir el aeropuerto, señaló en una entrevista para este estudio que iban a interponer un recurso de amparo para evitar el desalojo. Afirma que a la fecha no se les ha hablado claramente de qué va a pasar con ellos, además de que el aeropuerto pone en peligro los recursos naturales de la región, como es el caso de la fauna.²³

²⁰ Portugués, R. 2012. Aeropuerto “verde” en zona sur toma vuelo. La Prensa Libre. San José, CR, feb.20.

²¹ Soto, E. 2012. Nuevo aeropuerto del sur despierta recelo de empresarios y ambientalistas. El Financiero. Mar. 8.

²² Redacción. 2011. Aeropuerto perjudicará humedal y arqueología en zona sur de Costa Rica. Elpaiscr. San José, CR, set.10.

²³ Gamazo, J. 2012. Posición sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, De Lucha Campesina de Finca 9.



Foto 1. Asentamiento en finca 10, una de las dos fincas donde se plantea construir el aeropuerto Gira de campo a la zona de estudio, abril de 2012. Foto Katiana Murillo.

En carta fechada el 11 de febrero de 2010 y dirigida al entonces presidente Oscar Arias con copia a la presidenta electa, Laura Chinchilla, un grupo de organizaciones ambientales y turísticas expusieron las razones por las cuales la firma de un decreto de declaratoria de interés público sería contraproducente para el desarrollo sostenible y social de Osa y se basaban en impactos ambientales y sociales específicos. Este es el caso de aspectos como ruido, contaminación, impacto arqueológico y sobre la avifauna.²⁴

²⁴ La carta fue firmada por el Instituto Nacional de Biodiversidad, la Fundación Neotrópica, la Cámara Nacional de Ecoturismo, la Fundación Corcovado, la agencia de viajes Horizontes, CEDARENA, Ecol Experience, Fundación Corcovado, la Universidad de Vermont, Friends of the Osa, Regenwald der Osterreigher, Prohumana 21, ACTUAR y Canto Rural.



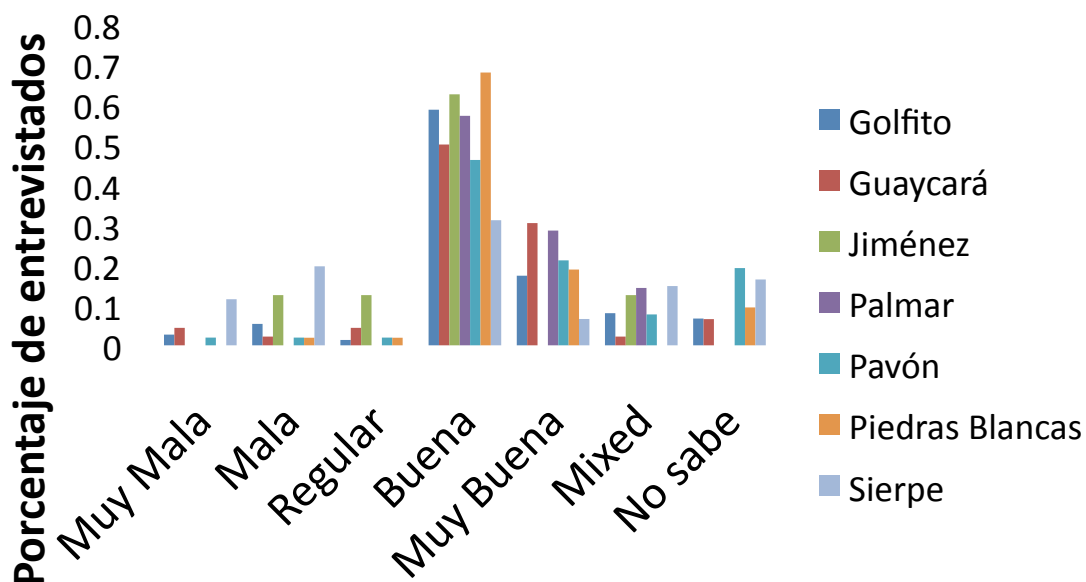
*Foto 2. Vista parcial de asentamiento en la zona propuesta para la ubicación del aeropuerto
Gira de campo a la zona de estudio, abril de 2012. Foto Katiana Murillo.*

Por su parte, la encuesta realizada por el equipo de INOGO²⁵, mostró que el 86% de los entrevistados había escuchado hablar del aeropuerto y que el 64% piensa que el proyecto es bueno o muy bueno; el 10.6% considera que es “malo” o “muy malo”; el 6.3%, que el proyecto tiene “pros y contras”, ya que hay grupos que van a ser más afectados que otros; y un 11.0% del total no tenía suficiente información para emitir una opinión.²⁶

²⁵ Encuesta de INOGO (2012) ya citada.

²⁶ La encuesta se llevó a cabo en las comunidades de los distritos de Golfito, Guaycará, Jiménez, Pavón, Piedras Blancas y Sierpe.

Gráfico 1. Opiniones sobre el proyecto del aeropuerto como un porcentaje de los entrevistados de cada comunidad por distrito (n=302)



Fuente: INOGO, 2012

Entre las razones de por qué es bueno contar con un aeropuerto internacional, los entrevistados señalaron: desarrollo, fuentes de trabajo, turismo, mejoramiento de infraestructura como carreteras, conexión de Osa y Golfito con el resto del país y el mundo y la posibilidad de exportar.

Como razones para estar en contra se señalan aspectos como: daño al medioambiente, la región no puede soportar tanta gente llegando por el aeropuerto, va a destruir la cultura y la sociedad de las comunidades, y representa la idea de políticos que no piensan en las necesidades de las comunidades.

La visión predominante entre aquellos que están a favor es que desean un aeropuerto que no reproduzca el modelo de Liberia de grandes resorts y casas de vacación -que perciben como negativo- sino uno que les permita recibir mayores beneficios en cuanto a empleo, turismo de base naturalista y cultural y mayores oportunidades de comercialización de productos agrícolas.

Para Jorge Uribe, empresario de Sierpe, el aeropuerto es bienvenido si ayuda a disminuir la pobreza en la región, siempre y cuando se cuiden los recursos naturales. Parte de su negocio es llevar a turistas, principalmente europeos, a una excursión por los manglares de Térraba-Sierpe, que en época alta turística puede significar un grupo diario de al menos 10 personas.²⁷



Foto 3. Vista del río en la localidad de Sierpe. Gira de campo a la zona de estudio, abril de 2012. Foto Katiana Murillo.

Para Franklin Obando, coordinador de proyectos especiales de la Cooperativa de Producción Agropecuaria, Industrial y de Servicios Múltiples (SURCOOP R.L)²⁸, un aeropuerto hace falta, ya que existen pocas oportunidades de empleo y la actividad turística es muy importante porque muchos empresarios pequeños y medianos viven de eso, pero “no queremos resorts”. Para Obando, el turista de placer debe quedarse en Guanacaste y al sur debe llegar aquel interesado en la naturaleza y la arqueología. La cooperativa tiene la expectativa de que el aeropuerto también sirva para exportar sus productos.²⁹ Los asociados de SURCOOP, R.L. son ex-trabajadores de la compañía

²⁷ Uribe, J. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). Sierpe de Osa. Tour operador La Perla del Sur Adventures.

²⁸ Cooperativa de Servicios Múltiples del Sur R.L integrada por 102 asociados ligados a actividades principalmente agrícolas y de turismo, antiguos empleados bananeros.

²⁹ Obando, F. 2012. Perspectivas sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). Palmar Sur, CR. SURCOOP, R.L.

bananera quienes, al marcharse aquella de la región a inicios de los años 80s, recibieron tierras del IDA, las cuales cultivan con diferentes productos, además de dedicarse a otras actividades como el turismo.

El Consejo de Competitividad³⁰ del Programa Conjunto de las Naciones Unidas: Fortalecimiento de la Competitividad de la Región Brunca en los Sectores de Agroindustria y Turismo con Énfasis en la Creación de Empleos Verdes y Decentes para la Reducción de la Pobreza³¹, cuenta con la opinión generalizada de sus miembros de que el aeropuerto del sur es una necesidad de desarrollo de la región.

Existe también la perspectiva de que la región intenta no repetir las experiencias de otras partes del país, donde el crecimiento ha sido explosivo y descontrolado. De acuerdo con Flor Seas, gerente del programa de competitividad, “el temor se ha disipado con un aeropuerto de tamaño moderado”. Según las autoridades de Aviación Civil, “mientras los pobladores de la Región Brunca mantengan la iniciativa de desarrollar su región bajo un concepto de sostenibilidad acorde con las condiciones ambientales y las bondades paisajísticas de las zonas de interés ecoturístico, mantendrán asimismo un patrón de visitación y acomodamiento de los grupos de turistas, en su mayoría europeos y con gran interés en la naturaleza, en sitios rústicos y con las condiciones más naturales posibles”. Además, señalan que ese es el norte de las cámaras de turismo de la región, que tienen buena coordinación entre ellas, con el sector privado y el ICT.

En varios actores de la región Brunca, más allá del tema turístico, existe también la expectativa de que el aeropuerto, además de fomentar el turismo naturalista y cultural, permita exportar productos agrícolas como hortalizas y vegetales, mejorar la infraestructura y aumentar el empleo.³²

Más allá de quiénes y cuántos están a favor o en contra de la construcción de un aeropuerto internacional en el sur, es necesario considerar cuáles son sus expectativas y si éstas tienen asidero o no en la realidad. Esto representa uno de los puntos clave para el éxito o fracaso de una infraestructura como la que se propone.

³⁰ El Consejo de Competitividad (CC) es la principal instancia operativa del modelo de competitividad que se ha venido construyendo en la Región Brunca; es un espacio de diálogo multisectorial que cuenta con una amplia participación del sector público, del sector privado, de la academia y de las organizaciones de economía social. Su principal finalidad es generar consensos y priorizar sobre los ejes del desarrollo de la competitividad regional, así como dar seguimiento y monitoreo a los logros que se vayan alcanzando con base en la agenda de competitividad.

³¹ Este es un programa conjunto de las Naciones Unidas liderado por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio y la Organización Internacional del Trabajo, que busca crear mejores condiciones en la región para generar nuevas iniciativas de negocios y fortalecer las existentes, incluyendo a mipymes en temas como etnoturismo, turismo rural comunitario, cadenas productivas, cultura emprendedora, agronegocios, etc.

³² Seas, F. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur (entrevista). San José, CR, Programa para el Fortalecimiento de la Competitividad de la región Brunca en los Sectores de Agroindustria y Turismo con Énfasis en la Creación de Empleos Verdes y Decentes para la Reducción de la Pobreza.

¿Un aeropuerto para la exportación?

Entre algunos actores vinculados a la producción existe la expectativa de que un aeropuerto internacional en la Zona Sur permita exportar sus productos. Este es el caso de SURCOOP R.L, que espera que los productos de sus asociados puedan enviarse a los Estados Unidos y Panamá.³³

La exportación de productos y mercancías no es una actividad rentable para la operación del aeropuerto proyectado para el sur. Incluso el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el de mayor tránsito y movimiento del país, tiene dificultades para lograr la rentabilidad en este tema porque no ofrece un flujo importante de mercancías.³⁴

El propio plan maestro del aeropuerto del sur señala: “en el tipo de operaciones que desarrollan las compañías aéreas en destinos directamente turísticos como el aeropuerto del sur, la carga tiene relevancia marginal y está subordinada al transporte de pasajeros. El costo de construcción y mantenimiento de instalaciones de carga es antieconómico considerando el escaso potencial del mercado y su probable inestabilidad a lo largo del año”.³⁵

De estas fuentes se desprende que la expectativa que tienen algunos grupos de productores de la zona en cuanto a oportunidades para exportar no tenga un fuerte fundamento.

Un aeropuerto internacional para apoyar el turismo en la Zona Sur

Aunque el sector agroexportador de la Zona Sur no se vea beneficiado con la construcción de un aeropuerto internacional, el sector turístico sí podría recibir un estímulo importante con la entrada en operación de esa obra.

Un punto de coincidencia entre quienes están a favor y en contra de la construcción del aeropuerto es que ninguno desea que el turismo en la Zona Sur se desarrolle de la misma forma en que se ha dado en Guanacaste Norte en los últimos años. La aspiración general

³³ Obando, F. 2012. Perspectivas sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). Palmar Sur, CR. SURCOOP, R.L.

³⁴ Zamora, JM; Cerdas, M. 2012. Planteamiento sobre el proyecto de aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Aviación Civil.

³⁵ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos 1. P.85.

más bien es consolidar un desarrollo turístico en que los pobladores locales se beneficien de las oportunidades en forma amplia y directa y que los recursos naturales no se deterioren.

En declaraciones dadas al periódico El Financiero en setiembre de 2011, el viceministro Luis Carlos Araya afirmó que “la idea no es repetir jamás el modelo de Guanacaste en el sur”. No obstante, estas declaraciones se contradicen con el plan maestro del aeropuerto, que señala que “con el aeropuerto se desea captar un tráfico internacional de composición y origen similar al aeropuerto de Liberia, que ha servido de referencia”.³⁶ Si el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, ubicado en Liberia, Guanacaste, es el referente para la propuesta del Aeropuerto Internacional del Sur, por construirse en el cantón de Osa, es importante repasar brevemente la historia en torno al mismo y su impacto en el desarrollo turístico de Guanacaste.

Aunque la iniciativa del Polo Turístico Golfo de Papagayo (ubicado en los cantones guanacastecos de Liberia y Carrillo) se gestó en la década de los setentas, no fue sino hasta inicios de los noventas que los primeros hoteles lograron iniciar sus operaciones. Igualmente, el aeropuerto internacional existió por más de 30 años sin ningún crecimiento significativo, hasta que un grupo de empresarios y amigos personales del CEO de la compañía aérea Delta, Hoover Gordon Patillo de Hacienda Pinilla y Reserva Conchal y Alan Kelso de Four Seasons, crearon un fideicomiso de \$3 millones de fondos propios que Delta utilizaría si no llegaban suficientes turistas.³⁷ Este particular impulso que recibió el aeropuerto en Guanacaste, donde grandes empresarios turísticos apostaron por la llegada de aerolíneas, no es el caso de la obra que se plantea hacer en la Zona Sur.

En el momento en que más aerolíneas comenzaron a llegar a Liberia con vuelos programados, se produjo todo un desarrollo en la costa del Pacífico Norte del país con inversiones en hoteles, segundas residencias y establecimientos comerciales, que excedió todos los pronósticos previos contenidos en planes nacionales de desarrollo, planes maestros de aeropuerto y estrategias de turismo. Es importante notar, por supuesto, que el panorama financiero internacional del momento favoreció el crecimiento inmobiliario en Guanacaste, pero la presencia del aeropuerto internacional fue un factor determinante en la atracción de esas inversiones.

Algunas consecuencias en Guanacaste han sido el desplazamiento de locales que han vendido sus tierras con el “boom” de los bienes raíces, presión sobre la capacidad de carga de los recursos naturales, problemas de contaminación, ruido y alteración del

³⁶ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomo 1. p.50

³⁷ Morales, L; Pratt, L. Analysis of the Daniel Oduber Quirós International Airport, Liberia, Guanacaste. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. P. 18.

paisaje y un costo más alto de bienes y servicios. Además, se ha dado el aumento del sistema de hospedaje “todo incluido” que deja poco a la economía local (las estadísticas del ICT muestran que en el 2006 aproximadamente un 50% del total de pasajeros en Liberia viajaron a Guanacaste Norte con un itinerario de paquete todo incluido).³⁸ Esto se produjo, además, de forma más acelerada que las oportunidades de la población local para capacitarse y aprovechar las ventajas del turismo.

En síntesis, el “Guanacaste” que se desarrolló después de la entrada en operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber no fue planificado para que se diera de esa forma, sino que respondió a un crecimiento residencial, hotelero y comercial descontrolado, que sobrepasó la capacidad de planificación y de control del gobierno y de las municipalidades y que fue estimulado por las circunstancias financieras internacionales del momento.

Para Aradelia Hernández, propietaria del hotel Mar y Luna, en Golfito, la construcción de un aeropuerto en el sur repetiría lo sucedido en Guanacaste. Señala que la crisis internacional ha incidido en la baja del turismo en la zona y tampoco es el mejor contexto para construir un aeropuerto. Para Hernández, lo conveniente para generar más turismo que los beneficie, es mejorar las carreteras y los accesos por tierra a sitios turísticos como Pavones y Zancudo. Para la empresaria, un aeropuerto, por el contrario, generaría un interés en desarrollar mega-inversiones y mega-hoteles, lo que se daría en detrimento de los pequeños empresarios turísticos³⁹.

Para Juan Carlos Ramos, Presidente de la Cámara Nacional de Turismo (CANATUR), no se trata de oponerse al desarrollo en la Zona Sur, ya que significa un beneficio para todos, pero hay que tener cuidado con las expectativas que se están generando. “Hay que crear en conjunto con las comunidades el modelo de desarrollo que queremos y poner límites de capacidad de carga turística”. Para Ramos, es innegable que con un aeropuerto internacional vendrían hoteles grandes, por lo que hay que tener claro cuáles hoteles se van a permitir en la zona, de qué tamaño y en qué sitios y todo esto debe ser parte de un plan regulador.⁴⁰

Según Enoc Rugama, Presidente del Concejo Municipal de Osa, el plan regulador para el cantón estaría aprobado en setiembre de 2012 y este prevé un desarrollo de tipo horizontal, de tal forma que si llegan cadenas hoteleras, tendrían que ajustarse a esto.

³⁸ Morales, L; Pratt, L. Analysis of the Daniel Oduber Quirós International Airport, Liberia, Guanacaste. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 17 p.

³⁹ Hernández, A. 2012. Perspectivas sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). Golfito, CR.

⁴⁰ Ramos, JC. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Cámara Nacional de Turismo.

Asimismo, señala que se promoverá la atracción de inversionistas que co-inviertan con locales con el fin de que estos últimos no vendan la tierra.⁴¹

De acuerdo con Etilma Morales, directora del Área de Conservación de Osa (ACOSA), sin embargo, al no haberse aprobado aún los planes reguladores, no existe una zonificación regional oficializada y faltan estudios de capacidad de carga, que son clave para pensar en llevar más turismo a la zona. Señala que, al contrario de Guanacaste donde las playas son muchas y variadas, en la península de Osa estas son más pequeñas y de difícil acceso, o localizadas en zonas frágiles. También, aquellas que son accesibles sufren el riesgo de saturación. Un ejemplo es el Parque Nacional Marino Ballena, ubicado en una de las dos grandes zonas que componen el área de influencia del proyecto del aeropuerto (la del norte, enfocada en el turismo vacacional de playa emergente, ya ha mostrado signos de saturación), según el plan maestro⁴². Gracias a la facilidad de acceso brindado la nueva carretera Costera Sur, únicamente durante la Semana Santa de 2012 el Parque Nacional Marino Ballena recibió una cifra récord de 14.000 visitantes. “Nosotros podemos decidir cerrar los parques si se sobrepasan la capacidad de carga, pero, ¿qué van a hacer los empresarios con los turistas que no puedan entrar?”⁴³.

El actual modelo de turismo de la Zona Sur

El turismo asociado a la naturaleza ha sido el elemento diferenciador que ha generado una actividad de alto valor para Costa Rica y que lo convierte en un referente mundial en ecoturismo y en aventura.

Según las autoridades del ICT, el modelo de desarrollo turístico sostenible impulsado por Costa Rica, que es la base del posicionamiento y de la marca destino, se construye en torno al desarrollo social, económico y la conservación de la riqueza natural y cultural del país. Este modelo general se enfoca en una oferta principalmente de pequeñas y medianas empresas, ya que el 80 por ciento de las empresas turísticas tienen menos de 100 habitaciones.⁴⁴

Precisamente, el Pacífico Sur es uno de los mejores exponentes de un turismo de tipo ecológico de alto valor económico, que atrae a turistas educados y amantes de la

⁴¹ Rugama, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR.

⁴² Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos 1. P. 34.

⁴³ Morales, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur y plan de manejo del Humedal Nacional Térraba-Sierpe (entrevista). San José, CR, ACOSA.

⁴⁴ Información enviada a solicitud por la oficina de prensa del ICT en mayo de 2012.

naturaleza y que se basa principalmente en una oferta proporcionada por micro, pequeñas y medianas empresas.

En relación con la demanda, para Hans Pfister, presidente y copropietario de Cayuga Sustainable Hospitality, empresa administradora de hoteles, los turistas que van a Osa y dejan más dinero en las comunidades son aquellos que saben perfectamente dónde están y valoran el sitio, que incluso manejan un poco de español y desean tener contacto con la gente local; no son los que van a grandes resorts todo incluido ni a destinos saturados. Carlo Sosto, gerente general de Nature Air en el momento de la entrevista, coincide con Pfister en que el tipo de turismo que actualmente llega a la península de Osa es educado, de un alto poder adquisitivo, que valora la naturaleza y busca una experiencia única, no masiva.⁴⁵

En relación con la oferta, según el Plan Nacional de Turismo Sustentable de Costa Rica 2010-2016, la región de Osa posee los atractivos naturales de más alta jerarquía y los mejores nichos de mercado para Costa Rica, específicamente los de turismo de naturaleza y turismo verde.⁴⁶ Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo Turístico para el Pacífico Sur⁴⁷ del ICT, que abarca los cantones de Corredores, Golfito, Osa, Buenos Aires, Coto Brus y Pérez Zeledón, señala como producto principal de la región el ecoturismo alrededor de áreas silvestres protegidas. Las principales áreas silvestres protegidas en el contexto geográfico de INOGO son el HNTS, la Reserva Forestal Golfo Dulce, el Parque Nacional Piedras Blancas, el Parque Nacional Marino Ballena, la Reserva Biológica Isla del Caño y el Parque Nacional Corcovado. Las tres últimas concentran la mayor cantidad de visitantes.

La región se caracteriza por servicios de hospedaje de pequeña escala. Del total de habitaciones a nivel nacional (43,362, según datos de 2010 del ICT), el Pacífico Sur concentra 4,977 (11%) y Guanacaste Norte, 8,945 (20% del total). Esto significa, por ejemplo, que si se buscara que el Pacífico Sur sostenga un flujo de turismo como aquel que llega a Liberia (523,971 turistas versus 103,060 en 2010), se necesitarían unas 4,000 habitaciones más. Actualmente, esta región posee un total de 410⁴⁸ hoteles con un promedio de 13 habitaciones por hotel, la mayoría en los cantones de Osa y Golfito. Por lo tanto, no existe una capacidad hotelera en la actualidad en el sur que soporte un crecimiento turístico de grandes dimensiones.

⁴⁵ Sosto, Carlo. 2012 Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur (entrevista). San José, CR, NatureAir.

⁴⁶ ICT (Instituto Costarricense de Turismo, CR).2010. Plan Nacional de Turismo Sostenible de Costa Rica 2010-2016. San José, CR. P.18.

⁴⁷ ICT (Instituto Costarricense de Turismo, CR).2011. Plan de Desarrollo Turístico Pacífico Sur. San José, CR. 91 p.

⁴⁸ Rodríguez, A. 2012. El perfil del viajero internacional que visita Costa Rica. El Financiero. San José, CR. Abril 26.

La visión de futuro y los objetivos de desarrollo para la región, según el Plan regional citado, están basados en “ser la unidad diferenciada en turismo vivencial tierra-mar con buenas prácticas ambientales que agregan valor como complemento al turismo ecológico, posicionando a esta unidad en el contexto del país. Se debe consolidar la microempresa como una alternativa económica local y crecer sosteniblemente con metas discretas en cantidad y calidad haciendo valer la relación mar, ruralidad y áreas protegidas”.

Se señala la importancia de fomentar la competitividad empresarial, en especial de la micro y pequeña empresa y se hace énfasis en la necesidad de la capacitación municipal “para enfrentar la actividad turística de forma integral, contribuyendo a la creación de redes de organizaciones que puedan complementar esfuerzos entre ellas y desarrollar productos turísticos consolidados”.⁴⁹

Es interesante hacer notar que en el contexto de la reciente crisis económica internacional, un estudio mostró que si todos los niveles de pobreza (extrema y no extrema) son considerados para 2003 y 2009 -un lapso que incluye el rápido crecimiento turístico y residencial en la costa del Pacífico así como la crisis económica del 2008- la región Brunca muestra el decline más grande en pobreza en comparación con las regiones Chorotega y Pacífico Central. Mientras que los niveles en la región Brunca cayeron un 12%, en la región Chorotega -que incluye a Guanacaste- bajaron un 6% y en el Pacífico Central se mantuvieron igual. Es importante estudiar si el modelo de turismo en el Pacífico Sur, una de las actividades más importantes en esta región con efecto multiplicador en otras industrias, podría estar teniendo mayor incidencia en la disminución de la pobreza que el turismo de resort y residencial, que predomina en el resto de la costa Pacífica.⁵⁰

Consideraciones para la implementación del aeropuerto

Ya que la motivación para desarrollar un aeropuerto internacional para la Zona Sur es facilitar la llegada de más turistas en forma directa, el viajero educado y amante de la naturaleza que actualmente llega a Osa no pareciera ser el cliente idóneo.

Si Guanacaste es un buen indicador de lo que podría pasar en la Zona Sur, vale la pena observar que el viajero de alto poder adquisitivo y educado, definido como el mejor prospecto para Costa Rica en un estudio realizado en 2007-2008 por Menlo Consulting Group para el ICT, no es el típico que ingresa por el aeropuerto de Liberia.

⁴⁹ ICT (Instituto Costarricense de Turismo, CR).2011. Plan de Desarrollo Turístico Pacífico Sur. San José, CR. 91 p.

⁵⁰ Honey, M; Vargas, E;Durham, W. 2010. Impacto del turismo relacionado con el desarrollo en la costa pacífica de Costa Rica. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 125 p.

El interés de las aerolíneas internacionales en volar directamente al sur en el caso de considerarlo rentable, implicaría no solo la llegada de un nuevo tipo de viajero a la península más asociado a vuelos charters de mediano tamaño y aeronaves de 150 pasajeros provenientes de Estados Unidos y Canadá (no tanto europeos, que son actualmente el principal mercado de esa región del país), sino también el desarrollo de hoteles más grandes que los que hasta la fecha se han establecido en la zona con el fin de cubrir esa demanda. Por el momento, según sus voceros de prensa, el ICT no ha recibido ninguna solicitud formal de alguna cadena hotelera interesada en asentarse en el sur.⁵¹ El ministro de Turismo, Allan Flores, señaló, además, que los hoteles todo incluido no formarán parte del modelo de desarrollo turístico del sur.⁵²

También es importante determinar el interés de las líneas aéreas en abrir ese destino y, por lo tanto, lo consideren rentable, ya que se podrían dirigir muchos millones de dólares a una obra que en el caso contrario a los efectos de un gran flujo turístico, sería subutilizada. En este sentido, el ministro Flores sostiene que primero debe existir el aeropuerto para negociar con las aerolíneas.

Para el grupo Avianca-Taca, el Pacífico Sur de Costa Rica es una zona de gran riqueza natural y atractivos turísticos que, acompañada de un desarrollo adecuado y un buen posicionamiento comercial, puede aumentar el volumen de visitantes. Sin embargo, enfatiza en la importancia de la rigurosidad de los estudios de factibilidad e impacto ambiental que se realicen para que “el aeropuerto no vaya en detrimento de la riqueza natural de la región”. Al consultárseles si Avianca-Taca consideraría poner a disposición vuelos internacionales de crearse el aeropuerto del sur, la empresa señaló que realizaría los estudios pertinentes para determinar la demanda del destino, posibilidades de conexión, facilidades y costos de aeropuerto, así como disponibilidad de equipo y otros.⁵³

Según Pfister, presidente y copropietario de Cayuga Sustainable Hospitality, “para llevar desarrollo a la zona, yo no invertiría en un aeropuerto internacional, me aseguraría de que el acceso vial hacia la Zona Sur esté bien, con seguridad, demarcado, en excelentes condiciones y vuelos domésticos de primera con buena infraestructura para que aviones de 50 personas puedan aterrizar con facilidad. Esto tendría más impacto y sería mejor para la zona”.⁵⁴

⁵¹ Información enviada a solicitud por la oficina de prensa del ICT en mayo de 2012.

⁵² Flores, A. 2012. Opinión sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (consulta). San José, CR.

⁵³ Arenas, C. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur (correo electrónico), Guatemala, Avianca-Taca.

⁵⁴ Pfister, H. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur (entrevista). San José, CR, Cayuga Sustainable Hospitality.

Juan Carlos Ramos, presidente de CANATUR, considera que las aerolíneas están más interesadas en llevar a turistas a San José para que estos luego conecten con aeródromos regionales, que en realizar vuelos internacionales directamente a la Zona Sur.

En el Pacífico Sur, existen cinco aeródromos regionales que reciben turismo: Golfito, Palmar Sur, Bahía Drake, Puerto Jiménez y Quepos. Los vuelos turísticos son operados por las empresas Sansa Regional (del grupo Avianca-Taca) y Nature Air, las cuales movilizan a un promedio de 20 pasajeros por avión. La primera estima que maneja un flujo de entre 35,000 a 40,000 pasajeros por año a los aeropuertos de la Zona Sur, mientras que la segunda informó haber movilizado poco más de 11,000 pasajeros en 2011. Las aeronaves utilizadas son Cessna Grand Caravan y ATR-42 (Sansa Regional) y Twin Otter y Haviland Dash (Nature Air).

Para Carlo Sosto, gerente general de Nature Air en el momento de la entrevista, es más estratégico mejorar los aeródromos locales para aumentar su capacidad, así como la infraestructura vial que los conecta, que crear un aeropuerto internacional. De esta forma, según Sosto, se distribuye mejor el ingreso y el flujo turístico en la Zona Sur, lo que no se puede garantizar que ocurra con un aeropuerto internacional centrado en un punto específico. Tampoco hay garantía de que la obra sea rentable ya que, según afirma, el mercado está contraído al punto de que Nature Air tuvo que bajar la oferta de sillas y, con el aeropuerto del sur, podría ocurrir lo ya sucede en la provincia de Limón, donde existe un aeropuerto internacional que no se utiliza porque no es rentable. La DGAC argumenta que, en relación a Limón, los pasajeros nacionales prefieren viajar por tierra, mientras que para llegar al lugar donde estaría ubicado el aeropuerto del sur la distancia desde el Valle Central es mucho mayor y tanto pasajeros nacionales como internacionales prefieren viajar por aire.

Sin embargo, Sosto señala que el tipo de turista que visita la región de Osa vuela directamente desde San José al destino que desea visitar y no le sería cómodo llegar a un punto por aire para luego tener que completar el recorrido por tierra. Por ejemplo, tanto Nature Air como Sansa Regional poseen dos vuelos diarios a Bahía Drake y solo uno a la localidad de Palmar Sur, cerca de donde se construiría el aeropuerto internacional.⁵⁵ Desde este punto, en la actualidad se requiere una hora y treinta minutos aproximadamente para llegar a Drake, además de que parte del recorrido debe hacerse actualmente en bote. De ahí que muchos viajeros que van a ese destino de gran atractivo turístico prefieran volar allí directamente desde San José.

⁵⁵ Sosto, Carlo. 2012 Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur (entrevista). San José, CR, NatureAir.

Al desarrollo de un aeropuerto internacional se une el tema del mejoramiento en general de la infraestructura de la Zona Sur, con particular interés las obras viales como carreteras y puentes. Una mejora sustancial de las vías es necesaria para acortar los tiempos de recorrido y asegurar el acceso en periodos difíciles como lluvias, que ha sido una de las debilidades de esta región.

El plan maestro del aeropuerto del sur señala que un acceso rápido y seguro al aeropuerto representa un aspecto crucial para su éxito, así como para atraer pasajeros de las áreas de influencia de otros aeropuertos. También señala que “las mínimas comunicaciones imprescindibles para asegurar la vertebración de área y un nivel de accesibilidad aceptable requerirán de una mejora sustancial de las carreteras existentes.”⁵⁶

Según información del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), en la península de Osa actualmente están en ejecución con un avance de más del 70%, el mejoramiento de la ruta nacional 613 (sección Sabalito-Las Mellizas) y 238 (sección Paso Canoas-Laurel-Bella Luz), así como la construcción del Puente sobre el Río Nuevo en la ruta nacional 2. Además, el Plan Operativo Institucional del 2012 programó el Proyecto de Servicio de Agrimensura para la confección de planos de catastro para apoyar la expropiación de la sección Chacarita-Rincón en la Ruta Nacional No 245.⁵⁷

En su visita a la Zona Sur el 8 de junio de 2012, la Presidenta Chinchilla anunció a los empresarios y gobiernos locales que la red vial cantonal recibiría una inversión de \$200 millones, para lo cual instó a las municipalidades a definir aquellos proyectos prioritarios para sus localidades.⁵⁸ Por su parte, Enoc Rugama, Presidente del Concejo Municipal de Osa, señaló que también se proyecta la inversión en mejoramiento vial bajo un esquema mixto (con participación de empresa privada) y en vías nacionales en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.⁵⁹ Una de estas es la nueva ruta Sábalo-Chocuaco y la conexión entre Drake y Puerto Jiménez, que acortaría el recorrido entre ambos sitios turísticos a menos de una hora.

Un punto importante relacionado con la posible demanda y rentabilidad del aeropuerto son las situaciones de crisis económica en mercados emisores importantes para el país, como EE.UU y varios países de Europa. Aquí la pregunta es qué tanto las líneas aéreas están dispuestas a arriesgarse a abrir nuevos destinos en el actual contexto económico internacional.

⁵⁶ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos 1. P. 32-34

⁵⁷ Camacho, María. Obras de infraestructura vial para la península de Osa. (correo electrónico). San José, CR. CONAVI.

⁵⁸ Casa Presidencial. 2012. Presidenta llama a sumar esfuerzos en pro de competitividad de Zona Sur. Comunicado. San José, CR. Jun.8.

⁵⁹ Rugama, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR.

Otro aspecto importante por considerar desde el punto de vista de un posible mercado para el aeropuerto internacional del sur, es el efecto que podría tener la ampliación del aeropuerto Enrique Malek, en Chiriquí, Panamá, que está prevista para finalizar en julio de 2013 y que permitirá atraer vuelos tipo Boeing 757 directamente de Estados Unidos y otras partes del mundo. Las autoridades panameñas señalan que la terminal será cuatro veces más grande que la anterior y que incrementará el auge turístico que tiene actualmente la provincia de Chiriquí.⁶⁰ Según el plan maestro del aeropuerto del sur, no se considera que éste tendrá competencia con el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría ni tampoco presentará flujos de tráfico significativos en dirección a aeropuertos panameños, situación que en realidad no puede garantizarse. Estos aspectos debieran considerarse como parte de los estudios de mercado que se requieren para determinar la factibilidad del aeropuerto internacional del sur.

La factibilidad del aeropuerto del sur para atraer más turismo a la zona es tan importante como su potencial real de beneficiar a los pobladores de la Zona Sur y eso solo puede garantizarse si sus mismos pobladores saben lo que quieren, cómo lograrlo y cuentan con las herramientas para hacerlo. Como parte de esta realidad, el aeropuerto debiera ser una pieza más para considerar o descartar. Los tomadores de decisión, en particular en el Estado, deben considerar muy bien este aspecto para tomar decisiones informadas y acertadas. De igual forma, la sociedad civil, en particular en el área de influencia del proyecto, debe analizar muy bien los pros y contras de la obra en el largo plazo y abogar por la mejor opción para su futuro.

¿Cambiaría un aeropuerto internacional el modelo de turismo del sur?

Si la construcción de un aeropuerto internacional busca incrementar el número de viajeros y dinamizar la actividad turística en la Zona Sur de Costa Rica, surge la pregunta de si esto puede lograrse manteniendo o fortaleciendo el mismo modelo de turismo que ha caracterizado y beneficiado a sus pobladores o, si por el contrario, viene a ponerlo en riesgo.

Según el Plan Maestro del Aeropuerto del Sur, en la región existe un extraordinario potencial turístico apenas explotado por la dificultad de acceso y señala que pese a que el número de habitaciones es aceptable, especialmente en la zona costera al norte del área de influencia, sus características no cubren todos los nichos de mercado y es preciso que

⁶⁰ Madrid, Mayra. 2012. Vuelos de los Estados Unidos llegarán directo a Chiriquí. Panamá América. Ciudad de Panamá, Panamá. Abril 13.

la oferta hotelera se amplíe cuantitativa y cualitativamente. A raíz de esto se asume que tendría que darse “un incremento significativo en el número de hoteles, con complejos hoteleros gestionados y comercializados a través de empresas de alcance global y un desarrollo de bienes raíces dirigido a propietarios extranjeros similar al observado en Guanacaste”.⁶¹ Esto dista mucho de lo estipulado por el ICT en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico para el Pacífico Sur, que favorece un crecimiento turístico moderado y promueve el desarrollo de la pequeña y mediana empresa local. También difiere de las opiniones ya citadas por aquellos que desean un aeropuerto internacional pero que no quieren otro Guanacaste.

Por su parte, según la economista Marcela Román, aunque se hable de que no se desea otro Guanacaste, un aeropuerto internacional para el sur conceptualmente es parte de una visión más amplia que incluye desarrollos como hoteleros, inmobiliarios, de marinas, y otros.⁶² De acuerdo con Ronald Sanabria, vicepresidente de Turismo Sostenible de Rainforest Alliance, el riesgo de masificar un destino exclusivo de ecoturismo *high-end* o de alto valor con gran efecto multiplicador en las comunidades locales -como el que se encuentra en Osa- es cambiarlo por un tipo de turismo de naturaleza *light*, que representa un mercado que no está dispuesto a pagar tanto por su vacación y deja menos ingresos en las comunidades.⁶³

Estos dos mercados tienen dificultades para convivir juntos en un mismo entorno, ya que el de alto valor huye de la masificación. Este es el caso de segmentos de mercado como el de los observadores de aves: El Parque Nacional Corcovado es uno de los principales destinos de los aficionados a las aves y la actividad de avistamiento es realizada por el 30% de los turistas que vienen a Costa Rica.⁶⁴

Según un grupo de organizaciones ambientales y turísticas que enviaron en febrero de 2011 una carta al entonces Presidente Oscar Arias y a la Presidenta electa Laura Chinchilla en contra de la declaratoria de interés público del aeropuerto, “el ecoturismo no puede subsistir bajo la presión del turismo de masas y el aeropuerto no puede ser rentable a menos que se desarrolle infraestructura hotelera y vial de gran escala”. También señalan que el turismo masivo que atraería el aeropuerto representa una amenaza para el posicionamiento del producto turístico de la Zona Sur, donde la ocupación promedio se ha

⁶¹ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomo 1. P.83.

⁶² Román, M. 2012. (entrevista en el contexto del estudio de caso de la Reserva Forestal Golfo Dulce). San José, CR.

⁶³ Sanabria, R. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur (entrevista). San José, CR, Rainforest Alliance.

⁶⁴ Calleja, Alessandra. 30% de turistas vienen al país atraídos por plumas y cantos. La Nación, San José, CR. Mayo 23.

mantenido hasta en un 75%, mientras que en norte ésta cayó estrepitosamente con la crisis.⁶⁵

El análisis de las encuestas del ICT realizadas en los aeropuertos internacionales de Liberia y San José correspondientes a los años 2006-2008, mostró que el turista que va directamente a Guanacaste y que se enmarca dentro de un perfil más masivo y con un interés en actividades de descanso y de sol-playa-mar, gasta menos que el que ingresa a la capital (\$142 por persona por día de los que salen por San José versus \$113.50 por persona por día de los que salen por Liberia, según datos de 2007). Un 6% de europeos (principal mercado en el Pacífico Sur) llegó directamente a Guanacaste en 2008, mientras que un 19,6% de esos turistas lo hizo a San José, y son los turistas que utilizan este último aeropuerto los que visitan más destinos en el país. Según las encuestas de 2007, el 88% de los turistas que entraron por Liberia visitó solamente Guanacaste Norte.⁶⁶ Es decir, este tipo de turistas gasta menos y se moviliza menos, lo que es contrario a lo que sucede actualmente en el Pacífico Sur.

Un estudio sobre la importancia del ecoturismo como una herramienta de conservación y desarrollo en la península de Osa mostró que el turismo representa una gran oportunidad de empleo para los locales de Osa, en contraste con otros destinos que dan preferencia a la mano de obra de afuera de la región. El ingreso para quienes trabajan en esta actividad es cerca del doble de los trabajadores de otros sectores productivos, lo cual se mantiene incluso durante la baja estación turística. Aquí el turismo es el más grande impulsor de todas las industrias de la región, generando un efecto multiplicador importante que no se queda en un solo lugar, sino que se distribuye.⁶⁷

De acuerdo con Alejandra Monge, directora ejecutiva de la Fundación Corcovado, organización sin fines de lucro con más de una década de experiencia en proyectos de desarrollo con las comunidades de la península de Osa, la zona ha apostado al turismo rural comunitario y estas pequeñas empresas no sobrevivirían a la competencia de las franquicias internacionales que traería el aeropuerto. Según Monge, un promedio de 2.5 personas se emplean por habitación en hoteles de la zona, mientras que el resultado en hoteles grandes es menos de una persona por habitación. También se han generado

⁶⁵ Instituto Nacional de Biodiversidad, Fundación Neotrópica, Cámara Nacional de Ecoturismo, Fundación Corcovado, Horizontes, CEDARENA, Ecole Experience, Universidad de Vermont, Friends of the Osa, Regenwald der Osterreigher, Prohumana 21, ACTUAR, Canto Rural. 2011. Carta a Oscar Arias Sánchez, Presidente de la República, y Laura Chinchilla, Presidenta Electa, contra la firma de declaratoria de interés público para la construcción del Aeropuerto Internacional del Sur.

⁶⁶ Kogan, M. 2009. Analysis of International Airport Surveys: 2006-2008. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 17 p.

⁶⁷ Driscoll, L; Hunt, C; Honey, M; Durham, W. 2011. La importancia del ecoturismo como una herramienta de conservación y desarrollo en la península de Osa. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 73 p.

muchas pequeñas empresas que ofrecen productos y servicios alrededor de la actividad turística, lo que no sucede con los hoteles todo incluido de Guanacaste.⁶⁸

En un estudio realizado para el proyecto Golfos de SINAC/Marviva, en el Pacífico Sur muchos turistas realizan un contacto directo con pequeños y medianos empresarios turísticos que ofrecen excursiones. Igualmente, los hoteles de la zona recomiendan a sus huéspedes estos servicios, generando un efecto multiplicador.⁶⁹

Un aspecto por considerar es que las grandes cadenas hoteleras tradicionalmente utilizan el resort cinco estrellas para estimular un desarrollo residencial de casas de vacación en sus alrededores con campos de golf o marinas que elevan su valor comercial, las cuales se rentan y también generan una competencia para las empresas de hospedaje.

Aún sin un aeropuerto internacional que estimule un boom de bienes raíces, como sucedió en Guanacaste, Osa se encuentra en un rango de alto valor pese a ser la zona más nueva en la dinámica constructiva y no tener fácil acceso, con un valor de \$258 a \$278 por metro cuadrado según datos de 2007. En ese año, antes de la crisis financiera internacional, el cantón de Osa contaba con un total de 30,209 metros cuadrados de construcción frente a 678,926 de Guanacaste.⁷⁰

Según Edgar Santamaría, gerente general de Century 21 para Centroamérica, el mercado de segundas casas (compradas principalmente por estadounidenses en la costa Pacífica) y que fue de donde se originó precisamente la crisis de 2008, no se ha recuperado y no se considera que vaya a ser lo que fue. La empresa, con una presencia de 15 años en el mercado, contaba antes con oficinas en Quepos, Dominical, Zancudo, Golfito y Puerto Jiménez (en el sur), mientras que ahora solo conservan una oficina en la región de Quepos. Santamaría estima que si no fuese por la coyuntura de la crisis, un aeropuerto internacional en el sur posiblemente hubiera podido hacer que, en pocos años, algunos sitios en la Península de Osa llegaran a los niveles de Tamarindo y Conchal.

Sin embargo, estima que la construcción de un aeropuerto en el sur sería muy positiva, ya que, en su opinión, la zona sigue siendo “virgen” para el mercado inmobiliario y cuenta con pocas opciones de alojamiento y entretenimiento en comparación con el Valle Central y Guanacaste. El ejemplo del aeropuerto de Liberia, de acuerdo con Santamaría, ha

⁶⁸ Monge, A. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en Zona Sur (entrevista). San José, CR, Fundación Corcovado.

⁶⁹ Presentación sobre el estudio: “Identificación y caracterización de tour operadores y actividades de turismo en las Áreas Marinas de Uso Múltiple Golfo de Nicoya y Pacífico Sur”, a cargo de Florencia González y Martha Vega, 7 de junio de 2012, hotel Palma Real, San José, CR. El estudio fue realizado para el proyecto Golfos del Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) y la Fundación MarViva.

⁷⁰ Román, M. 2009. Dinámica del mercado inmobiliario en la costa pacífica de Costa Rica. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 74 p.

consolidado todo lo que ha hecho Guanacaste en la zona turística. Y pese a que el mercado está contraído, señala que un aeropuerto internacional estimularía una demanda que, de lo contrario, tomaría hasta 50 años en ganarse para la Zona Sur y que es necesario estimular también con buena infraestructura vial y promoción⁷¹.

Bernardo Aguilar, director ejecutivo de la Fundación Neotrópica, una ONG sin fines de lucro con más de dos décadas de trabajar en la península de Osa, afirma en relación con el proyecto del aeropuerto que “es urgente un diagnóstico de necesidades: qué desarrollo se quiere y porqué y qué se entiende por calidad de vida para los pobladores del Pacífico Sur”.⁷²

Por su parte, Margarita Penón, exdiputada y exprimera dama, afirma que lo más importante es que el país defina el desarrollo turístico que quiere para el Pacífico Sur, ya que sin planificación no se puede asegurar la sostenibilidad y un aeropuerto en sí mismo no va a sacar a la gente de la pobreza. “Hay que encontrar nuestro nicho, saber competir y entender que el desarrollo no es solo Producto Interno Bruto, sino también crecimiento ambiental y cultural”.⁷³

Qué cambios podríamos esperar: posibles escenarios

La intención de este análisis es identificar las posibles rutas que podría tomar el desarrollo del turismo en la Zona Sur en general y en el territorio de interés de INOGO en particular. Los escenarios propuestos no buscan convertirse en predicciones acertadas de lo que ocurrirá en el futuro, sino que ponen sobre la mesa posibles opciones que pueden variar dependiendo de las decisiones que tomen los actores interesados. Los escenarios se basan en la información recopilada para este estudio por medio de la revisión de estudios técnicos, artículos noticiosos y entrevistas con informantes claves.

Escenario 1:

El Aeropuerto Internacional del Sur se construye y su operación es exitosa. Los usos del suelo en el área inmediata al aeropuerto cambiarán basados en una especulación comercial, de servicios y habitacional (*ver Figura 4*). Dichas condiciones desplazarían los

⁷¹ Santamaría, E. 2012. Perspectiva sobre el mercado inmobiliario en la zona sur de Costa Rica (entrevista). San José, CR. Century 21 Central America.

⁷² Aguilar, Bernardo. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, Costa Rica, Fundación Neotrópica.

⁷³ Penón, M. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, CR.

usos del suelo actuales (palma y arroz) a la periferia. La mancha de “desarrollo” inmediata resultante se expenderá más hacia Palmar Sur que hacia Sierpe. Con la llegada de aviones de hasta 150 pasajeros, se genera un flujo turístico significativo que impulsa un desarrollo de la actividad en la Zona Sur. El segmento de mercado de alto valor disminuye en este escenario haciendo que la competencia sea más fuerte por un segmento de turismo de naturaleza tipo *light*, que deja menores ingresos en las comunidades. Para responder a una demanda creciente, se acelera la construcción de más hoteles y de mayor capacidad,.

Un flujo turístico más grande podría cambiar la predominancia de la oferta turística actual de hoteles de pocas habitaciones y ecolodges de distinto nivel de calidad y precio, así como sitios de turismo rural comunitario, por establecimientos de mediano y gran tamaño con servicio completo y asociados a desarrollos inmobiliarios, que ofrecen empleos de baja categoría a los pobladores locales.

Podría darse el caso también de que el aeropuerto empuje la demanda hacia la zona costera norte (distrito Ballena) del área de influencia del aeropuerto, que además de ser la más cercana, es vecina a zonas de atractivo turístico aunque ya saturadas como Quepos y Manuel Antonio. Este sector podría concentrar también la mayoría de los nuevos servicios asociados a la presencia del aeropuerto. La actividad exportadora independientemente del flujo de visitantes, resulta marginal.

Algunas zonas podrían activarse como parte del mercado inmobiliario de segundas residencias, en particular si están asociadas a otras iniciativas como marinas y campos de golf. Esto podría favorecer principalmente a terrenos altos, con vistas hacia el mar o cerca de la costa (“ocean view”), particularmente en terrenos menos atractivos para cultivos como la palma africana.

Por supuesto, el país podría tomar acciones encaminadas a mejorar los procesos de planificación del uso del suelo, fortalecer la promoción de la Zona Sur y de la región de Osa como destinos de naturaleza, ampliar el número de empresas participantes en los programas del Certificado de Sostenibilidad Turística del ICT e invertir en la capacitación del recurso humano para aprovechar mejor las oportunidades laborales. La experiencia del país en el caso de Guanacaste, sin embargo, es ambigua en la aplicación de este tipo de medidas, en cuanto a consolidar un modelo turístico que genere beneficios contundentes para los pobladores locales.

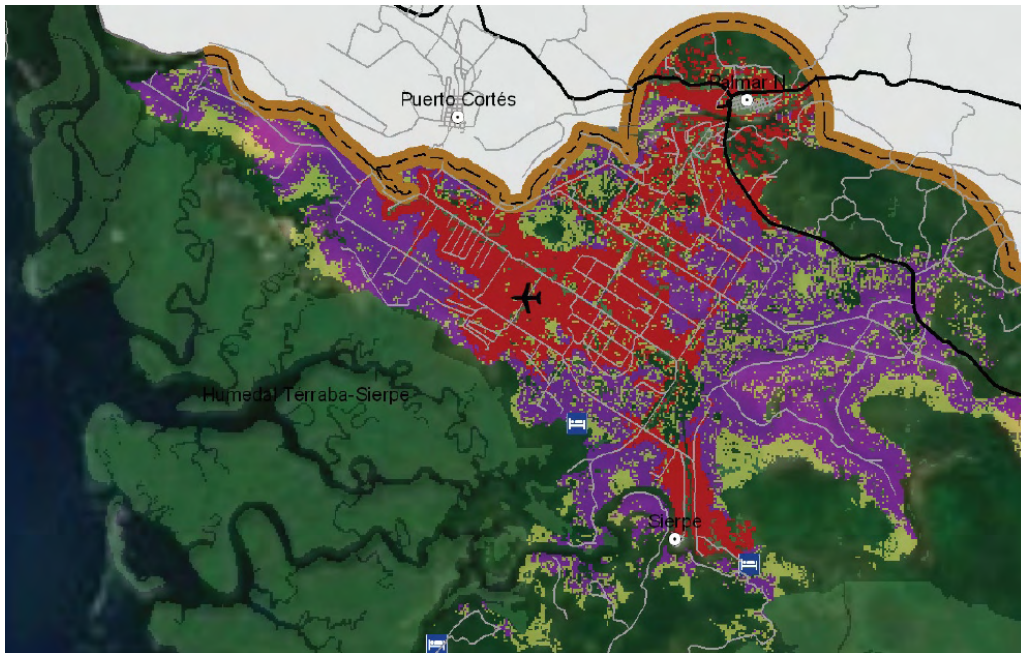


Figura 4. Se muestran posibles condiciones del suelo en el 2030 con el aeropuerto construido y operando. El uso dominante (rojo) sería el comercial, de servicios y habitacional, que se concentraría en las inmediaciones del aeropuerto y a lo largo de los accesos. La palma africana (morado) conformaría una periferia alrededor del núcleo de desarrollo, ya que es una actividad rentable y con pocas trabas para su establecimiento. Las plantaciones de arroz se ubicarán en el último anillo de la periferia de los nuevos usos, llegando a los límites del Humedal Terraba-Sierpe. Geoadaptive, 2012, para la Iniciativa Osa y Golfito, INOGO.

Escenario 2:

El Aeropuerto Internacional del Sur se construye pero no encuentra las condiciones adecuadas para su operación. Las aerolíneas internacionales no se interesan en abrir la Zona Sur de Costa Rica como nuevo destino y la estructura es subutilizada. Podría ser que los estudios que realicen estas compañías determinen que no existe la suficiente infraestructura hotelera para cubrir la demanda que generarían, o que no manejan los volúmenes de turismo suficientes que podrían estar interesados en el producto turístico de naturaleza característico de esta región y que no se centra en el masivo de sol y playa. Si las condiciones de depresión de la economía internacional persisten, puede suceder que ni las cadenas hoteleras ni los desarrollos inmobiliarios tengan el estímulo o la motivación para invertir en la zona. De hecho, Costa Rica ya cuenta con un aeropuerto internacional en Limón que no se utiliza. También podrían considerar que es un riesgo abrir el destino y que no tienen la garantía con la que, por ejemplo, Delta Airlines contó en el aeropuerto de Liberia para apostar por el destino (un fideicomiso privado) y que hizo que aquel aeropuerto despegara luego de 30 años. Podría darse el caso también de que los turistas internacionales interesados en viajar a la península de Osa prefieran llegar de

sus países directamente a San José y luego tomar un vuelo local hacia el sitio específico de destino, como sucede en la actualidad, especialmente si su interés es visitar otros destinos, como Tortuguero o La Fortuna. Además, si volaran directamente a la Zona Sur, los turistas deberán realizar un recorrido variable por tierra hacia sus destinos finales (Drake, Jiménez, Corcovado, Golfito, otros), sin las condiciones de cercanía, climáticas y de infraestructura vial que, por ejemplo, caracterizan a los hoteles de Guanacaste Norte respecto del aeropuerto en Liberia. En general, para inversiones inmobiliarias como segundas residencias, el tiempo máximo de desplazamiento desde el aeropuerto es de una hora y media. Si bien es cierto que en este escenario la zona no se convertiría en otro “Guanacaste”, se habría realizado una inversión de muchos millones de dólares con muy poco impacto en el desarrollo regional.

Escenario 3:

Un escenario debiera contemplar diferentes variantes en relación con Costa Rica (Zona Sur)-Panamá (Chiriquí) como destino binacional, así como el comportamiento del turismo a través de los respectivos aeropuertos. Por ejemplo, parte del flujo turístico que ingrese por medio del Aeropuerto Internacional del Sur podría estar combinando los dos países durante su vacación, permaneciendo menos tiempo en territorio nacional. Esto también puede ser cierto para Panamá. Dependiendo de las acciones que se tomen o no entre los dos países, así como de las condiciones de mercado, el aeropuerto en Chiriquí podría funcionar como competencia para el aeropuerto en el sur o, bien, como complemento en el desarrollo de un destino turístico binacional y con esto, una oportunidad para el incremento del flujo turístico hacia esta región compartida por ambos países. En todo caso, hay que considerar que uno de los objetivos de la ampliación del aeropuerto de Chiriquí es recibir aeronaves de mayor tamaño que no podrían aterrizar del lado costarricense y cuyo perfil de usuario podría no ser compatible para ambos destinos. Esto podría dificultar el desarrollo de la región como destino binacional.

Escenario 4:

Se decide no construir el aeropuerto internacional del sur por distintas razones (por ejemplo, porque no lo recomienda el estudio de impacto ambiental o los estudios de mercado que se realicen), pero se decide invertir los recursos en mejorar la capacidad de los aeródromos regionales siempre y cuando sea factible, así como las vías terrestres, con el fin de crear polos regionales de desarrollo. Esto puede producir un crecimiento moderado del turismo, distribuido en toda la Zona Sur, y manteniendo el mismo perfil del

turista de alto valor que se capta actualmente; se generan también más servicios y empleos en las diferentes comunidades asociados a la actividad turística y aumenta la oferta de hospedaje en establecimientos de pequeña escala, que es la tendencia actual. Este escenario se acerca más a lo planteado en los planes turísticos nacionales y regionales del ICT. Por supuesto, la situación idónea es que para este escenario pueda apoyarse la promoción de la Zona Sur como un destino de naturaleza, se incentive la adopción del CST por parte de las empresas y se fortalezca la capacidad del recurso humano para aspirar a mejores trabajos. La desventaja de este escenario es que no permitiría contar con un aeropuerto internacional para la atención de emergencias, ni para vuelos privados y en horario nocturno, y no se generarían tantas inversiones, empleos y servicios en la zona inmediata al aeropuerto internacional.

Si bien es cierto que estos cuatro escenarios son proyecciones posibles, más que predecir el futuro, se proponen como insumos para una discusión a mayor profundidad, así como para apuntar en la necesidad de estudios adicionales que permitan al Estado y a la sociedad civil tomar decisiones mejor informadas.

Vulnerabilidad regional ante fenómenos naturales y la atención de emergencias

Según las autoridades de la DGAC, uno de los beneficios de contar con el aeropuerto internacional es el apoyo que esta obra pueda prestar para labores de atención y rescate ante emergencias originadas por fenómenos climáticos extremos (inundaciones, derrumbes) y eventos sísmicos.

Es un hecho que la Zona Sur es vulnerable ante ese tipo de fenómenos. La precipitación anual promedio en el Pacífico Sur es de 3,600 mm, con una fuerte temporada de lluvias principalmente de abril a noviembre y un pico alto en octubre. Según un estudio del Instituto Meteorológico Nacional (IMN), los cantones que se encuentran en el Pacífico Central y Sur, ubicados cerca de la costa y limitados por la Fila Brunqueña, presentan niveles de riesgo alto y medio alto. Las zonas llanas costeras son planicies de inundación y la vulnerabilidad más alta la presentan los cantones de Parrita, Osa, Corredores y Buenos Aires⁷⁴, que serían parte del área de influencia del aeropuerto. Los escenarios de cambio climático para el país muestran que la zona es una de las más vulnerables a los fenómenos

⁷⁴ IMN (Instituto Meteorológico Nacional, CR). 2012. Gestión del Riesgo Climático, Agua y Desarrollo Humano. San José, CR, p.51.

climáticos extremos. De hecho, Puntarenas es una de las dos provincias del país con mayor riesgo climático ante eventos extremos lluviosos.

El entorno elegido para la construcción del aeropuerto internacional es una llanura aluvial, un delta formado por las desembocaduras de los ríos Térraba y Sierpe. El plan maestro del aeropuerto señala que la zona es susceptible a inundaciones causadas por precipitaciones altas y prolongadas. También menciona la ocurrencia de inundaciones cíclicas por el desbordamiento del río Térraba cada 30 o 40 años. De hecho, pueden ocurrir inundaciones a 4 kilómetros del terreno destinado al aeropuerto.

El plan también apunta a que el riesgo de desbordamientos del Río Térraba se minimizaría ante la eventual construcción de la represa hidroeléctrica El Diquís, que tendría una capacidad de soporte de hasta un 60% de las precipitaciones.⁷⁵ En relación con este punto, es importante mencionar que el Proyecto Hidroeléctrico Diquís, del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), está apenas en el proceso de consulta con las comunidades indígenas que se verían afectadas por las obras, por lo que no hay claridad en cuanto a las fechas para su construcción y entrada en operación.⁷⁶ El plan también recomienda considerar la rehabilitación de los canales que la compañía bananera construyó en el lugar, dándoles las dimensiones y construcción adecuadas para poder soportar los embates periódicos del clima y las inundaciones cíclicas del río Térraba.⁷⁷



Foto 3. Antiguos canales de la compañía bananera. Katiana Murillo. Gira de campo al sitio de estudio, abril de 2012.

⁷⁵ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos II. P 278.

⁷⁶ Redacción. 2012. Estado Costarricense impulsará proceso de consulta en torno al proyecto El Diquís. Semanario Universidad. San José, CR, marzo 26.

⁷⁷ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos II. P 245.

El propio sitio elegido para la construcción del aeropuerto es susceptible a ser afectado por fenómenos extremos del clima. Según artículos de prensa, Finca 10, una de las dos propiedades donde se construiría el aeropuerto, tiende a inundarse en época lluviosa durante las “llenas”, por lo que se recomienda emplear materiales de los ríos Sierpe y Grande de Térraba para rellenar y levantar el nivel del suelo. Esto significa, incluso, que el Estado debe invertir 600 millones de colones en un dique.⁷⁸ El tema de dónde se sacarían los materiales para el relleno en el aeropuerto es un aspecto que le preocupa a las autoridades de ACOSA.⁷⁹

La funcionalidad del aeropuerto para la atención de emergencias es un tema de gran relevancia, puesto que si el mismo es afectado por fenómenos naturales, no podría cumplir con la operación requerida para recibir asistencia o evacuar personas. A esto se suma la necesidad de contar con infraestructura vial regional adecuada que permita el acceso a diferentes sectores y comunidades. De lo contrario, esta obra se convertiría en un sitio aislado desde donde no sería posible la movilización. Este aspecto también es válido para una eficiente operación turística regional.

El estudio del IMN (2012) señala que, a mayor vulnerabilidad, mayor riesgo. La frecuencia de fenómenos extremos del clima eleva la vulnerabilidad e impide el desarrollo de las comunidades. En este contexto, el diseño de estrategias de adaptación al cambio climático es una necesidad. El plan maestro no profundiza en este tema. El mismo afirma que, si bien la DGAC se ha interesado por la posible afectación del cambio climático en el drenaje del futuro aeropuerto, “este fenómeno está a nivel de investigación en todo el mundo y todavía no existen conclusiones”.⁸⁰

La vulnerabilidad se incrementa con la pérdida de los ecosistemas naturales. Una estimación realizada por el proyecto BIOMARCC-SINAC⁸¹ evidenció que la cantidad de hectáreas que comprenden los manglares en el país, incluyendo el HNTS, se ha reducido notoriamente, lo que ha disminuido los servicios ambientales que estos proveen, así como los atractivos turísticos, la fijación de carbono y el servir de barrera ante tormentas y huracanes. Esto último agrava los efectos del cambio climático.⁸² Si bien es cierto, un

⁷⁸ Bermúdez, M. 2009. Aeropuertos a variar plan de vuelo. *El Financiero*. San José, CR, mayo 30.

⁷⁹ Morales, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur y plan de manejo del Humedal Nacional Térraba-Sierpe (entrevista). San José, CR, ACOSA.

⁸⁰ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos 1. P. 111.

⁸¹ El proyecto BIOMARCC es una iniciativa de apoyo al Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC-MINAET) ejecutado por la Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo (GIZ), por encargo del Ministerio Alemán de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) en el marco de su Iniciativa Protección del Clima (IKI) que busca incrementar las capacidades de adaptación de los ecosistemas marino-costeros de Costa Rica ante las consecuencias del Cambio Climático.

⁸² Aronne, E. 2012. Más de 3800 hectáreas de manglares se perdieron en el país en últimos 20 años. *Reloj*, San José, Costa Rica. Mayo 24.

aeropuerto equipado y con dimensiones adecuadas puede ser un recurso importante para la atención de emergencias, en el largo plazo, la conservación y recuperación de los humedales debieran ser aspectos estratégicos para la mitigación de fenómenos naturales y la reducción de la vulnerabilidad de la Zona Sur.

La vulnerabilidad ante fenómenos naturales es también un aspecto muy relevante por considerar en relación con el modelo turístico de la región. Los desarrollos turísticos desproporcionados según la capacidad del entorno geográfico y natural podrían incrementar la vulnerabilidad. A su vez, una creciente vulnerabilidad podría tener serias consecuencias sobre la actividad turística. Hans Pfister, de Cayuga Sustainable Hospitality, afirma que en diez años de operar en la zona ha visto incrementarse la frecuencia y consecuencias de fenómenos extremos del clima como inundaciones y derrumbes. Un eventual resultado es el riesgo de que la operación turística, incluyendo la de un aeropuerto internacional, pueda volverse muy estacional. “Esto no funciona para el desarrollo de un destino y es importante asegurarle a la gente el empleo todo el año”.

Para Lidier Esquivel, Jefe de Prevención de la Comisión Nacional de Emergencias, un aeropuerto internacional en la zona cumpliría una función de gran importancia en el caso de una emergencia sísmica o provocada por fenómenos extremos del clima, ya que permitiría el aterrizaje de aeronaves con mayor capacidad en condiciones climáticas adversas y en horario nocturno, con el fin de evacuar personas y transportar alimentos, agua y otros insumos necesarios. Estas condiciones no las presentan los aeródromos regionales existentes. Sin embargo, Esquivel también advierte que hay que considerar que detrás del aeropuerto viene también un crecimiento grande de bienes raíces y eso podría ser un riesgo si se edifica en zonas frágiles y de alto riesgo de deslizamiento. De ahí que sea importante tomar en cuenta las lecciones aprendidas de otras zonas del país.⁸³

El tema de vulnerabilidad no debiera verse únicamente como una justificante para la construcción de un aeropuerto internacional. Es también un aspecto de importancia que debiera considerarse en la selección y adecuación del sitio, así como en el diseño y operación de la obra. Dada la vulnerabilidad de la Zona Sur ante eventos sísmicos y fenómenos climáticos extremos, las medidas de adaptación a estos debiera ser un punto medular tanto en la estrategia turística de la Zona Sur como en su preparación para la atención de emergencias provocadas por aquellos fenómenos. No dar la atención adecuada a estos factores podría poner en peligro tanto la infraestructura y la operación de un posible aeropuerto regional, como el desarrollo turístico en la región.

⁸³ Esquivel, Lidier. 2012. Perspectiva sobre la construcción de aeropuerto internacional en la Zona Sur desde el punto de riesgo y atención de emergencias. San José, CR. Comisión Nacional de Emergencias.

Consideraciones ambientales

Según la DGAV, el Estudio de Impacto Ambiental actualmente en curso contempla la realización de estudios especializados de ruido y emisiones de CO₂, así como las servidumbres aeronáuticas para cumplir con las normativas internacionales de la OACI y con los protocolos ambientales nacionales e internacionales.

Estando todavía en proceso el EIA, no es posible conocer a profundidad sobre el aspecto ambiental pero sí señalar preocupaciones existentes entre los diferentes actores, así como consideraciones apuntadas por el mismo plan maestro del aeropuerto.

El plan maestro reconoce que el delta del Diquís o delta de Sierpe-Térraba es el sistema de este tipo más grande de Centroamérica y uno de los más importantes del continente. El río Térraba, por su parte, es el río más grande y caudaloso de Costa Rica.

Los aspectos ambientales a los cuales el plan maestro recomienda prestar atención en el estudio de impacto ambiental son los que se derivan de la construcción del aeropuerto, como movimiento de tierras y desvío de cauces, y a nivel operativo temas como la gestión de residuos sólidos y peligrosos, ruido, calidad del aire, contaminación por vertidos accidentales, contaminación de suelos y su impacto en la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. El plan maestro recomienda contar con un decantador de hidrocarburos en áreas de riesgo de vertidos peligrosos para evitar el contacto con las aguas de escorrentía y una red de drenaje para fluviales con el fin de atender el aumento en la escorrentía generada por las superficies asfaltadas.

También señala el plan maestro que es necesario tomar en cuenta el riesgo y evaluar la alteración de la calidad de las aguas superficiales, dada la proximidad de la zona donde se desea construir el aeropuerto con el océano Pacífico y los manglares del Humedal Nacional Térraba Sierpe, ya que sus aguas pueden ser contaminadas por cualquier vertido en la red de drenaje superficial y su consiguiente impacto en la vegetación y la fauna.⁸⁴

Otro tema ambiental importante enfatizado por organizaciones y expertos en el tema, así como por el mismo plan maestro, es el del posible riesgo de daño a las aves y también el que estas le provocarían a los aviones. Según el plan maestro, “de no adoptarse medidas protectoras, se instauraría un riesgo recíproco entre la integridad de las aves y la seguridad de la aeronaves en la fase de explotación del aeropuerto”. De ahí que este sea uno de los temas medulares que debe ser determinado por el estudio de impacto

⁸⁴ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomo II. P. 316.

ambiental. Sin embargo, la realización de este estudio se plantea para nueve meses cuando para efectos de determinar el impacto aviario sería necesario un año.⁸⁵

Por otro lado, el plan maestro no considera el impacto sonoro sobre la fauna como relevante, ya que la huella acústica es muy pequeña,⁸⁶ (la posible huella acústica del aeropuerto fue considerada similar a la que genera el aeropuerto de Alicante, en España); sin embargo, el biólogo de la Universidad de Costa Rica, Jorge Lobo, sostiene que las poblaciones de animales son más sensibles al ruido y a las vibraciones que las poblaciones humanas y que el agua tiene la propiedad de transmitirlos con gran intensidad, por lo que utilizar al ser humano para proyectar la escala sonora es inapropiado.⁸⁷ También considera importante considerar cómo la contaminación lumínica podría afectar a las especies y es algo que no toma en cuenta el plan maestro. Por su parte, el Dr. Rodolfo Dirzo, profesor de la Universidad de Stanford, agrega la necesidad de que consideren que la biota que circunda Alicante no es por mucho, tan rica y conservada como la de zona en cuestión, lo que hace evidente la necesidad de contar con un estudio pertinente a las condiciones de locales.⁸⁸

De acuerdo con una información de la Fundación Keto, en las inmediaciones del Parque Nacional Marino Ballena, incluyendo las cercanías del humedal Térraba-Sierpe, existe una zona muy importante de concentración de ballenas con sus crías, las cuales se podrían ver disturbadas dependiendo de la elevación, la cantidad de decibeles y la ruta de vuelo de los aviones en el posible aeropuerto.⁸⁹ Este es un factor que el plan maestro del aeropuerto del sur no considera, pero que debería ser tomado en cuenta por el estudio de impacto ambiental actualmente en curso.

Es de destacar, también, que el avistamiento de cetáceos es la actividad número uno que ofrecen los operadores de tours en el Pacífico Sur, según un estudio realizado para el proyecto Golfos de SINAC/MarViva.⁹⁰

Según Lobo, el HNTS también se vería afectado por la construcción y operación del aeropuerto en sus cercanías, ya que representa una estructura grande que genera

⁸⁵ Soto, E. 2012. Firma española evaluará factibilidad ambiental de aeropuerto del sur. El Financiero. San José, CR. Mayo 29.

⁸⁶ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomo II. P.330.

⁸⁷ Lobo, J. 2012. Posibles impactos ambientales del aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Universidad de Costa Rica.

⁸⁸ Dirzo, R. 2012. Observación durante revisión del documento borrador.

⁸⁹ Palacios-Alfaro et al. Distribution and behavior of humpback whale (Breeding Stock G), in southern Pacific of Costa Rica. Paper SC64SH16 IWC 64 y conversación con el biólogo Damián Martínez.

⁹⁰ Presentación sobre el estudio: "Identificación y caracterización de tour operadores y actividades de turismo en las Áreas Marinas de Uso Múltiple Golfo de Nicoya y Pacífico Sur", a cargo de Florencia González y Martha Vega, 7 de junio de 2012, hotel Palma Real, San José, CR. El estudio fue realizado para el proyecto Golfos del Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) y la Fundación MarViva.

contaminación y también preocupa la liberación de contaminantes que ocurrirán en el subsuelo y la superficie de agua con movimiento dinámico. De acuerdo con el estudio sobre operadores de turismo anteriormente descrito, el HNTS es el tercer lugar que más visitan estas empresas turísticas.

El humedal ya sufre de pérdida de cobertura según un informe de la Contraloría General de la República, y se estima que su área de protección debería ser casi el doble de la superficie que tiene actualmente.⁹¹ De acuerdo con Lobo, estudios de la Universidad de Costa Rica muestran que es un sistema delicado que está perdiendo territorio tanto por actividades humanas como por la erosión oceánica y para protegerlo es necesario ampliarlo y contar con una zona de amortiguamiento, con lo que la construcción de un aeropuerto en sus cercanías resulta contraproducente.



Foto 4. Humedal Nacional Terraba-Sierpe. Fuente: Sistema Nacional de Áreas de Conservación

El HNTS es de Importancia Internacional bajo la Convención Ramsar desde 1995. Es el más grande de Costa Rica, con una extensión de 25,500 hectáreas.⁹² Comprende el delta formado por las desembocaduras de los ríos Terraba y Sierpe y protege amplias áreas de

⁹¹ Contraloría General de la República. 2011. Informe de los Resultados de la Auditoría Operativa a Cerca del Cumplimiento por parte del Estado de las Medidas de Protección y Conservación de los Humedales de Importancia Internacional (Convención Ramsar). 36 p.

⁹² Contraloría General de la República. 2011. Informe de los Resultados de la Auditoría Operativa Acerca del Cumplimiento por parte del Estado de las Medidas de Protección y Conservación de los Humedales de Importancia Internacional (Convención Ramsar). 36 p.

manglares, bosques pantanosos, yolillales⁹³ y los últimos remanentes de cerillales, único ecosistema de este tipo en Costa Rica.⁹⁴ Es también un ecosistema único en el Pacífico Sur de Centroamérica por la calidad y tamaño del bosque que posee, así como por sus especies propias.⁹⁵

El humedal tiene gran importancia como criadero de peces y otros invertebrados marinos, como barrera ante tormentas, para evitar la erosión costera y como recurso turístico. Según el proyecto ECOTICOS, le brinda servicios ambientales al país por el orden de los US\$170 millones por año.⁹⁶

Más allá del impacto que podría tener el humedal con la construcción del aeropuerto, también existe la preocupación de que acelere e intensifique los impactos ambientales de los desarrollos inmobiliarios que ya se han generado en la Zona Sur, en especial en la Fila Costeña. Estas construcciones generan procesos de tala incontrolada, erosión y sedimentación de los ríos de la zona.⁹⁷

Un informe de barrida ambiental del Tribunal Ambiental Administrativo, realizado del 29 de agosto al 2 de setiembre de 2011, encontró casos representativos de diferentes problemas ambientales que se están produciendo y son recurrentes dentro del HNTS y zonas aledañas, como la Reserva Forestal Golfo Dulce, Los Mogos, Ciudad Cortés y Palmar. Según el informe, en segundo lugar de afectación se ubicaron los proyectos inmobiliarios o construcciones, que causaron daños como la eliminación del bosque, la afectación de manglares, la sedimentación del río Sierpe y otros afluentes, la desecación de humedales y la invasión del área de protección de ríos y manglares, con la consecuente pérdida de los servicios ambientales que brindan estos ecosistemas, incluyendo su función como recurso turístico.⁹⁸

⁹³ Esta formación de vegetación se refiere a rodales puros, monoespecíficos de una palmera (*Raphia taedigera*), la cual se desarrolla en áreas anegadas que reciben aguas de inundación durante algunos meses del año y que las almacenan. El nivel de las aguas puede bajar pero no totalmente. (Sistema de Información de Recursos Forestales de Costa Rica, Sirefor).

⁹⁴ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos II. P.268. Estos son bosques dominados por el árbol cerillo (*Symphonia globulifera*).

⁹⁵ Lobo, J. 2012. Posibles impactos ambientales del aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Universidad de Costa Rica.

⁹⁶ El proyecto ECOTICOS es una estrategia multidisciplinaria aplicada al desarrollo sostenible de la Región Térraba Sierpe de Costa Rica, cuyo objetivo es la identificación de opciones de desarrollo sostenible para la región del Sur de Costa Rica. Sus miembros son la Universidad de Vermont, la Fundación Neotrópica, la Escuela Latinoamericana de Áreas Protegidas (ELAP) de la Universidad para la Cooperación Internacional (UCI), el Centro de Investigación Marinas y Limnología de la Universidad de Costa Rica, The Florida Institute of Technology, Earth Economics y el Centro Nacional de Alta Tecnología para el Programa Nacional de Investigaciones Aerotransportadas y Sensores Remotos (CeNAT-PRIAS). Mayor información en: <http://www.neotropica.org/article/proyecto-ecoticos/>

⁹⁷ Fundación Neotrópica. 2011. Sería problemática socioambiental en la región Térraba-Sierpe. Noticias. www.neotropica.org.

⁹⁸ Tribunal Ambiental Administrativo. 2011. Humedal Térraba-Sierpe Bajo Destrucción: Informe de Barrida Ambiental. San José, CR, Ministerio del Ambiente, Energía y Telecomunicaciones. 21 p.

El informe evidenció la falta de prevención y control por parte de las municipalidades de la zona, la necesidad de aprobar y hacer cumplir planes reguladores y la falta de recursos humanos y materiales del Sistema Nacional de Áreas de Conservación para realizar su trabajo.

A la fecha de este estudio, está por publicarse en La Gaceta el Plan de Manejo del HNTS, el cual contempla el escenario de construcción del aeropuerto.⁹⁹ Sin embargo, sus alcances estarían limitados en el caso de presentarse un aterrizaje de emergencia, ya que la evacuación del combustible, como sucede en algunos de estos casos, podría impactar altamente al humedal e incluso a las áreas silvestres protegidas aleñadas.¹⁰⁰

Numerosas son las consideraciones ambientales que deben tomarse en cuenta y que se espera sean abarcadas por el estudio de impacto ambiental en curso. Su relevancia estriba en que van más allá de la construcción y operación del aeropuerto y de no abordarse adecuadamente, podrían poner en riesgo los recursos naturales de los cuales depende el turismo en la Zona Sur. Las comunidades locales deben conocer sobre los aspectos ambientales en juego con el fin de ejercer una toma de decisiones informada. Esto debe ser parte del rol de Comisión Técnica Consultiva (CTC), que es el órgano técnico conformado por representantes del Museo Nacional, ACOSA, SINAC, UCR, ZEE, DGAC y comunidades aledañas, para fiscalizar técnicamente el proceso y desarrollo del EIA.

Consideraciones sobre arqueología

Otro aspecto importante por considerarse en la construcción del aeropuerto del sur es la existencia de un patrimonio arqueológico importante en los alrededores de la zona donde se construiría la obra. Este es el caso de las esferas de piedra precolombinas, las cuales fueron creadas en un periodo que inició alrededor del año 400 a.C y se extendió hasta la colonización de Costa Rica por parte de los españoles.

Según el plan maestro del aeropuerto y basado en la consulta a la arqueóloga costarricense Ifigenia Quintanilla, además de las esferas que ya se han encontrado en la zona, “se podría considerar la existencia de más esferas dispuestas en el subsuelo y cubiertas de sedimento”.¹⁰¹ De hecho, el plan señala que se han localizado depósitos

⁹⁹ Morales, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur y plan de manejo del Humedal Nacional Térraba-Sierpe (entrevista). San José, CR, ACOSA.

¹⁰⁰ Instituto Nacional de Biodiversidad, Fundación Neotrópica, Cámara Nacional de Ecoturismo, Fundación Corcovado, Horizontes, CEDARENA, Ecole Experience, Universidad de Vermont, Friends of the Osa, Regenwald der Osterreigher, Prohumana 21, ACTUAR, Canto Rural. 2011. Carta a Oscar Arias Sánchez, Presidente de la República, y Laura Chinchilla, Presidenta Electa, contra la firma de declaratoria de interés público para la construcción del Aeropuerto Internacional del Sur.

¹⁰¹ Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomo II. P.273.

arqueológicos entre las fincas 9 y 10, lo que implica que podrían aparecer más yacimientos, ya que la prospección realizada fue superficial.¹⁰² La esfera más reciente fue descubierta por trabajadores agrícolas en junio de 2012 en la aldea finca 7, junto con material cerámico, herramientas de piedra y cantos rodados.¹⁰³ Esto convierte a la arqueología en un tema delicado para la construcción del aeropuerto y el desarrollo de otras actividades en la zona, que debe gestionarse adecuadamente.



Foto 5. Esferas de piedra en Finca Seis, Pacífico Sur. Gira de campo al sitio de estudio, abril de 2012. Foto Katiana Murillo.

El cantón de Osa fue declarado, además, cantón de interés arqueológico nacional en un decreto ejecutivo publicado en La Gaceta en 1994, con el propósito de reconocer la gran relevancia del patrimonio arqueológico de la zona y promover su investigación, conservación y preservación¹⁰⁴. En su última visita a Europa, la presidenta Laura Chinchilla pidió a la Unesco acelerar la declaratoria de las esferas como patrimonio mundial de la humanidad.¹⁰⁵ Esto le brinda aún más relevancia al tema.

Nuevamente son las comunidades locales las que deben decidir cómo manejar su patrimonio arqueológico, de forma tal que se proteja adecuadamente como recurso turístico. Asimismo, debe analizarse cuidadosamente cómo la construcción y operación del aeropuerto podría incidir, ya sea positiva o negativamente, en ese recurso cultural.

¹⁰² Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomo II. P.335.

¹⁰³ Rodríguez, I. 2012. Descubren nueva esfera de piedra en Zona Sur. La Nación. San José, CR. Jun. 15.

¹⁰⁴ Ver: http://www.museocostarica.go.cr/es_cr/ent-rese-/paisaje-cultural-del-delta-del-diqu-s-2.html?Itemid=64.

¹⁰⁵ Villalobos, C. 2012. Chinchilla pide a Unesco acelerar declaratoria de esferas como patrimonio. La Nación. San José, CR. Mayo 25.

Conclusiones

- Hay razones válidas, en particular las preocupaciones de los pobladores de la Zona Sur en relación con el tema del empleo y de los ingresos familiares, que justifican el análisis de opciones para mejorar la competitividad regional, estimular las micro y pequeñas empresas y diversificar las fuentes de trabajo y de ingresos. En este contexto, analizar la posibilidad de dotar a la región de un aeropuerto internacional es un ejercicio válido en la medida en que se realice en forma informada, amplia e integral.
- El proyecto de construcción de un aeropuerto internacional en el sur despierta la ilusión de aquellos que lo consideran como una oportunidad para exportar sus productos y para atraer más turismo extranjero. Sin embargo, la exportación no está considerada en la futura operación de la obra, lo que contradice las expectativas de muchos productores.
- En lo que corresponde al turismo, hay que destacar que actualmente la actividad turística en la Zona Sur permite una distribución amplia del ingreso de divisas en las comunidades, logrando un efecto multiplicador importante. De darse un ingreso masivo de turistas y la consecuente expansión en la oferta de infraestructura y servicios, se podría estar cambiando para siempre el modelo de turismo que caracteriza a la región, sin que necesariamente esto se traduzca en mayores beneficios para la población.
- El análisis del aeropuerto y de temas asociados como el turismo, la competitividad regional y otros han sido abordados de forma separada por entidades como la DGAC, el ICT y el MEIC, por lo que hasta el momento no existe una visión integral. El asunto del aeropuerto es como un rompecabezas donde las piezas están incompletas y además dispersas en diferentes manos. Además de la ausencia de un trabajo en equipo, falta información fundamental sobre las oportunidades y los riesgos, que permita al gobierno, municipios, pobladores y demás actores interesados tomar una decisión informada en cuanto al futuro de la obra.
- Si se construye, el aeropuerto debiera ser una pieza dentro de un proceso de planificación regional integral y no el eje a partir del cual deba esperarse el desarrollo, con el riesgo -en caso de un crecimiento en la demanda- de repetir la experiencia de Guanacaste que tanto se quiere evitar.

- En el contexto actual, no hay garantía de que algunos de los patrones del desarrollo turístico e inmobiliario masivo y desordenado que se han dado en Guanacaste no se repitan en algunos destinos de la Zona Sur, como resultado directo de la construcción y entrada en operación del aeropuerto. Uno de los riesgos existentes es que el turista que llega a la zona y que se caracteriza por ser educado, amante de la naturaleza y de la cultura local, en muchos casos de altos ingresos y que huye del turismo masivo, pueda ser desplazado por otro de naturaleza *light*, que prefiere la estadía en resorts todo-incluido y que deja menos ingresos en las comunidades. Este cambio de perfil podría atraer inversiones hoteleras grandes con servicio completo, que podrían competir con muchos de los pequeños establecimientos de hospedaje predominantes hoy día, así como con los proyectos de ecoturismo, turismo rural comunitario y turismo cultural. También podría incrementar la demanda de servicios como agua potable, electricidad y carreteras, cuyas inversiones generalmente caen en manos de las instituciones públicas.
- También existe el riesgo de que el país invierta US\$42 millones y que el proyecto no resulte atractivo para actores como líneas aéreas, cadenas hoteleras e inversionistas inmobiliarios. Este resultado (que es posible dadas las condiciones de crisis de la economía internacional) no generaría el efecto “Guanacaste” que muchos temen, pero habría llevado al país a gastar importantes recursos financieros en una obra de escaso impacto en la dinamización de la economía regional.
- Si bien es cierto que la DGAC ha asumido con la responsabilidad del caso el tema de los estudios de impacto ambiental como un factor determinante en cuanto a la continuidad del proyecto, ni esta entidad ni el ICT están estudiando los posibles cambios en los perfiles de turistas que llegarían a la región ni tampoco el impacto que esto tendría en el modelo de turismo predominante hoy día en la región y que se basa en una oferta de micro y pequeñas empresas. Podría ser una posición simplista asumir que el modelo se va a mantener aunque con un flujo mayor de personas. Para el ICT, sus referencias siguen siendo sus planes nacional y regional de turismo sostenible, que se elaboraron sin incluir al aeropuerto internacional, cuando aún esa variable no se había concretado.
- Una comprensión adecuada de la dinámica natural y de la capacidad de carga del conjunto de los ecosistemas terrestres, marinos y costeros de la región, así como contar con instrumentos como los planes reguladores (que a la fecha de este estudio no han sido aprobados), puede ayudar a determinar el impacto de una obra como la propuesta más allá de su entorno inmediato. Para comprender su magnitud, es necesario tomar en cuenta los tipos de inversiones asociadas que la

obra podría atraer, como redes de carreteras, marinas, resorts todo-incluido y desarrollos inmobiliarios asociados a segundas viviendas.

- En cuanto a otros aspectos ambientales, no es conveniente dar por hecho, como lo hace el plan maestro del aeropuerto, que el riesgo de inundación se minimizaría con la existencia de una represa hidroeléctrica que aún no ha sido construida.
- Es fundamental determinar el impacto de la construcción del aeropuerto sobre posibles yacimientos arqueológicos, entre los que destacan las esferas de piedra precolombina que el país busca declarar ante la UNESCO como Patrimonio Mundial de la Humanidad.
- En el tema de vulnerabilidad y la atención de emergencias, está claro que contar con un aeropuerto internacional sería de gran beneficio para las labores de evacuación y movilización de equipo y alimentos. Sin embargo, al igual que sucede con el tema turístico, si esto no viene acompañado de una infraestructura vial adecuada y, más aún, adaptada a los escenarios de riesgo y vulnerabilidad climática para la región, el panorama serían comunidades aisladas con solo un punto de conexión con la capital.
- El cómo lograr que el turismo crezca cuantitativa y cualitativamente de manera que beneficie a las comunidades de la Zona Sur en forma directa e integral es un asunto que debe analizarse con cuidado para determinar en qué medida un aeropuerto internacional es una inversión necesaria o no y, de concretarse, cómo garantizar que el mismo y todos los demás procesos que desencadene respondan a las necesidades y expectativas de los pobladores de la Zona Sur.
- Es importante que el tipo de desarrollo que se quiere y puede producirse en la Zona Sur se discuta, consulte y construya con los diferentes sectores y comunidades de forma consensuada, coordinada y transparente, donde participen las diferentes instancias privadas y gubernamentales. Esta discusión debiera trascender el tema de las expectativas de los pobladores, para incluir también información que aporte a la viabilidad y posibles resultados de las decisiones que se tomen.

Bibliografía consultada

- Agüero, M. 2008. Estudios para aeropuerto del sur estarán listos en junio. La Nación. San José, CR, marzo 27.
- Aguilar, Bernardo. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, Costa Rica, Fundación Neotrópica.
- Araya, LC. 2011. Un aeropuerto para la Zona Sur. Diario Extra. San José, CR, nov.22: Opinión.
- Araya, LC. 2011. Un aeropuerto para la Zona Sur. La Nación. San José, CR, dic. 19: Opinión.
- Arenas, C. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (correo electrónico), Guatemala, Avianca-Taca.
- Aronne, E. 2012. Más de 3800 hectáreas de manglares se perdieron en el país en últimos 20 años. Reloj. San José, CR, mayo 24.
- Bermúdez, M. 2009. Aeropuertos a variar plan de vuelo. El Financiero. San José, CR, mayo 30.
- Calleja, Alessandra. 30% de turistas vienen al país atraídos por plumas y cantos. La Nación, San José, CR, mayo 23.
- Camacho, María. Obras de infraestructura vial para la península de Osa. (Correo electrónico). San José, CR. CONAVI.
- Canales, D. 2009. Aeropuerto en la zona sur no logra despegar. La República. San José, Costa Rica. Jul. 20.
- Canales, D. 2011. Aeropuerto del sur atenderá naves de hasta 150 pasajeros. La República. San José, CR. Dic. 28.
- Casa Presidencial. 2012. Presidenta llama a sumar esfuerzos en pro de competitividad de Zona Sur. Comunicado. San José, CR. Jun.8.
- Contraloría General de la República. 2011. Informe de los Resultados de la Auditoría Operativa Acerca del Cumplimiento por parte del Estado de las Medidas de Protección y Conservación de los Humedales de Importancia Internacional (Convención Ramsar). 36 p.

- Cordero, S. 2011. Queremos iniciar aeropuerto en el sur en el 2011. Diario Extra. San José, CR, oct. 17.
- Dirección de Cooperación Técnica de OACI. Plan Maestro de Aeropuerto del Sur-Costa Rica. Tomos 1 y II. 350 p.
- Driscoll, L; Hunt, C; Honey, M;Durham, W. 2011. La importancia del ecoturismo como una herramienta de conservación y desarrollo en la península de Osa. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 73 p.
- Esquivel, . 2012. Perspectiva sobre la construcción de aeropuerto internacional en la Zona Sur desde el punto de riesgo y atención de emergencias. San José, CR. Comisión Nacional de Emergencias.
- Fundación Neotrópica. 2011. Sería problemática socioambiental en la región Térraba-Sierpe. Noticias. www.neotropica.org.
- Gamazo, J. 2012. Posición sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, De Lucha Campesina de Finca 9.
- Good morning Pavones, news from Costa Rica, CR. Fundraising Drive for Pilon Airport. Consultado 16 jun. 2012. Disponible en <http://www.goodmorningpavones.com/2011/03/airport-pilon-pavones-fundraising.html>
- Herrera, LM. 2008. Informarán sobre factibilidad de terrenos para aeropuerto del sur. La Prensa Libre. San José, CR, mayo 26.
- Honey, M; Vargas, E;Durham, W. 2010. Impacto del turismo relacionado con el desarrollo en la costa pacífica de Costa Rica. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 125 p.
- ICT (Instituto Costarricense de Turismo, CR).2011. Plan de Desarrollo Turístico Pacífico Sur. San José, CR. 91 p.
- ICT (Instituto Costarricense de Turismo, CR).2010. Plan Nacional de Turismo Sostenible de Costa Rica 2010-2016. San José, CR. 35 p.
- IMN (Instituto Meteorológico Nacional, CR). 2012. Gestión del Riesgo Climático, Agua y Desarrollo Humano. San José, CR, 63 p.
- Instituto Nacional de Biodiversidad, Fundación Neotrópica, Cámara Nacional de Ecoturismo, Fundación Corcovado, Horizontes, CEDARENA, Ecole Experience,

- Universidad de Vermont, Friends of the Osa, Regenwald der Osterreich, Prohumana 21, ACTUAR, Canto Rural. 2011. Carta a Oscar Arias Sánchez, Presidente de la República, y Laura Chinchilla, Presidenta Electa, contra la firma de declaratoria de interés público para la construcción del Aeropuerto Internacional del Sur.
- Loaiza, V. 2007. El sur tendrá aeropuerto en el 2010. La Nación. San José, CR, jul. 15.
- Loaiza, V. 2011. Proyecto de aeropuerto en la zona sur se reduce y abarata. La Nación. San José, CR. Feb. 20.
- Lobo, J. 2012. Posibles impactos ambientales del aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Universidad de Costa Rica.
- Kogan, M. 2009. Analysis of International Airport Surveys: 2006-2008. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 17 p.
- Madrid, Mayra. 2012. Vuelos de los Estados Unidos llegarán directo a Chiriquí. Panamá América. Ciudad de Panamá, Panamá. Abril 13.
- Monge, A. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Fundación Corcovado.
- Morales, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur y plan de manejo del Humedal Nacional Terraba-Sierpe (entrevista). San José, CR, ACOSA.
- Morales, L; Pratt, L. Analysis of the Daniel Oduber Quirós International Airport, Liberia, Guanacaste. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 17 p.
- Murillo, A. 2009. Panamá apoyaría proyecto de aeropuerto en la zona sur. La Nación. San José, CR, jul. 16.
- Obando, F. 2012. Perspectivas sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista). Palmar Sur, CR. SURCOOP, R.L.
- Pfister, H. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Cayuga Sustainable Hospitality.
- Penón, M. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR.
- Portugués, R. 2012. Aeropuerto “verde” en zona sur toma vuelo. La Prensa Libre. San José, CR, feb.20.

- Ramos, JC. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Cámara Nacional de Turismo.
- Redacción. 2010. Costa Rica tendrá un nuevo aeropuerto internacional. Revista Construir. San José, CR. Oct.22.
- Redacción. 2011. Defienden aeropuerto de Osa en la Asamblea Legislativa de Costa Rica. Elpaiscr. San José, CR, ago.12.
- Redacción. 2011. Aeropuerto perjudicará humedal y arqueología en zona sur de Costa Rica. Elpaiscr. San José, CR, set.10.
- Redacción. 2012. Estado Costarricense impulsará proceso de consulta en torno al proyecto El Diquís. Semanario Universidad. San José, CR, marzo 26.
- República de Costa Rica. 2011. Declaratoria de interés público de las acciones para determinar la ubicación y construir un aeropuerto internacional en la zona sur de Costa Rica. Decreto ejecutivo No 36226-MOPT. San José, CR, La Gaceta No 175.
- República de Costa Rica. 2011. Creación de la Comisión Coordinadora del aeropuerto de la Zona Sur. Decreto ejecutivo No 36834-MOPT. San José, CR, La Gaceta No 216.
- Rodríguez, A. 2012. El perfil del viajero internacional que visita Costa Rica. El Financiero. San José, Costa Rica. Abril 26.
- Rodríguez, I. 2012. Descubren nueva esfera de piedra en Zona Sur. La Nación. San José, CR. Jun. 15.
- Román, M. 2009. Dinámica del mercado inmobiliario en la costa pacífica de Costa Rica. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 74 p.
- Rugama, E. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR.
- Sáenz, G. 2007. Zona sur con nuevo aeropuerto. Diario Extra. San José, CR, jul.16.
- Sanabria, R. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Rainforest Alliance.
- Santamaría, E. 2012. Perspectiva sobre el mercado inmobiliario en la zona sur de Costa Rica (entrevista). San José, CR. Century 21 Central America.
- Seas, F. 2012. Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista). San José, CR, Programa para el Fortalecimiento de la Competitividad

de la región Brunca en los Sectores de Agroindustria y Turismo con Énfasis en la Creación de Empleos Verdes y Decentes para la Reducción de la Pobreza.

Soriano, George. *Tourism Industry Perspectives*. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 48 p.

Sosto, Carlo. 2012 *Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto internacional en la Zona Sur (entrevista)*. San José, CR, NatureAir.

Soto, E. 2012. *Abrirán licitación para evaluar impacto ambiental de Aeropuerto del Sur*. El Financiero. San José, CR. Feb.27.

Soto, E.2012. *Firma española evaluará factibilidad ambiental de aeropuerto del sur*. El Financiero. San José, CR. Mayo 29.

Soto, E. 2012. *Nuevo aeropuerto del sur despierta recelo de empresarios y ambientalistas*. El Financiero. Mar. 8.

Soto, E. 2011. *Aeropuerto del sur busca aterrizar*. El Financiero. San José, CR, set.25.

Tribunal Ambiental Administrativo. 2011. *Humedal Sierpe Térraba Bajo Destrucción: Informe de Barrida Ambiental*. San José, CR, Ministerio del Ambiente, Energía y Telecomunicaciones. 21 p.

Vargas, E. *Impactos ambientales de los desarrollos turísticos y residenciales en la costa pacífica de Costa Rica*. Washington, D.C., Center for Responsible Travel. 167 p.

Vindas, L. 2011. *Aeropuerto en Zona Sur sería ecológico*. El Financiero. San José, CR. Mar.17.

Zamora, JM; Cerdas, M. 2012. *Planteamiento sobre el proyecto de aeropuerto en la Zona Sur (entrevista)*. San José, CR, Aviación Civil.

Uribe, J. 2012. *Perspectiva sobre la construcción de un aeropuerto en la Zona Sur (entrevista)*. Sierpe de Osa. Tour operador La Perla del Sur Adventures.

Villalobos, C. 2012. *Chinchilla pide a Unesco acelerar declaratoria de esferas como patrimonio*. La Nación. San José, CR. Mayo 25.

Son 66 citas vs. 101 notas de pie de pagina!

Lista de personas entrevistadas

Alejandra Monge, directa ejecutiva de Fundación Corcovado

Allan Flores, ministro de Turismo de Costa Rica

Aradelia Hernández, propietaria del hotel Mar y Luna, Golfito

Bernardo Aguilar, director ejecutivo de Fundación Neotrópica

Carlo Sosto, gerente general de Nature Air (en el momento de la entrevista).

Claudia Arenas, directora internacional de Comunicaciones y Asuntos Corporativos de Avianca-Taca.

Franklin Obando, coordinador de proyectos especiales de la Cooperativa de Producción Agropecuaria, Industrial y de Servicios Múltiples (SURCOOP, R.L)

Edgar Santamaría, gerente general de Century 21 para Centroamérica

Etilma Morales, directora Área de Conservación de Osa

Flor Seas, gerente del Programa Conjunto de las Naciones Unidas: Fortalecimiento de la Competitividad de la Región Brunca en los Sectores de Agroindustria y Turismo con Énfasis en la Creación de Empleos Verdes y Decentes para la Reducción de la Pobreza

Hans Pfister, presidente y copropietario de Cayuga Sustainable Hospitality

Jorge Uribe, empresario turístico de Sierpe

José Gamazo, líder del Comité de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur

Juan Carlos Ramos, presidente de la Cámara Nacional de Turismo

Jorge Lobo, biólogo y académico de la Universidad de Costa Rica

José Miguel Zamora, Dirección General de Aviación Civil

Lidier Esquivel, Jefe de Prevención de la Comisión Nacional de Emergencias

Marcela Román Forastelli, economista

Margarita Penón, exdiputada y exprimera dama de la República

Miguel Cerdas, Unidad de Gestión de Proyectos de la Dirección General de Aviación Civil

Ronald Sanabria, vicepresidente de Turismo Sostenible de Rainforest Alliance