

*Comisión Interinstitucional
de Marinas y Atracaderos
CIMAT-ICT*

Instituto Costarricense de Turismo

Informe final de investigación

Posible impacto socioeconómico de
proyectos de ampliación y construcción de
marinas en la Subregión de Influencia
Corcovado-Golfito, Región Pacífico Sur,
Costa Rica

Francia Borowy
Consultora

Noviembre de 2006

Índice

Introducción.....	4
Objetivo de esta investigación	4
Metodología	4
Primera fase:	5
Cronograma de la investigación	9
Delimitación del área de estudio:	10
La ley de Marinas y su objetivo central	12
La necesidad de las marinas y atracaderos	13
Criterios nacionales e internacionales para el desarrollo de marinas	15
Los impactos	15
La prevención	15
Los proyectos de marinas para la región estudiada	16
Marina Golfito:	16
Marina Cocodrilo Bay	17
Marina Banana Bay	19
Marina Puertocito	19
La región estudiada y sus características socioeconómicas y ambientales	20
Resumen de historia de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito	20
Características generales de la región	21
Características de la población de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito	23
Distribución espacial de la población	23
Estructura de la población	25
Población por Sexo	27
Educación	28
Zonas y actividades potencialmente afectadas directa o indirectamente, con el desarrollo de marinas turísticas	31
Zonas potencialmente afectadas:	31
Actividades potencialmente afectadas:	40
Sectores de población potencialmente afectados	47
Tipo de empleos directos e indirectos con potencialidad de generarse por las actividades propias de las marinas	55
Empleos en el sitio de la marina bajo la administración de la marina	55
Empleos en el sitio de la marina bajo administración de otros	56
Fuera de la marina:	57
Empleos en actividades conexas en la región:	58
Zonas con potencial de trabajo – nuevas fuentes de empleo y alternativas de trabajo	60
Efecto inmediato de la apertura de proyectos de marinas sobre la actividad turística de la zona	62
Hotelería	64
El posible aeropuerto internacional en el Sur:	65

Gastronomía	65
Esparcimiento	66
Centros de información turística	66
Agencias de turismo receptivo	67
Agencias de alquiler de vehículos	67
Otros servicios relacionados con el turismo	68
Potencial impacto socioeconómico a corto plazo	69
El desarrollo social en la subregión	69
El empleo en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito:	70
Aumento en el morimiento económico	73
Percepción de la población sobre impacto económico de la afectación del medio ambiente en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito	80
Producto turístico y naturaleza	80
Pesca artesanal y naturaleza	80
Pobladores campesinos y naturaleza	81
Imagen del país y naturaleza	81
Juventud y naturaleza	81
Ciencia y naturaleza	81
Conclusión	82
La percepción local respecto al desarrollo de las marinas	83
El caso de la Marina Golfito:	83
El caso de la Marina Cocodrilo Bay	84
El caso de la Marina Banana Bay	85
Conclusiones generales:	86
1. La realidad del impacto	86
2. El movimiento a favor de las marinas	86
3. El movimiento en contra de las marinas	87
4. Nuevas marinas	87
5. Planificación preventiva	88
6. El desempleo y la capacitación	88
7. Las marinas y la ciudad	89
8. Las marinas en un medio natural	89
9. La prostitución	90
10. La especulación con las tierras	90
11. El seguimiento ambiental	90
12. El financiamiento de los proyectos	91
Anexos	92
Anexo 1. Guías de observación y entrevistas	92
Anexo 2. . Tipos de servicios en Marinas e impactos ambientales potenciales	94
Anexo 3. Buenas Prácticas de Manejo de Marinas	96

Introducción

Objetivo de esta investigación

El presente informe contiene los resultados de una investigación realizada para la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT) órgano desconcentrado en grado máximo, adscrito al Instituto Costarricense de Turismo (ICT), con el fin de analizar el impacto socioeconómico que causaría el desarrollo de proyectos de marinas y atracaderos y coadyuvar con una caracterización general por regiones en la zona de Golfito-Corcovado. Esta información resultante del estudio tiene el propósito, junto con los planes generales del ICT, proporcionar los parámetros mínimos que orienten a los desarrolladores encargados.

Los objetivos específicos que guiaron este estudio se plantearon acorde con las especificaciones de resultados a obtener, establecidas por la parte contratante en el cartel de la oferta de servicios:

- Identificar la o las **zonas** y **actividades** potencialmente afectadas directa o indirectamente, con el desarrollo de marinas turísticas.
- Identificar los **sectores** de población potencialmente afectados.
- Establecer el **tipo** de empleos directos e indirectos con potencialidad de generarse por las actividades propias de las marinas.
- Identificar **zonas con potencial** de trabajo – nuevas fuentes de empleo y alternativas de trabajo.
- Establecer el **efecto inmediato** de la apertura de proyectos de marinas sobre la actividad turística de la zona. Considerando los siguientes subsectores: Hotelería, Alimentación, Esparcimiento, Centros de información turístico, Agencias de turismo receptivo, Agencias de alquiler de vehículos, Otros servicios relacionados con el turismo.
- Establecer el **potencial impacto** socioeconómico a corto plazo.

Metodología

Se realizó una investigación de carácter cualitativo a fin de recabar o confirmar información de base sobre la situación actual de la Subregión y determinar la percepción de una variedad de informantes de la subregión sobre el establecimiento de los proyectos de Marinas y Atracaderos Turísticos en Golfito-

Corcovado y su impacto socioeconómico en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito.

Se recurrió a estrategias de aproximación a la realidad utilizadas por el método etnográfico, las cuales permitieron establecer de forma cualitativa, la valoración que la población investigada tiene respecto al futuro proyecto en estudio. Se aplicó la técnica de entrevistas abiertas, que esencialmente involucró informantes claves de la región como empresarios de las marinas, funcionarios públicos, productores agropecuarios, comerciantes y proveedores, empleados turísticos, empresarios turísticos, líderes de los grupos comunales y habitantes de la localidad, llegándose a realizar 57 entrevistas a profundidad y otras tantas consultas rápidas a personas también de diversas ocupaciones y responsabilidades.

En todas las localidades visitadas se procuró contactar a los líderes comunales, representantes políticos, representantes administrativos, personeros del Estado, representantes de la sociedad civil, empresarios de los ramos principales en el sitio, grupos ecologistas, microempresarios y otros que en cada caso se visualizaban como necesarios para complementar la información básica.

Para la aplicación de las entrevistas se elaboró una guía de entrevista (ver anexo 1), Esta entrevista se aplicó con el fin de establecer los aspectos fundamentales en los cuales la colectividad de los entrevistados, coincidían o se contradecían en los temas de interés para la presente investigación. De igual forma, se aplicó para la recolección de los datos la técnica de la observación, que permitió, junto con la revisión documental, triangular la información (control cruzado entre diferentes fuentes de datos: personas, instrumentos, documentos, observación o la combinación de todos ellos), tanto en la misma fase de campo como en la fase de análisis interpretativo.

Las estimaciones económicas presentadas en este informe son derivadas de forma indirecta de variables obtenidas sobre el terreno en esta investigación y en otras realizadas en diferentes regiones del país, como Flamingo y Herradura, relacionando con datos obtenidos en las entrevistas y en la revisión bibliográfica, especialmente datos estadísticos y económicos de instituciones como el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) y el ICT.

El proceso de investigación se subdividió en dos etapas:

Primera fase:

Se realizó un proceso de revisión bibliográfica y documental que incluyó tanto documentación oficial como privada, con el fin de obtener información estadística sobre algunas variables de tipo socioeconómico, contenidas en el capítulo de ambiente socioeconómico del formulario para la realización de los Estudios de

Impacto Ambiental de la SETENA, ajustándolos a los requerimientos específicos de la presente investigación.

Documentos revisados:

Se han revisado documentos relacionados con la temática, a fin de precisar o verificar elementos suministrados en las entrevistas. Entre estos documentos están:

- La Ley de Marinas y sus modificaciones.
- Proyecto de Marina Golfito.
- Proyecto de Marina Cocodrilo Bay
- Proyecto de Marina Puertocito
- Proyecto de Marina Banana Bay
- Estudio de Impacto Ambiental de Marina Golfito
- Listados de Marinas de Región Pacífico Sur.
- Leyes y reglamentos particulares de la zona del Pacífico Sur.
- Plan Regulador de Pavones.
- Bibliografía diversa y fuentes de Internet sobre de historia natural de la región.
- Registros estadísticos del Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- Plan Regulador Parcial Sector Costero de Puerto Jiménez, Golfito.
- Estudio para el Plan de Uso de la Tierra en las Zonas Costeras de las Unidades de Planeamiento Turístico en la República de Costa Rica. Corcovado-Golfito.

Asimismo, se llevó a cabo trabajo de campo, realizando entrevistas y observación, así como reuniones tipo taller con grupos locales, para obtener la información básica.

Regiones estudiadas en el proceso de investigación¹:

Se efectuó un proceso de visitas a los diferentes distritos de lo que se consideró la región de influencia inmediata (Subregión de Influencia Corcovado-Golfito) y de la región de influencia distante (Región Pacífico Sur), de los posibles proyectos de marinas en la subregión Corcovado Golfito.

Entre las localidades visitadas para efectos de recopilar información están las siguientes:

¹ Se puede observar la calendarización de las visitas a las localidades en el cronograma de la investigación, al final de este apartado.

La ciudad de Golfito:

- Aquí se contactó con el Gobierno Local, con personeros de MINAE, de INCOPECA, de la Academia de Guardacostas y de otras instituciones, así como representantes del sector privado.
- Se visitó la zona donde va a ser construida la Marina Golfito y se estableció contacto con la empresa responsable del desarrollo de esa marina.
- Se realizó observación sobre la dinámica del muelle y sobre el panorama urbano en la región inmediatamente circundante a la zona de la marina.
- Se visitó a dirigentes del sector turístico y a empresarios turísticos a fin de conocer sus criterios respecto a la construcción de una marina en Golfito y para recolectar información relativa al potencial impacto económico sobre la población en general y sobre el sector en particular.
- Se indagó información documental en manos de la Municipalidad sobre el Planeamiento Urbano de Golfito.

Pavones:

- Se visitó la zona de Pavones que representa, de acuerdo con empresarios turísticos locales, uno de los atractivos regionales más importantes.
- Allí se estableció contacto con vendedores de bienes raíces, empresarios y comerciantes de la zona.
- Se hizo observación in situ de las características naturales y sobre la calidad de los servicios turísticos locales.
- También se valoró el estado de la infraestructura básica.

Ciudad Cortés

- En esta localidad se estableció contacto con la dirigencia municipal y con habitantes de la ciudad y sus alrededores para examinar su percepción sobre el desarrollo turístico local y sobre el desarrollo de marinas en la península y en el litoral hasta la localidad de Dominical.
- Se realizó observación de la región respecto a su estado de desarrollo infraestructural y productivo.

Dominical:

- Se estableció contacto con la dirigencia turística de la franja marino costera que va desde Dominical hasta la región del Térraba.
- Se entrevistó a representantes de la empresa turística local, incluyendo empresarios de tour operadoras acuáticas.
- Se entrevistó a dirigentes locales de asociaciones de desarrollo y ecologistas, así como a dueños de negocios turísticos de gastronomía.
- Se participó de una reunión del sector turístico de la región con el Ministro de Turismo.

Sierpe:

- Se observó el nivel de desarrollo turístico de la región, de la infraestructura, de los atracaderos locales y de la dinámica empresarial.
- Se entrevistó a turoperadores de paseos en lancha por el manglar y por el golfo Dulce.
- Se entrevistó a empresarios gastronómicos y proveedores de la localidad.

Río Claro:

- Se visitó río Claro en donde se realizó entrevistas a empresarios y emprendedores de toda la región reunidos en la localidad.
- Se conoció el criterio de empresarios turísticos respecto a la necesidad o no de una marina en la región y de su posible impacto en el sector y en la economía en general.
- Se valoró el posible impacto de las marinas en el desarrollo ulterior de las tierras internas y montañosas de la región.

Puerto Jiménez:

- Se realizó una observación del lugar donde se ubica el actual atracadero de Cocodrilo Bay y su entorno natural, social y comercial.
- Se realizó una reunión con grupo comunal de informantes, algunos de estos de la Asociación de Desarrollo Comunal y empresarios turísticos, a fin de profundizar sobre la percepción de estas personas respecto a la ampliación del atracadero hasta el grado de marina.
- Se conversó con particulares sobre aspectos relativos a la problemática social y económica de la localidad.
- Se estableció el nivel de oposición al proyecto de marina así como las razones para esto.

Uvita:

- Se estableció contacto principalmente con algunas microempresas de turoperadores locales, especializados en pesca deportiva.
- Se observó las circunstancias en las que operan los procesos de abordaje y desembarco de turistas en un lugar que no cuenta con facilidades.
- Se apreció el grado de desarrollo de los servicios de pesca deportiva.

Segunda fase:

Se efectuó, paralela y posteriormente a este proceso de investigación de campo, la síntesis e interpretación de la información obtenida, guiada por los resultados establecidos en el capítulo de Especificaciones de la contratación directa que dio

origen a este estudio. Se procedió a la realización de un análisis interpretativo de los criterios expresados, procediendo a la triangulación (control cruzado entre diferentes fuentes de datos: personas, instrumentos, documentos, observación o la combinación de todos ellos), cotejando la información suministrada y verificando sobre el terreno, telefónicamente y con otras entrevistas los aspectos señalados como críticos. La triangulación, como una de las técnicas de análisis de datos más características de la metodología cualitativa, jugó un papel determinante en el análisis de los datos obtenidos, pues permitió valorar aspectos que de otra manera no se hubiese podido abordar, como es el caso de:

- Los pormenores de la apreciación por parte de grupos sociales y sectores de población sobre la real necesidad social del desarrollo de marinas o turístico en la subregión y la región.
- La naturaleza de la oposición que manifiestan parte de las organizaciones y pobladores al desarrollo del turismo masivo y, por ende, de infraestructuras dirigidas a fomentar ese tipo de turismo.
- Las razones sociales y económicas que motivan a quienes ven en las marinas un importante paso hacia el desarrollo regional.
- Las contradicciones entre las Instituciones del Estado respecto a los procesos llevados a cabo para la adjudicación de los permisos y sus preocupaciones respecto al desarrollo y operación de los proyectos.
- El papel de los atracaderos en la cultura de las comunidades costeras de la Región Pacífico Sur y su actitud respecto a la instalación de marinas con capital privado.
- Las opiniones de los pobladores, empresarios y funcionarios sobre el papel de los políticos y jefes del Estado en la región.

Cronograma de la investigación

Actividades Fechas	11 a 23 de octubre	24 a 31 de octubre	1 a 7 de noviembre	8 a 14 de noviembre	15 a 21 de noviembre	22 a 28 de noviembre	28 al 4 de diciembre
Recopilación de información documental							
Visita de reconocimiento							
Reuniones con informantes clave							
Visitas de observación y para entrevistas en las localidades de la Región Pacífico sur.	Golfito, Ciudad Cortés, Pavones, Paso Canoas	Golfito, San Vito, Dominical, Uvita	Sierpe, Palmar, Ciudad Neilly.	Puerto Jiménez, Ciudad Cortés, Boruca, La Gamba.	Golfito, Río Claro.		
Análisis de información							

Organización de la información en función de los objetivos							
Valoración de la información recopilada							
Presentación del primer avance de resultados de la consultoría							
<i>Síntesis e interpretación</i>							
Relación entre variables estudiadas							
Interpretación de resultados							
Edición del informe final							
Entrega del Informe Final							

Delimitación del área de estudio:

La Subregión de Influencia Corcovado-Golfito

Para efectos del presente estudio, se asume la existencia de una Subregión de Influencia Corcovado-Golfito (SICG), que abarca específicamente los poblados y comunidades del cantón de Golfito y la línea costera del Cantón de Osa en el Golfo Dulce y Sierpe. Sobre esta Subregión, que se presume como la de impacto inmediato, se realizaron las tareas más exhaustivas del presente trabajo, sin dejar de lado que la incidencia de las marinas no tiene un límite geográfico, por lo que se consideró, para algunos aspectos, también un ámbito más amplio de impacto indirecto, que denominamos Región Pacífico Sur.

Las siguientes condiciones caracterizan las localidades ubicadas en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito:

- Allí se encuentran la mayoría de los pobladores locales que potencialmente podrían ocupar un puesto en actividades turísticas relacionadas con la Marina.
- En esas comunidades habita una población cuyo entorno laboral y cotidiano no está directamente vinculado con los quehaceres propios de la marina, pero sí forman parte de actividades que eventualmente podrían relacionarse con dicho rubro.
- En esa zona se ubican importantes atractivos turísticos, vinculados a las diferentes formas de servicio que se brindan por parte de empresas

establecidas en la región desde hace década, con respecto a las actividades comerciales y de servicios, así como recursos naturales de gran belleza e importancia regional y nacional.

La Región Pacífico Sur

Se asume una Región de Influencia del Pacífico Sur (RIPS) que incluye, además de la SICG, comunidades y poblaciones de los Cantones de Osa (por ejemplo, Dominical, Uvita, Cortés, Palmar, Sierpe), Coto Brus (San Vito) y Corredores (Neyli, Conte, Pavones), así como otros poblados del cantón de Buenos Aires como son Colinas, Rey Curré, Boruca y Potrero Grande.

Las siguientes condiciones caracterizan las localidades ubicadas en la Región Pacífico Sur:

- Algunos son lugares en los que se ha desarrollado el turismo con una importante oferta para la demanda nacional e internacional, como son los casos de Dominical, Sierpe, Pavones, Uvita y otros.
- Son lugares en los que habita una población con experiencia en el plano turístico, en especial en la pesca deportiva, derivada de su experiencia de vida en la pesca artesanal.
- Muchas de estas localidades guardan atractivos naturales de tipo ecoturístico, que podrían pasar a ser destinos importantes para los tours que se ofrecerían en la región para los usuarios de las marinas.
- En esta región se ubican una serie de culturas indígenas que no se encuentran en otras zonas turísticas del país, dándole al producto turístico regional un atractivo y carácter cultural especial.

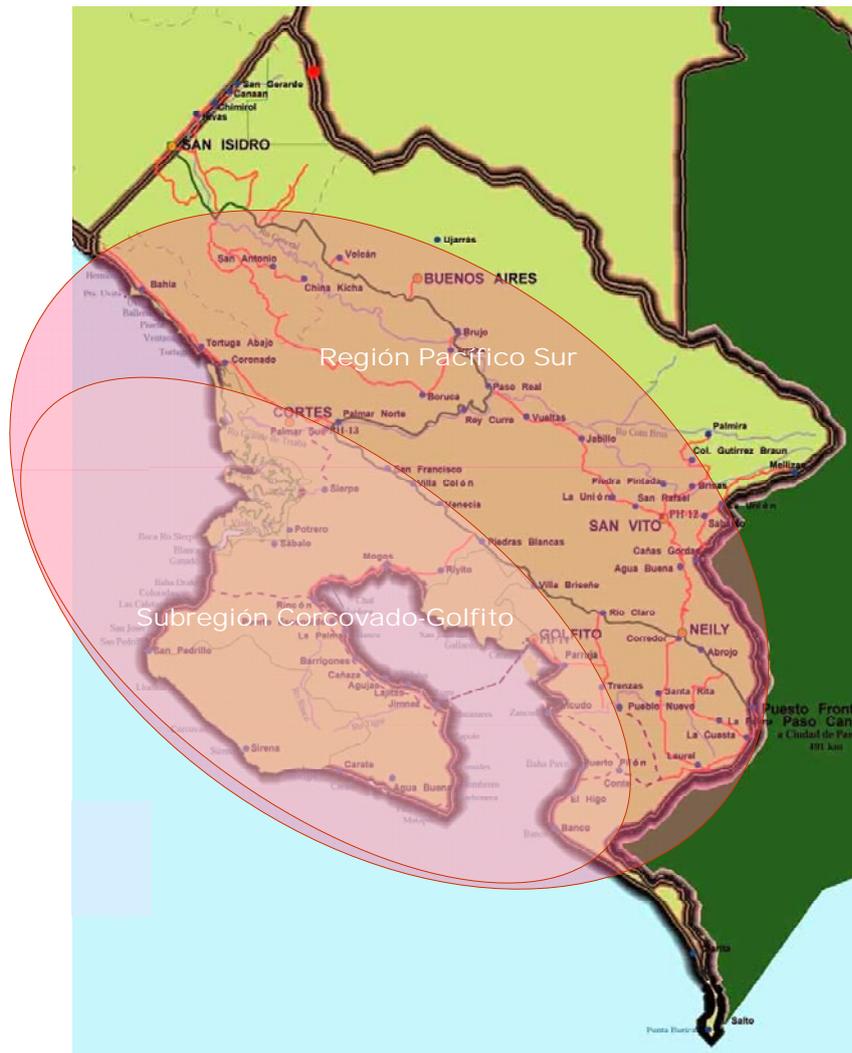


Figura 1: Ubicación espacial de la Región de Influencia Pacifico Sur y Subregión de Influencia Corcovado-Golfito.

La ley de Marinas y su objetivo central

En 1997 fue aprobada en Costa Rica la Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas², que constituye el primer marco jurídico integral que rige la instalación de marinas y atracaderos en el país. Esta Ley³ ampara el funcionamiento de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos (CIMAT), cuya sede está en el Instituto Costarricense de Turismo y que constituye el órgano político y técnico

² ICT, 2002. **Normas que Regulan las Empresas y Actividades Turísticas**. San José, Costa Rica.

³ Ley No. 7744 del 19 de diciembre de 1997, Publicado en La Gaceta No. 26 de 6 de febrero de 1998.

que autoriza y supervisa la instalación de marinas y atracaderos. Coordina una función de supervisión interinstitucional desde el planeamiento territorial, el diseño de los proyectos y los procesos constructivos, hasta su operación.

La Ley de Marinas se aboca en lo fundamental a establecer la normativa de una serie de procesos necesarios para el establecimiento de marinas o atracaderos, en lo que debe ser un marco de congruencia con los requerimientos de desarrollo local y regional.

Los aspectos principales que enfoca la Ley y que son tareas básicas que debe coordinar la CIMAT son: autorización, control jurídico, trámite, atribuciones de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos, documentos para obtener la concesión, trámite de la solicitud, resolución de la solicitud, determinación del plazo de concesión y sus prórrogas, definición del titular de concesión, garantías del proceso, devolución de garantía, inscripción, autorización municipal, cobro municipal, derechos del concesionario, extinción de concesión, caducidad de las concesiones, normativa para embarcaciones extranjeras, las posibles sanciones a representantes legales, concesión e instalaciones como garantía por créditos y la aplicación de esta Ley en el Proyecto Golfo de Papagayo.

La Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos esta integrada por el Instituto Costarricense de Turismo, que preside la Comisión, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) y el Ministerio de Salud Pública. El seguimiento técnico de todos los procesos bajo la responsabilidad de la CIMAT, son llevados a cabo por parte de la Secretaría Técnica de la CIMAT, ubicada en el Instituto Costarricense de Turismo.

La necesidad de las marinas y atracaderos

En casi todos los países del mundo que las poseen, las marinas y atracaderos son infraestructuras imprescindibles para llevar a cabo de manera segura y controlada el arribo de los navíos que cumplen funciones de tipo comercial, de transporte público y privado y de tipo turístico. Gran parte de los atracaderos en nuestro país, así como las marinas que han funcionado hasta el día de hoy, se desarrollaron sin existir una legislación específica, motivo por el cual sus características físicas, su manejo y sus controles por lo general eran muy diversos y estaban sujetos a la capacidad de control que tuvieran los municipios, la capitanía de puerto correspondiente o el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En la actualidad contamos con una legislación de marinas y atracaderos, que se describe en el apartado anterior, que constituye el punto de referencia de los proyectos que se presentan en la actualidad. A criterio de legisladores, empresarios y dirigentes políticos locales, esta legislación requiere de una reforma

por cuanto establece umbrales muy altos y un proceso complejo para la aprobación de las marinas y atracaderos. La reforma a la Ley de Marinas⁴ es un paso que a criterio de los funcionarios de la Secretaría Técnica de la CIMAT, permitirá dar marcha a una cadena de solicitudes para el desarrollo de marinas en todo el país, que es numeroso, como puede verse en el siguiente cuadro, además de dar y seguimiento a la marina ya existente.

Cuadro 1: Proyectos de marinas y atracaderos presentados a la CIMAT

PROYECTO Y UBICACIÓN
PROYECTO MARINA GUAITIL, PLAYA NARANJO DE PAQUERA
MARINA BAHIA BANANO, GOLFITO CENTRO
PROYECTO MARINA FLAMINGO, BAHIA POTRERO DE SANTA CRUZ
MARINA LOS SUEÑOS –PLAYA HERRADURA DE GARABITO
PROYECTO MARINA PUERTOCITO, PUERTOCITO DE OSA
PROYECTO MARINA PLAYA DEL COCO, PUNTA CENTINELA, PLAYA EL COCO DE CARRILLO
PROYECTO MARINA DEL PACIFICO MATA DE LIMON DE ESPARZA
PROYECTO MARINA PEZ VELA, QUEPOS DE AGUIRRE
PROYECTO MARINA PUERTO CARRILLO, PLAYA CARRILLO DE HOJANCHA
PROYECTO MARINA GOLFITO – PROYECTO DE REVITALIZACIÓN DE GOLFITO
PROYECTO MARINA CARARA BAY, PLAYA AGUIJITAS DE GARABITO
PROYECTO MARINA PAPAGAYO, PLAYA MANZANILLO, PAPAGAYO
PROYECTO MARINA PORTAL DEL MAR, PUNTARENAS CENTRO
PROYECTO MARINA BAHIA, PLAYA PANAMA DE SARDINAL, GUANACASTE
PROYECTO MARINA PUNTA SOL, PUNTA CENTINELA, PLAYAS DEL COCO DE CARRILLO
COSTA RICA YACHT CLUB, PUNTARENAS CENTRO
PROYECTO MARINA PUNTA PIEDRA AMARILLA, SECTOR SUR BAHIA BALLENA
MARINA MOIN & RESORT

Fuente: CIMAT-ICT. San José, Costa Rica, 2006.

Como puede notarse, los proyectos de marinas se ubican principalmente en regiones turísticas, en las cuales la demanda de este servicio crece a medida que crece el arribo turístico y crece la imagen pública de otras marinas que ya operan en el país, como es el caso de la Marina Los Sueños⁵ y a medida que crece el prestigio del país a nivel nacional e internacional en cuanto a destino de pesca y actividades acuáticas (paseos, observación de fauna, exploraciones, etc.).

⁴ Proyecto 14836 Ley de Simplificación de Trámites para la Instalación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Originalmente Denominado): Ley de Simplificación de Trámites y Creación de Incentivos en Atracaderos Y Marinas Turísticas.

⁵ En el presente documento se hacen referencias a información de base contenida en Investigaciones sobre el impacto socioeconómico de las Marinas Flamingo y Los Sueños, localizadas en Playa Herradura, con autorización de la CIMAT.

Criterios nacionales e internacionales para el desarrollo de marinas

Los impactos

En el Anexo 2 se puede leer un listado que contiene algunas consecuencias e impactos, principalmente de tipo ambiental, achacables a las marinas, elaborado para la Universidad de Rhode Island, USA, en la cual se enumera de manera sistemática y detallada las consecuencias ambientales de todo un abanico de actividades que se realizan en una marina, en función del tipo de marina que se construya. Es un estudio que nos brinda de forma simple una idea de los múltiples aspectos que deben ser considerados, básicamente, para el desarrollo de cualquier propuesta de marina, exista o no en un país o región legislación a respecto, pues responden más que nada al sentido común.

En Costa Rica los criterios establecidos por ley y reglamento no responden a una apreciación del impacto tan amplia ni tan detallada, pero al menos se prevén normas para evitar la contaminación ambiental, uno de los aspectos más notorios de la actividad de una marina, lo cual, al igual que otras actividades de prevención y mitigación se deben encontrar indicadas en el correspondiente estudio de impacto ambiental.

La prevención

Alrededor del planeta se han propuesto varios sistemas o programas para afrontar y prever las consecuencias del desarrollo de las marinas y sus impactos sobre el medio ambiente. En Europa se han desarrollado trabajos para la estandarización de las actividades de las marinas en el mundo, como el símbolo de La Bandera Azul (Blue Flag), que es el programa que certifica la calidad ambiental y de servicios de playas y marinas. En los Estados Unidos la certificación de Marinas Limpias (Clean Marinas) es un programa nacional, el cual ha sido adoptado por algunos de los Estados con sus características particulares.⁶

En México, país con numerosas marinas y proyectos para el desarrollo de otras, existen algunos importantes esfuerzos, entre los que se cuenta al Programa Nacional de Certificación Voluntaria de Actividades, de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), pero todavía no se encuentran bien definidos los criterios de certificación para el sector. Por otro lado, se pueden mencionar la

⁶ Instituto Nacional de Ecología de México. <http://www.ine.gob.mx/ueajei/publicaciones/libros/453/queson.html>

“Guía Técnica de Buenas Prácticas Ambientales para la Operación de Marinas Turísticas en México”, “su objetivo general es lograr un manejo adecuado de los combustibles y lubricantes en el área de la marina para evitar derrames o arrastres al mar o a la zona costera” (Ver Anexo 3).

Los proyectos de marinas para la región estudiada⁷

Las siguientes descripciones de los proyectos no son detalladas, pues si se quiere así cualquier interesado puede recurrir a los expedientes de los proyectos en las oficinas de la CIMAT. Son resumidas y se refieren principalmente al número de espacios de que dispondrá cada infraestructura de servicio, que constituyó para esta investigación un parámetro que permitió establecer impactos de tipo socioeconómico. Debe quedar claro que la marina es la parte que brinda servicios a las embarcaciones, es decir, los muelles y la infraestructura administrativa y de apoyo correspondiente. Otras obras infraestructurales como condominios y hoteles son parte de la empresa, pero no son parte de la marina, aunque se presume que cumplen una función complementaria.

Marina Golfito:

A la luz del respaldo institucional expresado en la aprobación de la concesión y los permisos correspondientes, así como de un Estudio de Impacto Ambiental aprobado por SETENA en noviembre del 2004, la empresa Hacienda El Dorado, inscrita en la sección mercantil del registro público, ya dio inicio a las obras de preparación de terrenos y marcación de árboles a conservar para la etapa constructiva de la Marina, la cual requerirá aproximadamente, según sus personeros, de 300 obreros y maquinaria pesada. Luego darán inicio las obras de construcción de puertos para aproximadamente 217 embarcaciones, plantas de tratamiento de aguas y condominios en terrenos aledaños, para lo que se requerirá emplear por lo menos 800 obreros. Se considera que se ocuparán por lo menos 300 marineros para dar abasto a todas las embarcaciones. Otros puestos a considerar son los de aseo y mantenimiento (400 puestos), así como a nivel administrativo (150 puestos).

La siguiente es, en resumen, la descripción del proyecto de la Marina de Golfito que aparece en el documento presentado por la empresa Hacienda El Dorado ante la CIMAT.

“Les presentamos el proyecto de desarrollo turístico Marina de Golfito que consiste en una villa marina abierta, con un paisaje único y totalmente peatonal en donde se pueden encontrar facilidades como restaurantes, hotel, comercios, apartamentos y una moderna marina para 217 yates, en donde se incorpora dos muelles curvos que le dan belleza y versatilidad a la misma. La arquitectura utilizada en este proyecto es una interpretación de la

⁷ Tomado de los expedientes correspondientes en la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos, CIMAT.

esencia de las construcciones tradicionales de la zona, un estilo típico basado en su historia y apto para lograr la eficiencia bioclimática.

Obras de infraestructuras:

*Demoliciones en la zona afectada por relleno.
Saneamiento de aguas pluviales que vienen por la cañada Banco.
Dragado.
Relleno.
Capitanía de Puerto de Golfito.
Rampa de Varado*

Fase 1:

*Club se yates.
Almacén de Botes en Seco y área de botadura.
Infraestructuras de apoyo.
Muelles A y B.*

Fase 2:

*Residencias.
Muelle C.*

Fase 3:

Muelles D, E y F.

Marina Cocodrilo Bay

La Marina Cocodrilo Bay tiene unos 7 años operando en la zona de Puerto Jiménez, donde cuenta con un atracadero pequeño en donde se turnan unos 35 navíos que cumplen tareas en la pesca deportiva y paseos por el Golfo Dulce. La empresa dispone de un hotel con una clientela mayoritariamente de los Estados Unidos, de los cuales la mayoría lleva a cabo tours en lancha. En esta empresa trabajan 174 personas, de las cuales el 70%, según sus dueños, son de Puerto Jiménez y un 25% de San José, el resto "son gringos". Se señala que para el desarrollo de las actividades, esta empresa tuvo que entrenar a casi todos los trabajadores en conocimientos sobre el servicio, en el trato al turista y ante todo en el conocimiento del inglés. En la actualidad, en las actividades de pesca deportiva laboran unos 80 empleados; en la touroperación, unos 15 empleados; en el spa, 8; en el restaurante 20; en mantenimiento 25; jardineros, 6; taller, 9 y otros, 10.

Transcribimos la descripción de las características del proyecto de ampliación de esta marina contenidas en el expediente del proyecto presentado ante la CIMAT:

Esta marina contará con 259 puestos para atracar las embarcaciones con esloras máximas según el cuadro siguiente:

Cuadro 1
Cantidad y características de las embarcaciones

<i>Embarcación Tipo</i>	<i>Eslora Máxima</i>	<i>Cantidad (un)</i>
A	30	28
B	24	73
A	18	38
C	15	56
D	12	64
TOTAL		259

En cuanto a los parqueos en tierra se contará con espacio suficiente para tender 139 vehículos livianos.

Desde el punto de vista ambiental el concepto general del proyecto se sale de lo rutinario o convencional ya que no se modificará las características de la zona pública, de la cual se pretende mantener la belleza escénica tal y como actualmente se conserva, solamente se utilizará una pequeña porción para ubicación de la planta de tratamiento y zonas complementarias del club de yates al este y oeste respectivamente.

Los servicios usuales serán ofrecidos, tales como: áreas comerciales de insumos básicos, talleres de reparaciones menores a las embarcaciones, rampa y equipo para movilización de las embarcaciones de tierra al agua y viceversa, tomas de agua potable y de energía eléctrica, suministro de combustibles, lubricantes y accesorios, módulos para baños y sanitarios, sistemas y equipos contra incendios y sistema de manejo de desechos, todo de conformidad con la legislación vigente.

Se contará con un edificio para administración, que comprende las áreas para los controles de la operación de la marina con servicios de correo, teléfono y radiocomunicación, además el edificio de administración incluye áreas de oficina para facilitar el cumplimiento de las funciones a las instituciones públicas de control y vigilancia conforme la legislación vigente. El contar con suficiente personal capacitado, la comunicación a los viajeros sobre las condiciones climáticas y rutas de navegación, aunado a la iluminación adecuada y vigilancia permanente, garantizará la segura operación de la marina.

Los puestos de atraque de la marina se conectan a tierra mediante un puente de acceso, con estructura sobre pilotes y losa de concreto para tránsito peatonal o vehículos livianos del tipo carro de golf, este puente tiene una longitud del orden de 50 m. Actualmente opera en el sitio un puente de acceso similar al proyectado, por lo que será remodelado para cumplir satisfactoriamente con los requerimientos del servicio de la marina.

Marina Banana Bay

La Marina Banana Bay tiene 15 años de funcionamiento desde que era una marina de tipo privado. Sin embargo, tiene sólo 4 años de funcionamiento con servicio al público. Cuenta con 13 empleados que laboran en las tareas de navegación, en el servicio de cabinas y en el restaurante. La empresa cuenta con 3 lanchas para los servicios de tours, así como botes particulares a los cuales se les brinda mantenimiento.

En la actualidad en esta marina o atracadero flotante, pueden ubicarse hasta 16 botes medianos. Aunque se señala por los personeros de la empresa que aquí siempre hay clientes y se cuenta con clientes fijos, se indica que es de noviembre a marzo la mejor temporada y se ocupa prácticamente todo el espacio disponible, lo cual ha motivado a los dueños a solicitar una ampliación de tamaño de la marina, para que sea posible recibir hasta 35 barcos. Esta solicitud la tienen presentada ante la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos, no existiendo todavía resolución al respecto.

Marina Puertocito

Este proyecto se está tomando en consideración, aunque está fuera de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, porque se encuentra en una zona de gran importancia para el desarrollo turístico regional, como Dominical, en donde una marina puede tener un impacto económico positivo, en especial por no existir buenos puntos de atraque para la industria floreciente de la pesca deportiva. En entrevista con operadores de tours de pesca deportiva y de paseos por el Golfo, por la Isla del Caño y por el Parque Nacional Marino Ballena, se pudo establecer que estos ven con buenos ojos la instalación de una marina, aunque con el criterio de que esta deberá ser de bajo impacto ambiental y de facilitar la seguridad para el abordaje del turista a las embarcaciones, considerando a las empresas existentes. Sólo en la región de Uvita existen en la actualidad unas 6 empresas de turoperadores en lancha, cada una con aproximadamente 4 o 5 lanchas. La pesca va en aumento y se sabe de nuevos habitantes de la localidad que planean la instalación de empresas de pesca deportiva.

“La consulta inicial fue presentada para desarrollar una marina con una capacidad para albergar de 100 a 120 embarcaciones, situación que ha sido reducida de acuerdo con la solicitud actuar a una capacidad que va de 30 a 40 embarcaciones”

“Se pretende desarrollar un marina con una capacidad de 30 a 40 embarcaciones con dimensiones menores a los 40 metros. Los servicios que brindará están ligados a la recreación turística y a las necesidades de las embarcaciones de acuerdo con lo que establece la ley 7744 en su artículo 3.”

La región estudiada y sus características socioeconómicas y ambientales

Resumen de historia de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito⁸

Golfito está situado en el borde noreste del Golfo Dulce, un gran golfo del Pacífico sur, al oeste de Panamá. El puerto fue fundado en los años 20 por la compañía Bananera de Costa Rica y en corto plazo se desarrolló un centro mercantil muy importante para todo el país.

En 1984 la compañía bananera salió de la localidad y entregó gran parte de los terrenos al Estado. Un año después una importante cantidad de terrenos aledaños a Golfito fueron declarados de importancia ecológica y se creó el Refugio Nacional de Vida Silvestre Golfito.

En abril 1990 abrió sus puertas el Depósito Libre de Golfito, el cual propició condiciones de actividad comercial y de servicios que llegaron a solventar parcialmente el desempleo causado por la salida de la bananera. De igual manera, en las últimas décadas dio comienzo un proceso de inserción de la región en el desarrollo turístico, actividad asumida tanto por parte de extranjeros como nacionales. Cada vez más y más viajeros van a la región para visitar entre otros el Parque Nacional Corcovado, la Reservación Indígena Guaymí, jardines botánicos, ver mamíferos acuáticos o bien para atravesar el Golfo Dulce en bote.

En el poblamiento y ocupación contemporáneos del territorio de la región del Pacífico Sur costarricense intervienen dos corrientes. Por una parte una corriente migratoria procedente de la región de Chiriquí en Panamá, de la cual tenemos constancia desde 1848 y otra corriente desde el Valle Central costarricense desde finales del siglo XIX.

En 1985 la Compañía Bananera abandonó el territorio por razones del aumento de impuestos de exportación y un mercado bananero reprimido:

“Como colofón, la contracción económica internacional de los años 1970 se alió a los cambios operados en el mercado bananero costarricense –entrada de nuevos competidores e impuestos a la exportación principalmente- además de los lineamientos de mercado de la

⁸ Fuente: entrevistas y de datos generales de historia de Costa Rica las páginas de Internet: <http://www.guiascostarica.com/golfito/golfito.htm> <http://www.golfito-costarica.com/historia.htm>

United Brands a la que la UFCo pertenecía y condujo al cese de la explotación bananera en Palmar Sur, el último distrito en operación, en 1984.

El cese de actividades abrió una crisis regional que aún no se ha cerrado. El Estado reaccionó ante las invasiones de fincas mediante el establecimiento de asentamientos campesinos gestionados por el Instituto de Desarrollo Agrario y con programas productivos financiados con fondos externos como los Proyectos Coto Sur y UNESUR (Unidad Ejecutora de la zona SUR) destinados a promover el cultivo de la palma africana en tierras ex bananeras.

Sin embargo estas medidas no lograron revertir los flujos migratorios de expulsión y la pauperización de los cantones comprendidos en el Pacífico sur costarricense^[23], donde las escasas fuentes de trabajo coexisten con fuertes volúmenes de Población en Edad Activa (PEA) fruto de las altas tasas de fecundidad y de inmigración acumulada^[24] de décadas anteriores.⁹

En 1990, como se señaló, el gobierno declaró la creación de un Depósito Libre en Golfito, con la intención de reactivar la economía de la región.

Características generales de la región

Esta Región comprende la parte sur de la provincia de Puntarenas y el Valle del General, que se ubica al suroeste de la provincia de San José.

Las temperaturas medias anuales están entre los 25 °C y los 30 °C en los lugares próximos a la costa, mientras que en las partes más elevadas de la Cordillera de Talamanca se registran hasta 10 °C. En los días de la época seca las brisas de mar predominan en el Valle del General y durante la noche se presentan brisas de montañas originadas en la Cordillera de Talamanca, con direcciones Noreste y Norte.

La topografía de la región influye bastante en la precipitación promedio anual haciéndola muy variada. En la costa oscila entre 3 000 y los 4 000 milímetros. En el Valle del General se da el mínimo de precipitación de la región, 2 200 milímetros anuales, y en la Península de Osa el máximo con más de 5 000 anuales. La zona costera no presenta una disminución de la cantidad de lluvia durante julio y agosto (veranillo), mientras que sobre la Península de Osa y el Valle del General si es perceptible.

En la región del Pacífico Sur hay dos estaciones bastante definidas, siendo la estación seca un poco más corta que la observada en el Pacífico Norte, ésta se inicia a finales de diciembre y termina alrededor de abril. El mes más lluvioso suele ser octubre y el más seco, febrero, aunque aquí no es del todo seco como en el Pacífico Norte.

⁹ Tomado de: LA OCUPACIÓN DEL PACÍFICO SUR COSTARRICENSE POR PARTE DE LA COMPAÑÍA BANANERA (1938-1984) MSc Antoni Royo –<http://www.fcs.ucr.ac.cr/~historia/articulos/2003/zonasur.htm>

En cuanto a la humedad relativa de esta región la oscilación es muy pequeña, durante el mes más seco (febrero), se mantiene como promedio 81% y en octubre, mes de más lluvias, encontramos promedios de 91%.

Zonas de vida: Casi toda la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito se ubica en la zona de vida correspondiente al bosque muy húmedo tropical de la región Pacífico Sur de Costa Rica, y puede decirse que ninguna otra zona del país resguarda los recursos de plantas y animales presentes en dicha región.

Tipos de bosque: La región figura entre los últimos reductos que mantienen aún ecosistemas del Bosque muy Húmedo Tropical inalterados en el pacífico americano, con precipitaciones que superan los 5.000 Mm. anuales.

Aspectos generales

Desde el enfoque turístico, las áreas costeras de la Unidad de Planeamiento Pacífico Sur¹⁰ se caracterizan por:

- Alta variedad de atractivos costeros
- Presencia de fauna marina única en el litoral pacífico, como cetáceos y recurso pesquero.
- Presencia de zonas y sitios costeros de alta fragilidad (humedales, manglares, esteros, marismas)
- En general poco desarrollada en materia económica.
- Muy baja densidad poblacional
- Poca infraestructura en servicios de apoyo (con excepción de los poblados cercanos y puertos)
- Ausencia de radiales de acceso a las playas o en estado muy deteriorado o de mala calidad
- La infraestructura de servicios en las poblaciones circundantes no está desarrollada para responder al desarrollo turístico intensivo
- Se han generado impactos en la zona costera (playas, bocas de ríos y aguas litorales) por arrastre intensivo de sedimentos de los ríos principales, producto de la deforestación y mal uso del suelo
- Hay respeto de la población local hacia el recurso marítimo del Golfo, ya que es conciente de la biodiversidad presente ahí, pero se dan pocas acciones correctivas.
- Presencia de los más grandes Parques Nacionales y Refugios de Vida Silvestre.
- Importante números de familias que buscan una opción de vida alternativamente al Depósito Libre.
- Se dan serios problemas de comunicación entre partes involucradas a la hora de toma de decisiones.

¹⁰ Plan Nacional Estratégico de Desarrollo Turístico Sostenible ICT, San José, Costa Rica, 2006 (actualizado)

Los anteriores puntos ilustran una serie de realidades propias de un lugar que encierra contradicciones entre diferentes sectores de la sociedad, evidenciadas en la falta de comunicación y conocimiento de los procesos económicos y políticos a nivel regional.

Características de la población de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito

Distribución espacial de la población

La población en la subregión estudiada de Corcovado-Golfito, está concentrada principalmente en localidades originadas en la antigua economía de enclave bananero, ubicadas en los puntos de interés productivo y comercial de las empresas bananeras que usufructuaron de las tierras de todo el Pacífico Sur. Este es el caso de Golfito y Puerto Jiménez. Posteriormente, con el desarrollo de la carretera interamericana y de la carretera costanera, la instauración de asentamientos campesinos y los accesos por tierras a las ciudades antes mencionadas, surgieron concentraciones poblacionales como Río Claro, Ciudad Neylli, Paso Canoas, Laurel, Dominical y Uvita.

Se presenta una menor y decreciente población dispersa en áreas de uso agropecuario ubicadas hacia el interior y en las partes altas de las serranías costeras. Como se puede apreciar en el cuadro siguiente, Golfito, no cuenta con una población dominante en la región del Pacífico Sur, pues otros cantones, en los cuales se ha desarrollado la actividad agropecuaria, comercial o turística más intensamente, han crecido más en población. Un caso especial es el de Garabito¹¹, donde se ubica la Marina Los Sueños, cantón que en los últimos decenios ha tenido un crecimiento acelerado de la actividad turística, muestra la tasa de crecimiento de población más alta.

Cuadro 2 Cantones con mayor crecimiento relativo de población, 1984 al 2000
(Tasas por cien)

Cantón	Población		Tasa de crecimiento
	1984	2000	
Garabito	3144	10378	7,5
Sarapiquí	18909	45435	5,5
Talamanca	11013	25857	5,3
Pococí	44187	103121	5,3
Vázquez de Coronado	24514	55585	5,1

¹¹ En este trabajo se hará referencia a la marinas de Los Sueños y Flamingo, a raíz de los estudios realizados por la autora de la presente investigación sobre el impacto socioeconómico de la Marina Los Sueños y sobre el efecto del cierre de la Marina Flamingo. Aunque la naturaleza de ambos estudios es muy diferente al actual, se trata de hacer evidente lo esencial del innegable impacto que esas infraestructuras tienen sobre la realidad social y económica.

Matina	14723	33096	5,1
Alajuelita	31390	70297	5,0
Guácimo	16472	34879	4,7
La Unión	41005	80279	4,2
Guatuso	6774	13045	4,1

Tasa exponencial media anual por cien.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Justamente son Osa y Golfito, según el INEC, dos de los cantones con más baja tasa de crecimiento poblacional. Para Osa es negativo, -0,1 y para Golfito sólo alcanza el 1%. Este se puede interpretar como un indicador de los efectos de la depresión económica sobre la población y reconocida por los mismos pobladores.

Cuadro 3. Población de la región Pacífico Sur, según cantón

Cantón	Población	Porcentaje respecto a la región
Golfito	33823	19,0
Osa	25861	14,5
Buenos Aires	40139	22,6
Coto Brus	40082	22,6
Corredores	37274	21,0
Total	177179	100,0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Las poblaciones más directamente relacionadas con la presencia de la compañía bananera, se vieron directamente afectadas, una vez que esta empresa dejó de funcionar en el Pacífico Sur, con un decrecimiento de su población que aún al día de hoy, no ha podido ser compensado con otras propuestas de desarrollo económico que se han ensayado por los distintos gobiernos.

En la Encuesta de Hogares realizada en el año 2003, el INEC totalizó 33.823 personas viviendo en el cantón de Golfito, de las cuales son 17.523 hombres y 16300 mujeres.

Cuadro 4. Población total y por sexos de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, considerando personas con por lo menos tres meses de estar en la región

Sexo	Población
Hombres	17523
Mujeres	16300
Total	33823

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2003.

Estructura de la población

El cuadro 5 muestra los resultados del último censo del 2000 (actualizados) sobre la población total y por grupos de edad en el cantón de de Golfito, cantón que constituye en lo esencial la subregión de influencia inmediata de las marinas ubicadas en el golfo dulce. En este cuadro se hace evidente la presencia de un contingente de población en edad laboral relativamente reducida, según se achaca por los informantes a la migración hacia otras partes del país o al extranjero debido a la escasez de puestos de trabajo. Por el contrario, se nota una población juvenil entre 10 y 19 años, relativamente grande y en edades de formación para afrontar tareas labores y la formación de familias. El contingente existente, independientemente de su escaso crecimiento en comparación con otro cantones, constituye un grupo humano en permanente necesidad de opciones laborales y toda la serie de condiciones y servicios asociados a esas necesidades, como educación, capacitación, infraestructura, inversión, planificación, etc., y que hoy día representa un serio reto, según las autoridades municipales, para cualquier gobierno nacional y para cualquier empresa que quiera instalarse en la región.

Cuadro 5. Grupos etéreos en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito

CANTON Y SEXO	GRUPOS DE EDAD										
	Total	Menos de 1 a	de 5 a de	10 a de	20 a de	30 a de	40 a de	50 a de	65 a de	75	
	De 1 año	4 años	9 años	19 años	29 años	39 años	49 años	64 años	74 años	y más	
GOLFITO	33.823	777	2.976	3.834	7.789	5.289	4.708	3.635	2.929	1.152	734
Hombres	17.523	409	1.511	1.995	3.987	2.616	2.374	1.847	1.665	684	435
Mujeres	16.300	368	1.465	1.839	3.802	2.673	2.334	1.788	1.264	468	299

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Como puede apreciarse en el siguiente cuadro número 6, aún prevalece en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito una composición mayoritaria de población rural, que se ve reflejada también en los datos de población de otros cantones del Pacífico Sur como Osa, Buenos Aires, Coto Brus y Corredores. Este es un aspecto de gran relevancia a la hora de valorar el impacto social y económico que una actividad de tipo turístico puede acarrear en la región. Estas poblaciones ubicadas en zonas montañosas aledañas a la zona litoral, se han sometido a un proceso continuo de desplazamiento por concentración de la tierra o por su incorporación en el desarrollo económico costero, otrora bananero o de la palma africana, funcionando como una especie de ejército de reserva para las empresas emergentes en esa región, pero incorporada en condiciones de desventaja por las limitaciones de escolaridad que exhibe la población rural lastimosamente casi de forma generalizada.

En la línea costera de la Región Pacífico Sur, a criterio de casi la totalidad de pobladores con los que se conversó, ya no queda tierra en manos de los antiguos propietarios campesinos, pues la gran mayoría los ha vendido a empresarios turísticos o especuladores de tierras que las revenden a precios exorbitantes, a gente interesada en alguna forma de desarrollo turístico o de construcción para vacación o recreo.

Cuadro 6. Porcentaje de la población urbana y rural según cantón y región

Cantón	% Población urbana	% Población rural
Golfito	31,1	68,8
Osa	28,9	71,0
Buenos Aires	25,5	74,4
Coto Brus	8,7	91,2
Corredores	30,7	69,2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Aunque la presencia de extranjeros es relativamente reducida, pues apenas representan el 4% de la población total, gran parte de la compra de tierras en las zonas rurales costeras se lleva a cabo por extranjeros que se han radicado en la zona, en especial en la línea costera de Dominical a Sierpe, en Drake, en Jiménez, en Golfito y Pavones. El número de familias extrajeras se ve reflejado en la composición de las familias de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, que se observa en el cuadro 7.

Cuadro 7. Clasificación de familias según país

País	Número de familias	Porcentaje
Costa Rica	32402	95,8
Otro ¹²	1421	4,2

Fuente: Caja Costarricense de Seguro Social, Golfito, Puntarenas, 2004.

Se presume que la migración de familias pobres hacia la Región Pacífico Sur no debe ser muy grande, pues la zona no cuenta con una oferta de trabajo, a excepción de las recientes construcciones que se llevan a cabo en proyectos turísticos. Si se habla de una gran cantidad de europeos, canadienses y estadounidenses en la región, en especial en las costas.

¹² Incluye extranjeros provenientes de Nicaragua, República Dominicana, Colombia, Resto de sur América, Europa, y Norteamérica principalmente.

Población por Sexo

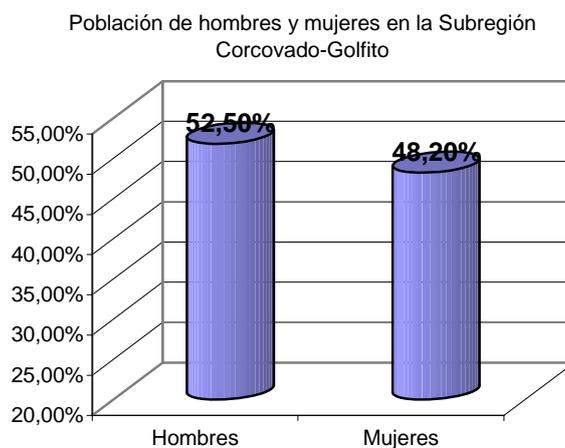
Como se puede observar en el cuadro 8, la relación de hombres-mujeres refleja una diferencia aún menor que en zonas como el Pacífico Central, pero no por ello insignificante. Esta diferencia es de 3,6%, cuya causa puede ser la creciente migración de hombres hacia otros cantones de la región en busca de puestos laborales dentro de actividades propias del sector primario, los cuales generalmente están más relacionados con la experiencia y las posibilidades de los hombres. Por este motivo, mucha mujer en edad económicamente activa, si no puede permanecer en su condición de labores de la casa, debe retirarse a buscar fuentes de empleo en otras localidades. Sin embargo, la poca oferta de trabajo para la mujer, como se verá más adelante, no le permite eximirse de las labores domésticas, que de todas formas, no son consideradas como trabajo en las categorizaciones oficiales.

Cuadro 8. Población de hombres y mujeres en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, por cantón y distrito

Cantón y distrito	Población		
	Total	Hombres	Mujeres
Cantón Golfito	33823	17523	16300
Golfito	10915	5530	5385
Puerto Jiménez	6102	3249	2853
Guaycará	11456	5886	5570
Pavón	5350	2858	2492

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Gráfico3



Educación

El porcentaje de analfabetismo presente en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito es muy alto en comparación con el porcentaje a nivel nacional. Como se ve en los cuadros 9 y 10 y gráfico 4, en la región estudiada este indicador es de 8,6%, casi cuatro puntos superiores a la tasa del país y un punto arriba del provincial. Esto obedece en gran medida, según se plantea, al abandono histórico de la región y al desarrollo marginal de la economía durante las décadas pasadas, en donde la infraestructura y servicios básicos no eran proporcionados de manera general.

Cuadro 9. Porcentajes de analfabetismo en diferentes ámbitos:

Sitio	%
Nacional	4,8%
Puntarenas	7,8%
Golfito	8,6 %

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Gráfico 4



La condición de analfabetismo entre hombres y mujeres se expresa en una relación de 4% las mujeres y 4.7% los hombres, la cual es muy alta en comparación con los indicadores nacionales.

Cuadro 10. Población de 10 años y más por condición de analfabetismo y sexo según provincia y cantón

PROVINCIA, CANTON Y DISTRITO	ALFABETISMO			ANALFABETISMO		
	Ambos sexos	Hombres	Mujeres	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
COSTA RICA	2.877.599	1.424.353	1.453.246	144.792	75.531	69.261
PUNTARENAS	254.220	130.295	123.925	21.503	11.427	10.076
GOLFITO	23.981	12.381	11.600	2.255	1.227	1.028

Cuadro 10.a Población de 10 años y más por condición de analfabetismo y sexo según cantón y distrito

PROVINCIA, CANTON Y DISTRITO	TOTAL			ALFABETISMO			ANALFABETISMO		
	Ambos sexos	Hombres	Mujeres	Ambos sexos	Hombres	Mujeres	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
GOLFITO	26.236	13.608	12.628	23.981	12.381	11.600	2.255	1.227	1.028
Golfito	8.632	4.318	4.314	8.094	4.030	4.064	538	288	250
Puerto Jiménez	4.777	2.570	2.207	4.294	2.268	2.026	483	302	181
Guaycará	8.867	4.560	4.307	8.130	4.180	3.950	737	380	357
Pavón	3.960	2.160	1.800	3.463	1.903	1.560	497	257	240

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

A juicios de personas relacionadas con la educación en la región, el analfabetismo está por lo general asociado al desempleo, pues este indicador no solo refleja un problema de educación, sino que probablemente esté vinculado a problemas de formación laboral. Una situación como esta es a su vez un obstáculo para el

desarrollo de nuevas áreas de la producción y los servicios con base en la mano de obra local.

Señalan algunos empresarios entrevistados que la falta de formación y capacitación puede obligar a muchas empresas a reclutar sus empleados en la Gran Área Metropolitana, o de otros cantones como Pérez Zeledón, donde presentan niveles académicos y de capacitación superiores, para ocupar sus plazas y desempeñarse adecuadamente, lo que se aplica especialmente en el caso de los puestos directivos en materia agropecuaria, industrial y turística. Sin embargo, según la Alcaldesa de Golfito, en este momento rigen convenios con la Universidad de Costa Rica, la Universidad Nacional, la Academia de Guardacostas y el Instituto Nacional de Aprendizaje para la enseñanza y capacitación en idiomas, marinería y diversas actividades turísticas.

Cuadro 11. Recursos educativos de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito

Centros educativos	Número de centros
Colegios Académicos	4
Colegios Técnicos	3
Escuelas	109
Preescolar	120
Educación para Adultos	2

Fuente: Caja Costarricense de Seguro Social, Golfito. 2004.

En algunas zonas costeras de nuestro país, el crecimiento en los últimos diez años de la dinámica turística planteó la necesidad de incorporar en la oferta educativa la formación técnica en turismo conjuntamente con la enseñanza del inglés, como ocurrió por ejemplo en los cantones de Garabito y Santa Cruz, Guanacaste. En este sentido se ha informado por parte de representantes del municipio de Golfito de iniciativas en colegios de Río Claro y Golfito de la incorporación de formación en turismo. No obstante, se sabe que el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) ha impulsado de forma constante cursos de inglés así como cantineros y mucamas principalmente en casi todos los distritos.

Un fenómeno asociado con la educación (que ha sido detectado por los autores de la presente investigación en otros lugares turísticos), es que al contar con niveles educativos básicos se plantean expectativas diferentes en las personas, lo que conduce a la negativa de asumir formas de empleo más exigentes desde el punto de vista físico, como es el caso de la construcción y actividades de mantenimiento, que son actividades que principalmente estarían asumiendo las personas con menos formación. En lugares como Garabito, estas tareas les correspondió asumirlas a los nicaragüenses.

Zonas y actividades potencialmente afectadas directa o indirectamente, con el desarrollo de marinas turísticas

Zonas potencialmente afectadas:

El análisis siguiente de las zonas afectadas por el desarrollo de las marinas en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, se enfocará principalmente en los proyectos que presentan mayor nivel de avance ante las autoridades de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos (CIMAT), como son los casos de las Marinas Golfito y Banana Bay, ubicadas en la ciudad de Golfito y la Marina Cocodrilo Bay, ubicada en Puerto Jiménez.

Igualmente, se tratará de establecer la zona de impacto del proyecto de marina para la localidad de Puertocito, en las vecindades de Dominical, que sin embargo no presenta mayor avance que los esfuerzos que hicieron los empresarios proponentes entre el año 1996 y 1999. Dentro de los expedientes no aparece información que deje entrever intención reciente de desarrollar esta marina.

Región Golfito:

La ciudad de Golfito, como centro de servicios para la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, constituiría la región de influencia inmediata de Marina Golfito (217 espacios proyectados) y de la Marina Banana Bay (16 espacios actuales y 35 espacios proyectados). En esta ciudad se encontraría localizada la que constituye la base fundamental de oferta hotelera para los compradores de servicios de la marina que requieran alojamiento adicional al que provee la propia empresa de la marina. Es también el centro inmediato proveedor de mano de obra para la construcción y operación de la marina. Es el centro administrativo de la región y el generador de servicios administrativos, de salud, educativos, seguridad y otros, tanto oficiales como privados. Es, asimismo, la ciudad que provee la infraestructura y servicios básicos complementarios para la marina.

A criterio de las autoridades municipales, la creación de la marina Golfito es una esperanza para la solución de los problemas de desempleo, que no se han logrado resolver ni con el Depósito Libre Comercial. Otros funcionarios, como los de INCOPECA, MINAE y UCR, consideran que si bien el proyecto puede ayudar a mejorar los niveles de atención en el tráfico turístico marítimo y de empleo en la localidad, deben tomarse muchas precauciones para su ejecución, entre estas,

que exista un reglamento riguroso para la navegación turística y comercial por el Golfo Dulce. Para esto tiene que realizarse una zonificación de ese Golfo que debe derivarse de un estudio adecuado sobre las poblaciones marinas y sus desplazamientos, en especial del atractivo más valioso como son los cetáceos. Esta planificación se encuentra en la actualidad en manos de un Comisión de la Zona Marítimo Costera de la localidad, en la cual están representadas esas instituciones, el ICT, el MOPT y la municipalidad.

A juicio de personas y organizaciones de carácter ecologista, las marinas podrían acarrear consecuencias ambientales graves principalmente en la ensenada denominada el golfito, debido al incremento de la emisión de sustancias contaminantes y, asimismo, podría afectar sensiblemente la biodiversidad en el Golfo Dulce por el paso no regulado de un número mucho mayor de navíos.

Los dirigentes actuales de la Cámara de Turismo de la localidad, muestran mucha preocupación por lo que consideran precipitación oficial respecto a los proyectos de marina que se están aprobando. Los personeros de INCOPECA, de igual manera, han expresado que se ha privilegiado la creación de la marina sin considerar los criterios de esa institución en el ámbito local, ni de muchas personas que cuentan con criterios científicos sólidos. Estos funcionarios opinan que está en peligro el turismo que se beneficia con la observación de mamíferos marinos, el cual ha tenido un crecimiento en los últimos años de 1500%. Esta actividad se realiza principalmente entre los meses de julio a noviembre.

Se señala también que los pescadores artesanales de Golfito podrían verse afectados, por cuanto a los efectos de las marinas se sumarían los efectos de las granjas de atún que se pretenden instalar en las costas del Golfo. Se considera que estas granjas afectan directamente la dignidad de una comunidad en la que hasta los pescadores son afanados protectores del medio natural, pues es de los pocos lugares en los que los pescadores se imponen sus propias vedas y se obligan a sustituir trasmallos por nasas.

Sin embargo, los administradores del hotel más grande de Golfito, el Sierra, al igual que otros empresarios y público en general, están muy esperanzados con la construcción de la Marina Golfito y la ampliación de la marina Banana Bay, pues consideran que con esto incrementarán la pobre afluencia turística que, tienen en la actualidad y les impide ampliar la oferta de empleo hacia una amplia demanda local de personas desempleadas. Señalan “Lo importante es traer trabajo para esta zona que esta muy mal en eso”, tan es así, “que un restaurante de pollos que abría su local en la ciudad de Golfito convocó para contratar personal y asistieron 96 personas y ni a ni a 6 iba a contratar”.

Región de Jiménez y alrededores

La localidad de Jiménez y sus alrededores, como parte integrante de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, contará con la presencia de una Marina con espacio para unas 259 embarcaciones, es decir, más grande que la Marina Golfito y la Marina Banana Bay juntas. El poblado de Jiménez, en el distrito del mismo nombre, constituye el centro de suministros y control político de la península, y sería, para la proyectada marina en Cocodrilo Bay, la fuente primordial de mano de obra, como lo es hoy día para las actividades hoteleras de esa empresa, en donde los empleados locales alcanzan alrededor del 75% de la planilla (de acuerdo a afirmaciones de los empleados)¹³. Jiménez es, a su vez, un atractivo cultural, por su carácter de pequeño poblado rural costero y a la vez un lugar que provee servicios de hospedaje de pequeñas empresas de habitantes de la localidad.

En la actualidad existe una profunda preocupación por parte de dirigentes de la Asociación de Desarrollo de Puerto Jiménez ante la eventual construcción o ampliación de la marina en la zona marítima terrestre de Cocodrilo Bay. Se considera por parte de estas personas que existen muchos argumentos ambientales para oponerse al proyecto, en especial por ubicarse este cerca de un lugar ambientalmente vulnerable junto a la desembocadura del río Platanar, el cual, se afirma por parte de profesionales que apoyan a la mencionada asociación, conforma conjuntamente con el manglar un zona de reproducción de especies marinas muy importantes para la biodiversidad del Golfo.

Asimismo, se considera que la dinámica de los sedimentos en la desembocadura del río Platanar podría cambiar con las estructuras que se construirían, lo cual genera incertidumbre sobre las consecuencias que podría acarrear. Se considera que no se ha aplicado de manera consecuente el Plan Regulador Parcial de Playa Platanares y que la empresa que promueve la marina no ha seguido el debido proceso en todos sus trámites.

En general, la Asociación de Desarrollo como otras organizaciones, han valorado entre los beneficios asociados a un proyecto de esa envergadura y las consecuencias ambientales y socioculturales que acarrearía el mismo para una zona cuya imagen fundamentalmente es de naturaleza ecoturística y rural; esta valoración los ha conducido a un rechazo frontal del proyecto, sin que esto se concrete en una acción directa ante la municipalidad, la CIMAT o MINAE, que son las instituciones que han aprobado los permisos.

¹³ Es importante no dejar de lado también lo que se señala en cuanto a que algunas empresas turísticas tienen muchos años de estar operando en la región y aunque importaron mano de obra de otras regiones del país o extranjeras en sus inicios, por la lejanía de Jiménez y toda la región, estas personas tuvieron que buscar ubicarse en los alrededores y ahora se definen como locales o lugareños, pues han hecho su vida ahí, han trasladado a su familia o bien la han constituido con habitantes de la región.

Región entre Golfito y Río Claro

Río Claro, en el distrito de Guaycará, es el actual punto de entronque de la carretera interamericana con la carretera que va a la ciudad de Golfito. El espacio comprendido a ambos lados de la carretera entre Golfito y Río Claro, constituye, a criterio de habitantes, empresarios y funcionarios municipales de la localidad, el sector hacia el cual tiene opción de crecer la urbe que se desarrollaría en un eventual Golfito con crecimiento económico sostenido, sea este ligado al turismo o a otro sector de los servicios y la producción.

Río Claro es ya uno de los pocos lugares cercanos a Golfito donde se puede conseguir tierras para el desarrollo habitacional o turístico y donde se cuenta con los servicios e infraestructura básica para esto. Se considera que esta área que involucra parte del distrito de Guaycará y parte del distrito de Golfito, registrará un crecimiento urbano acelerado, como el que ya se visualiza a ambos lados de la carretera. Además que se señala que se ha da un proceso sostenido de compra de tierras por foráneos principalmente.

Si se considera la mano de obra que se empleará en la construcción de la marina y luego en la construcción del condohotel, que según la empresa será más de mil personas, es de suponer que gran parte de estos trabajadores tendrán que venir de otras localidades, al igual que un importante porcentaje de los empleados administrativos, motivo por el cual se requerirá contar con más centros urbanos en donde se puedan instalar casas de habitación o departamentos en los que se aloje ese gran contingente laboral. En toda la región pareciera que la única posibilidad que se tiene es esta región entre Golfito y Río Claro.

Región de La Gamba

La Gamba es un paraje campesino de aproximadamente 90 familias, originado en un reparto de tierras del IDA, y que se encuentra enclavado entre dos áreas protegidas: por un lado, el Parque Nacional Piedras Blancas y, por otro, el Refugio de Vida Silvestre Golfito. Presenta la particularidad geográfica de que por el centro de su comunidad le pasa un camino que comunica la carretera interamericana con Golfito en un tramo mucho más corto que por Río Claro, pero que se encuentra en condiciones muy abandonadas y de alto peligro. Este tramo atraviesa la Refugio de Vida Silvestre Golfito por la Fila Gamba, zona muy quebrada y en la que el mantenimiento del camino es costoso.

Sin embargo, estas dificultades son frecuentemente sorteadas por los transportes turísticos que realizan tours a La Gamba o por los turistas que se alojan en el albergue Bosque Esquinas, un pequeño hotel ecoturístico de alta calidad que se ubica en esa localidad. La Gamba cuenta con varias familias que han desarrollado oferta de servicios y tours por el bosque, los cuales son muy solicitados por turistas extranjeros, en especial los tripulantes de barcos mercantes y fragatas del

ejército de los Estados Unidos que anclan en el Muelle de Golfito. Es por esto que se podría suponer que esta zona rural podría convertirse en un punto de arribo de los turistas clientes de la marina que estén interesados en tours de experiencia ecoturística y agroturística.

Según personeros de la empresa Hacienda El Dorado, que impulsa el proyecto de la marina Golfito, el año pasado se firmaron opciones de compra para varios terrenos en la zona de La Gamba, en donde se pensaba instalar un campo de Golf. Es obvio que esto tendría un impacto grande en el desarrollo económico y sociocultural de la localidad y es ya un factor para que se disparen los precios de las tierras y se dé un acelerado proceso de enajenación de las tierras de los campesinos, los cuales, desesperados por su situación económica, han vendido a precios que les parecieron buenos, pero que en realidad se adaptan al interés de los compradores, que en gran medida a juicio de algunos informantes, lo que hacen es especular con la tierra. Asimismo, se considera que la construcción de un campo de golf, daría al traste con la sensible y rica ecología del lugar. De hecho por sus características naturales en los alrededores, hay un proyecto en ciernes para establecer un parque que incluya a Piedras Blancas, el Refugio de Vida Silvestre de Golfito y algunas partes de la Gamba que no están habitadas en este momento, como una forma de ampliar la protección pero también de crear condiciones para la visita turística y financiamiento del área.

Región de Zancudo, Pavones y alrededores

Estas localidades se ubican en el distrito de Pavón que se encuentra en el sector sur del Cantón de Golfito por la línea de costa y presenta algunas de las playas más importantes de la región, como es el caso de Zancudo, playa esta que es muy visitada por los locales, el turismo nacional de otros cantones y por turismo internacional.

La playa de Pavones, también cotizada por los nacionales, goza a su vez de prestigio mundial por ser de especial atractivo para los surfistas, ya que cuenta con un oleaje muy especial y largo. Las olas aquí llegan a su máximo pico durante la temporada lluviosa de Costa Rica (abril a octubre), con un excelente punto izquierdo donde las olas conservan su forma. Los alrededores de estas comunidades son eminentemente rurales y cuentan con la cercanía de la Reserva Indígena Guaymí, cuya cabecera es la localidad de Conte. Esta reserva encierra paisajes y parajes de extraordinaria belleza y riqueza cultural que podría presumirse que pasarían, al igual que está ocurriendo con la reserva Boruca, a convertirse en un atractivo turístico cultural y ecoturístico.

Ambos lugares costeros, Zancudo y Pavones, y sus alrededores, conservan todavía una imagen rural bucólica que atrae mucho al turista interesado en la naturaleza, la cultura y la tranquilidad. Sin embargo, ya comienza a verse el surgimiento acelerado de una oferta cada vez mayor en hospedaje, touroperación,

transporte terrestre y acuático, gastronomía y diversión en ambas localidades, gran parte de estas en manos de norteamericanos o europeos.

Uno de los fenómenos más llamativos en Pavones y Zancudo, es el surgimiento de oficinas de compra y venta de bienes raíces. En estos lugares se está produciendo una fuerte presión sobre los propietarios originarios para que vendan sus tierras y les hacen ofertas que suenan jugosas a sus oídos, pero que en realidad son pobres pagos por tierras que a los pocos días son vendidas en fortunas.

Si al día de hoy Pavones es visitado por un número importante de turistas deportivos surfistas, a pesar de la distancia con respecto al aeropuerto Juan Santamaría, es de presumir el incremento acelerado que tendría el arribo turístico una vez construidas las marinas y el aeropuerto internacional que se menciona y se tiene programado será construido en el Pacífico Sur. Actualmente existe una pequeña oferta de habitaciones (unas 50) por parte de pequeños hoteles de la población, además de que se cuenta con una oferta más exclusiva en el Tisquita Jungla Lodge, una reserva biológica que ofrece un servicio turístico de alta calidad.

Desde el punto de vista de los servicios, el principal problema con que se puede enfrentar el turismo en la localidad de Pavones es la ausencia de líneas telefónicas, las cuales hasta el momento sólo funcionan por satélite y por celular desde la playa. Ambientalmente, una de las preocupaciones más grandes que tienen hoy en día estos dos parajes como centros turísticos regionales que son, se enfoca hacia el proyecto de instalación de Granjas Atuneras, las cuales son consideradas como una aberración ambiental, de la cual se tiene poca información científica de la especie que se quiere desarrollar y por lo tanto puede acarrear serias consecuencias ecológicas en el Golfo Dulce. Además se considera que solo beneficia los intereses de sus dueños, pues prácticamente no trae beneficio a los locales ni de empleo, ni consumo ni de desarrollo local.

Región desde Sierpe hacia el norte

La línea de costa que parte de Sierpe hasta el sector de Dominical, presenta una serie de playas de gran atractivo (Ventanas, Piñuelas, Ballena, Dominical, etc.) y es una zona en la cual se ha incrementado notablemente la inversión en proyectos turísticos. En la actualidad la actividad de bienes raíces en esa zona es muy alta y se afirma por parte de la población entrevistada que se está produciendo un proceso de enajenación de la propiedad muy acelerado, en especial en manos de empresarios extranjeros norteamericanos y europeos.

Este año se realizó el lanzamiento de una propuesta promocional para esta subregión, a fin de posicionar su imagen en el contexto de la variedad de atractivos turísticos del Pacífico Sur, denominando este litoral como “Costa

Ballena”, calificativo que pretende caracterizar un territorio en cuyas costas llegan a refugiarse numerosas especies de cetáceos, entre los que destacan las ballenas.

Cabe señalar que la dirigencia turística local ve con buenos ojos que se desarrollen los servicios de las marinas, tanto las que se proyectan en Golfito y Jiménez, como la que existe en anteproyecto en una zona denominada Puertocito, cerca de Dominical, anteproyecto que fue presentado hace diez años al ICT y que todavía no ha sido actualizado. De igual modo se han expresado los empresarios de servicios de tour en barco que se encuentran en Uvita. Estos señalan que ya esa hora de que exista un lugar en donde se pueda atracar de manera segura y confortable, pues la forma de embarcar en la actualidad pone en peligro al turista y el prestigio del servicio que se brinda en la localidad.

Región de las áreas protegidas

La Región Pacífico Sur y en especial la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, incluyen dentro de su geografía, áreas protegidas de renombre mundial y de una extraordinaria importancia científica, ecológica, antropológica, económica y turística. Considerando la Región en su conjunto, se cuenta con el Parque Nacional Marino Ballena, el Humedal Térraba-Sierpe, la Reserva Biológica Isla del Caño, el Parque Nacional Corcovado, el Parque Nacional Piedras Blancas, el Refugio de Vida Silvestre Golfito y la Reserva Forestal de Golfo Dulce. Seguidamente se enumera con detalle las áreas y su extensión:

Cuadro 12. Áreas Protegidas de la Región Pacífico Sur

Parques Nacionales	
1 Corcovado	42.469 ha
2 Piedras Blancas	14.025 ha
3 Marino Ballena	116 ha

Reservas Biológicas	
4 Isla del Caño	84 ha

Refugios Nacionales de Vida Silvestre	
5 Golfito	2.810 ha
6 Agua Buena (Privado)	182 ha
7 RHR Bancas (Privado)	59 ha
8 Hacienda Copano (Privado)	260 ha

9 Forestal Golfito S.A.	87 ha
10 Rancho La Merced (Mixto)	346 ha
11 Punta Río Claro (Mixto)	247 ha
12 Donald Peters Hayes (Privado)	211 ha
13 Preciosa Platanares (Mixto)	226 ha
14 Pejeperro	350 ha

Reserva Forestal	
15 Golfo Dulce	61.702 ha

Humedales	
16 Nacional Terraba-Sierpe	24.208 ha
17 Lacustrino Pejeperrito	43 ha

Fuente: <http://www.inbio.ac.cr/ecomapas/acosau/generalidades.htm>

Dentro de esta enumeración se hace necesario incluir también algunas áreas que forman parte del Área de Conservación Amistad Pacífico, como son el Parque Internacional de La Amistad, Patrimonio de la Humanidad, por cuanto es considerado por informantes del cantón de Coto Brus como un recurso de gran incidencia futura en la Región Pacífico Sur.

Partiendo de un enfoque técnico del turismo, estas áreas protegidas forman parte esencial del producto turístico regional. Como bien señala el Estudio para el Plan de Uso de la Tierra en Corcovado-Golfito (JICA-ICT, 2001):

“Lo que queda del bosque en las tierras del área de Corcovado-Golfito representa la clásica naturaleza tropical que Costa Rica ha estado promocionando como algo central para su industria turística naturalista. Este recurso es utilizado por turistas internacionales de altos ingresos, en alojamientos cómodos administrados a nivel internacional en Bahía de Drake y reservas privadas tales como Lapa Ríos, y por un gran número de turistas de presupuesto que buscan aventuras naturalistas y suaves y que permanecen en hoteles locales y cabinas”.

Es claro que estas riquezas que constituyen parte primordial del producto turístico potencial de la región, no adquirirán vigencia si no se cuenta con una serie de infraestructuras básicas necesarias para el adecuado y seguro desarrollo turístico, entre esas los accesos.

A excepción del movimiento alrededor del Depósito Libre Comercial de Golfito, cuyo carácter turístico es muy cuestionable, no hay una sólo oferta de las empresas de turismo regional, dirigida a turismo externo o nacional, que no esté vinculada a la naturaleza. Por ejemplo, el estudio mencionado de JICA e ICT,

enlista las siguientes actividades como aquellas que caracterizan el producto turístico de la zona:

- *Exploración de humedales (Estuario de Sierpe)*
- *Experiencias eco/naturistas con sol y playa (Bahía de Drake)*
- *Experiencias eco/naturistas suaves (Corcovado/Piedras Blancas)*
- *Pesca Deportiva (Golfo Dulce)*
- *Actividades/aventuras acuáticas suaves (Golfo Dulce, Zancudo y sur)*
- *Sol y playa con experiencias naturales (Puerto Jiménez y sur)*

Hoy en día las organizaciones turísticas locales como la Cámara de Turismo y las empresas turísticas, trabajan para desarrollar ofertas de productos que permitan a los compradores del depósito comercial, realizar la compra de un servicio turístico de tipo naturalista y aumentar su permanencia en la región.

A raíz de esta perspectiva de desarrollo del turismo, es criterio de los especialistas en ecoturismo y otras formas de turismo naturalista, que toda infraestructura que se construya, sea turística o subsidiaria a esta actividad, debe estar en total correspondencia con la naturaleza del producto turístico regional y contribuir a su sostenibilidad.

Los proyectos de marinas, constituyen para conservacionistas, empresarios ecoturísticos y de otros ramos del turismo de naturaleza, una amenaza potencial para el medio ambiente natural y para el desarrollo del sector turístico local, máxime si no responden a muy estrictas normas y si no existe un plan y una zonificación que regulen el uso del Golfo en navegación. De no ser así, se presume de las marinas traerían consecuencias similares a las ocurridas en otros destinos navieros del Caribe, México o la Florida.

En este sentido, quizá la preocupación central no está en si contaminan o no el Golfito, que ya de por sí consideran que está bastante contaminado con los desechos no tratados de la ciudad, sino en las consecuencias que tendría sobre el Golfo Dulce el paso de naves de un sector a otro, máxime que la mayoría de estas embarcaciones no llevarían guías turísticos ni cuentan con normas rigurosas o conocimientos sobre la dinámica de poblaciones de fauna en el Golfo.

El turismo en la región es de muy baja magnitud, motivo por el que muy pocos le acreditan perjuicios contra el medio ambiente o las áreas protegidas. Pero se presume que una región tan rica en recursos naturales y culturales, cuando cuente con mayor infraestructura turística, tenderá a crecer en una magnitud y aceleración mucho mayor a la actual, con consecuencias ambientales por también el tránsito de un número mayor de naves dedicadas a la observación de naturaleza, a la pesca deportiva así como a la pesca artesanal, como proveedora de especies para la alimentación de una creciente masa de visitantes turistas y ni que pensar del incremento de los posibles desechos sólidos y líquidos que estos generaran.

Esto es lo que se presume que podría ocurrir en una zona tan susceptible y única ecológicamente como el Golfo Dulce. Es decir, el área protegida en mayor riesgo con el advenimiento de las marinas es el Golfo Dulce. En este sentido es conveniente rescatar estas reflexiones contenidas en el Informe del Estado de la Nación del año 2004:

*“El turismo de mamíferos marinos inició en Costa Rica en 1998 con tres empresas dedicadas a la observación de ballenas y delfines; para al año 2004 ya existían 44 empresas en funcionamiento con un ingreso estimado de US\$ 4,2 millones. La visitación principal se realiza en Golfo Dulce, Bahía Drake, Bahía Ballena, Quepos y Golfo de Papagayo en el Pacífico y en Manzanillo en el Caribe; en 93% de 46 viajes efectuados se observaron tres especies: el delfín manchado *Stenella attenuata* en el 64% del total de las observaciones, 21% el delfín nariz de botella *Tursiops truncatus* y 12% la ballena jorobada *Megaptera novaeangliae*. La alta tasa de observación demuestra la abundancia de ciertas especies en el litoral (Cubero-Pardo et al., 2004)¹⁴.*

La cantidad, la cercanía de las embarcaciones a los cetáceos y la forma de manejo, pueden afectar el comportamiento, la cohesión social y la salud de los animales. Por esto, se requieren regulaciones para un manejo adecuado de la actividad y mantener el disfrute y aprovechamiento del recurso. También es necesario, desarrollar campañas de educación y sensibilización a los capitanes de las embarcaciones y guías turísticos. Por otro lado, la investigación biológica sobre la distribución estacional en áreas específicas y el comportamiento, contribuiría a predecir rutas de ballenas y determinar zonas donde pueden ser más sensibles a perturbaciones (Cubero-Pardo et al., 2004)¹⁵

Actividades potencialmente afectadas:

Actividad agropecuaria

El sector agrícola de la región Pacífico Sur comprende varios tipos de producto, algunos de ellos extensivos y otros de tipo intensivo. Es así como se puede encontrar grandes y pequeñas plantaciones de banano, de palma africana, de arroz, de sorgo, café, así como el desarrollo de cultivos de pequeña extensión como tubérculos, hortalizas, palmito, chile, tomate, frijol, tiquizque, etc. Esta variedad puede apreciarse en el siguiente cuadro:

¹⁴ El Estado de la Nación,” http://www.estadonacion.or.cr/Info2005/Ponencias/Zona_marino_costera.pdf

¹⁵ *Op. cit.*

Cuadro 13. Uso actual del suelo en la Región Pacífico Sur.

Área has	Uso actual
18275.48	Forestales, cítricos y pastos, bosque, charral y tacotales
144981.12	Áreas de colinas y montañas: Sistemas silvopastoriles, agroforestales, cítricos, otros cultivos permanentes y pastos. Áreas semiplanas: Raíces y tubérculos, granos básicos y hortalizas. Áreas planas: Café, caña de azúcar, plátano, hortalizas
35563.00	Caña de azúcar, frutales, granos básicos
23.712.0	Granos básicos, plátano, ayote y chile
32525.20	Cultivos perennes, frutales, bosque, ganadería
18.500.00	Frutales, cultivos perennes, banano , plátano, arroz, raíces y tubérculos

Fuente: Ministerio de Agricultura y Ganadería¹⁶.

La agricultura es una de las actividades que podría verse más afectada por la presencia o crecimiento de las marinas y el subsiguiente desarrollo de los servicios asociados directa e indirectamente a estas. La afectación considerada se puede producir, simplificando, en tres sentidos: por un lado, puede darse un incremento de consumo de productos característicos del mercado turístico, en especial dirigidos a la gastronomía, por el arribo de turistas y por el arribo del contingente de trabajadores vinculado a las empresas turísticas.

Por otro lado, la reducción potencial de la oferta de mano de obra para agricultura por la captación por parte del mercado de trabajo turístico y de otras actividades asociadas, que puede conducir a su encarecimiento (de la mano de obra) por escasez y al abandono de actividades que requieren de mano de obra muy barata y numerosa, como a agricultura intensiva. Algo parecido puede ocurrir con la ganadería, que representa una de las principales actividades productivas de la región. En general, las actividades agrícolas y ganaderas de la región mantienen una alta vinculación con el mercado (más del 90%) y son desarrolladas principalmente por mano de obra familiar, en un promedio general del 80%¹⁷.

El tercer sentido de afectación tiene que ver con la presión que pueden sufrir las tierras de vocación o de uso agropecuario en este momento, por la tendencia especulativa con la compra de tierra o bien porque al redefinirse los impuestos sobre la tierra, estos alcanzan montos imposibles de pagar por los productores, como viene ocurriendo en regiones como Escazú, que al cambiar el valor de los impuestos producto de aplicación de instrumentos de ordenamiento territorial, está presionando hacia la venta de los terrenos de los agricultores de cebolla y hortalizas, pues la actividad no les da para cubrir los montos municipales solicitados.

¹⁶ MAG: <http://www.maq.go.cr/regionales/ brunca.html>

¹⁷ MAG: *Op. cit.*

No obstante, en si se da el primer sentido, al igual que ocurrió en lugares como Garabito de Puntarenas y Santa Cruz de Guanacaste, en donde mientras hubo necesidad de comprar productos agrícolas y pecuarios en el Valle Central, muchas empresas turísticas lo hicieron, independientemente de los altos costos, en cuanto comenzaron a ser producidos localmente, con la calidad, cantidad y confiabilidad necesarias, los empresarios privilegiaron los productos locales pues representaban un ahorro importante. Asimismo, es posible que así ocurra con el mercado de los productos agropecuarios en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito y en toda la Región Pacífico Sur.

En general, el impacto de la marinas existentes en otras regiones sobre las empresas comercializadoras de productos agropecuarios que ya operaban, alcanzó más del treinta por ciento de incremento de sus operaciones en un plazo de un año, sin tomar en cuenta las que surgieron como nuevas empresas comercializadoras. Lo mismo se puede afirmar con respecto a los productos del mar, los cuales son especialmente cotizados por el mercado turístico.

Actividad comercial

La actividad comercial se desarrolla en la Región Corcovado Golfito de manera muy asimétrica. Por un lado, en Golfito opera el comercio característico de una pequeña ciudad, con los suministros habituales para el funcionamiento de un centro urbano: alimentos, abarrotes, materiales de construcción, herramientas, equipos para el hogar, enseres, carnes, etc., junto a un gran comercio de artículos electrodomésticos, ropas y prendas en general, en el Depósito Libre Comercial del Golfito. En cambio, en la población de Puerto Jiménez, como en otras poblaciones costeras, se desarrolla un comercio más ligado al consumo turístico, por la predominancia de esa actividad en esas zonas. Algo parecido puede decirse de las poblaciones costeras de Zancudo y Pavones.

Como se explica antes, las actividades agrícolas y pecuarias de la región muestran alta vinculación al mercado, es decir, prácticamente no están dirigidas al autoconsumo, de tal forma que el desarrollo de la actividad turística en la región puede afectar directamente el movimiento económico de la población, incrementando la demanda de productos y por ende la comercialización de los productos agropecuarios y de otra índole.

Desde luego, un incremento de la llegada de personas y familias de un poder adquisitivo muy elevado, como el contingente asociado a las actividades de las marinas, va a generar una demanda mucho mayor de productos de uso y consumo y productos suntuarios más caros y poco comunes hoy en día. Esta demanda podría incrementarse si esas personas u otros turistas deciden practicar

lo que hoy se denomina “turismo residencial”¹⁸ como ocurre en la actualidad en Garabito y Santa Cruz de Guanacaste. Es importante señalar que hoy en día muchos hoteles se benefician de los productos que comercializa el Depósito Libre Comercial, según expresiones de empresarios entrevistados en Jiménez y Golfito.

Uno de las actividades comerciales que ha crecido en los últimos años es el comercio de las artesanías. Según se informa por vendedores en el centro de Golfito, el consumo de estos artículos se ha incrementado lentamente en los últimos años, al mismo ritmo que ha venido creciendo su producción en la subregión, en especial en barriadas como Ureña y La Gamba, que son sitios en donde el INA y algunas ONG como la Fundación Neotrópica, han desarrollado programas de capacitación. Se puede observar que hay una producción de artesanía sostenida y de buena calidad en la región.

Actividad de pesca artesanal y deportiva

La pesca es para algunos habitantes de la región Pacífico Sur, en especial los de Corcovado-Golfito, un modo de vida que ha ido transformándose de manera paulatina hacia el servicio turístico y el transporte de pasajeros. En algunos lugares de la región, como Puerto Jiménez, Drake, Sierpe, Zancudo, Pavones y Uvita se pudo observar cómo las actividades de pesca artesanal se combinan con servicios de paseos por el mar o por los manglares. Según expresan algunos marineros en Sierpe, buena parte de los marineros y capitanes han adquirido mayores niveles de información y capacitación turística, originados en que, en los últimos años han recibido cursos del INA y otros auspiciados por la Academia de Guardacostas de Golfito, especialmente en idiomas y marinería, respectivamente.

Muchas de las empresas de pesca deportiva existentes en esta subregión, fueron otrora pescadores artesanales o bien combinan el servicio turístico con la tradicional pesca artesanal. En el caso de Golfito, se afirma por algunos entrevistados que la actividad de pesca deportiva dio inicio con las labores de la marina Banana Bay, en donde se formaron y capacitaron muchos marineros que antes no tenían conocimiento de la actividad. En la actualidad esta actividad brinda trabajo a muchos marineros y ayudantes en Golfito y en Puerto Jiménez. Por ejemplo, la Marina Cocodrilo Bay tiene una planilla de casi 80 personas en las labores de pesca deportiva y 15 en labores de tours por el Golfo en un atracadero que cuenta con 35 botes propiedad de la empresa.

No obstante, es claro que la actividad pesquera artesanal no se ha abandonado, pues a juicio de los funcionarios de INCOPECA, más bien la extracción y el consumo han ido en incremento, pero en forma ordenada y altamente riesgosa para el recurso.

¹⁸ Tipo de turismo practicado por quienes compran una residencia en un lugar cercano a Estados Unidos, como Costa Rica. Esta compra en cualquier región de Costa Rica, representa una inversión ventajosa, si la comparamos en términos monetarios y de plusvalía con la compra de un condominio en Miami.

Cabe destacar que algunos marineros señalan la conveniencia de instalar marinas en vista de que en la actualidad en muchas de las playas de interés turístico no se cuenta con instalaciones seguras y que esto sólo conduce a problemas de seguridad, contaminación, desorden e ilegalidad. Una marina ordenada y, desde luego, abierta al público pescador, permitiría solventar muchos de los problemas actuales.

Actividad de transporte

Según observación directa realizada, el transporte público en la región muestra un desarrollo muy asimétrico, pues a localidades como Buenos Aires, San Vito, Cortés, Palmar, Río Claro, Neylli, Golfito y Canoas llegan durante el día autobuses desde San José, los cuales presentan buenas condiciones y precios, pero al nivel interno, en rutas desde las zonas aledañas a estas localidades, los servicios son muy precarios en su mayoría, con pocas excepciones. Esta misma situación precaria se puede señalar respecto a las localidades de Dominical y Uvita.

Lo mismo puede decirse del débil desarrollo del servicio de taxi. Como en el resto del país, lo que se observa con un desarrollo mayor es el número de microbuses de transporte estudiantil, que por razones de distancia y seguridad, principalmente, son utilizadas por los padres y madres para trasladar a sus hijos a sus hijos escolares. Algunos de estos transportistas de vez en cuando realizan transporte turístico, en especial en temporada alta, actividad que pudo observarse en la zona de La Gamba.

Algo parecido se da en el caso del transporte acuático, donde por ejemplo en Golfito, según criterios de usuarios, el servicio era muy rudimentario y lento, pero que en el último año mejoró a partir de la demanda cada vez mayor de turistas que requieren un transporte cómodo y rápido. Cabe aclarar que en lo que se ha denominado las lanchas rápidas, no solo aumentó la velocidad y frecuencia, sino que el precio casi se triplicó. Esto se pudo apreciar por observación directa en el transporte entre Golfito y Jiménez y entre Sierpe y Drake.

Actividad de los servicios públicos

El Pacífico Sur ha sido unos de los lugares donde más tarde han llegado los servicios públicos y entre más alejada y rural la localidad más ausencia de ellos. A pesar de lo lento del proceso, prácticamente en todas las localidades más urbanas y de interés turístico de la región se observa que paulatinamente se han ido instalando los servicios públicos básicos, como son electricidad, agua, telefonía, salud, educación, recolección de desechos sólidos y líquidos y seguridad.

En términos generales los servicios requieren mejorarse y ampliarse en las comunidades más alejadas. La provisión de agua, el manejo de las aguas negras y de los desechos sólidos, son de carácter urgente en algunos casos. Particularmente, hoy en día el manejo de las aguas negras significa un problema mayúsculo, pues gran parte van a parar al golfito, algo fácil de constatar, motivo por el cual mucha gente afirma que este golfito no es más que un vertedero de contaminantes provenientes de los alcantarillados y que se vería exponencialmente afectado y con consecuencia al grado de desastre sino se prevé y corrige de forma inmediata el problema, antes de ampliar y concesionar los que son considerados por algunos como megaproyectos, entre los que resaltan las marinas, la construcción masiva de condominios y el aeropuerto internacional.

Para el resto se puede decir que van mostrando un grado de desarrollo acorde con el nivel de crecimiento poblacional (muy lento) y la demanda de la dinámica de desarrollo actual. Ante esta situación, es criterio generalizado en la subregión de Corcovado-Golfito, que los servicios requerirán de un ajuste y una nueva dinámica en vista del incremento potencial que podría darse en la región no sólo de turistas, sino de nacionales y extranjeros que vendrían a sumarse al contingente laboral.

Actividad de los servicios privados

Además del turismo, el comercio y el transporte, existen algunos servicios que, según se observa, han incrementado su presencia en los últimos años en la localidad, como es el caso de la educación, medicina y banca privadas. Estas, sin embargo, muestran niveles incipientes de crecimiento, posiblemente debido al escaso empuje de la economía y al incipiente desarrollo de la actividad turística. La actividad comercial y de transporte propiciada por el Depósito Libre Comercial, no ha repercutido en el incremento del servicio turístico de forma clara, pues se limita a la compra y venta de productos y a la llevada y traída de personas y artículos.

Según criterios del sector hotelero, en aras de hacer sentir la idea del ahorro al comprador, nunca se ha vinculado la compra en Golfito con otras actividades turísticas como la visita a las playas y a las montañas o los paseos en lancha, lo cual hubiese representado más ingreso para las localidades. Más bien se observa como el grueso del contingente de compradores se movilizan el mismo día del día de arribo a Paso Canoas, en donde se alojan en hoteles y cabinas de ese lugar, algunos de los cuales (no se pudo determinar con certidumbre cuantos) son propiedad de los comerciantes panameños. En esa localidad, por observación, se pudo estimar la existencia de unas 600 a 800 habitaciones de diversa calidad. También ocurre que se hospedan en Ciudad Neilly para regresar a primera hora a Golfito.

Actividad de Bienes raíces

El negocio de los bienes raíces ha tenido un crecimiento acelerado en los últimos años, en especial en el litoral, en las proximidades de las principales costas, ubicadas en Pavones, Zancudo, Jiménez, Drake, Ballena, Uvita y Dominical. A criterio de los negociantes de tierras, esta demanda está asociada a la cada vez mayor fama de los lugares turísticos de la región entre los turistas y empresarios de bienes raíces Norteamérica y Europa.

El incremento de la infraestructura turística, la prestación de servicios básicos en casi toda la región y el crecimiento de la demanda turística, ha sido uno de los acicates para el crecimiento de la compra venta de inmuebles en la Región Pacífico Sur.

En general es posible observar la presencia de numerosos empresarios extranjeros, estadounidenses, canadienses y europeos, principalmente, que se han convertido también en promotores de los que mencionamos antes como “turismo residencial”, es decir, vendedores de condominios y casas de habitación en zonas de interés turístico, sea junto a la playa o bien en la región montañosa con vista al mar. Este fenómeno se da actualmente en todo el país y en buena medida, de acuerdo a especulaciones de algunos técnicos del ICT, ha dado al traste con el desarrollo de proyectos hoteleros, pues es más rentable vender condominios y casas que construir un negocio de hospedaje hotelero.

Actividad conservacionista

En concreto, la principal preocupación de las personas que en la región del Pacífico Sur y en especial en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, desarrollan actividades por la preservación del medio natural circundante, es que toda actividad turística masiva, sin control y sin planificación a lo único que puede llevar es a la destrucción del medio ambiente; aún más si esa actividad turística depende como atractivo fundamental de un medio físico biológico tan susceptible como es el Golfo Dulce. En este sentido cabe citar parte de un interesante artículo aparecido en Internet en publicación Ambientales de la Revista Ambientico, de la Universidad Nacional¹⁹,

“Hasta la fecha, la lista oficial de cetáceos de Costa Rica involucra 28 especies, todas incluidas en los apéndices I y II de Cites como especies amenazadas o en peligro de extinción, respectivamente.

La llamativa imagen de los cetáceos a nivel popular ha ido cobrando fuerza en Costa Rica y cada vez son más personas las que se interesan en avistarlos en su

¹⁹ Javier Rodríguez y Priscilla Cordero, <http://www.una.ac.cr/ambi/Ambien-Tico/107/cetaceos.htm>

ambiente natural. Si bien la opción brinda oportunidad para realizar una misión educativa, un diagnóstico de campo realizado por Promar durante el año 2001 reveló la existencia de 34 opciones de observación de cetáceos, en su mayoría (94%) desarrolladas sin conocimientos básicos de la biología del grupo ni de la forma como las embarcaciones deben ser conducidas cerca de estos mamíferos. Esa carencia de conocimiento demostró causar alteraciones de diversa índole en los cetáceos y, claramente, dichas reacciones se dieron en niveles mínimos ante aquellas embarcaciones cuyas maniobras de conducción fueron lentas y predecibles y que, además, guardaban una distancia no menor de 50 metros sin acercarse en forma directa o persecutiva a los animales. Sin embargo, esas condiciones se dieron por parte de solo el 15,7% de las embarcaciones evaluadas durante el diagnóstico.”

Sectores de población potencialmente afectados

Población laboral

Uno de los problemas más graves de Gofito, según expresión de la generalidad de los informantes entrevistados en esta investigación, (también según lo observado y lo que indican las estadísticas de población) lo es el desempleo, problema que abate a esta región desde épocas inmemoriales con la llegada de los primeros colonos del Valle Central y de Panamá.

La producción primaria fue uno de las formas de solventar este problema, especialmente con la llegada de la Compañía Bananera, época en la que según algunos hubo mucha oferta de trabajo. Posteriormente, con la salida de la Bananera, se produjo una fuerte depresión en la oferta de puestos de trabajo, por lo que el Gobierno optó, de forma urgente, por la creación del Depósito Libre Comercial de Gofito. Sin embargo, esta iniciativa tampoco constituyó una solución al problema, pues se esperaba que la llegada de miles de compradores de otras zonas del país, activara un sector turístico asociado al turismo nacional, lo cual se vio truncado en la práctica (como se explica en sección de “Servicios Privados”).

El cuadro siguiente nos muestra la situación comparativa de la región de Gofito, como zona de influencia inmediata del desarrollo de las marinas, y el país en su conjunto, con referencia a algunas tasas de ocupación de población. Como puede apreciarse, en prácticamente todas las tasas medidas, el Cantón de Gofito presenta una clara desventaja respecto al resto del país. Un ejemplo es la tasa de desempleo abierto, que alcanza en promedio en el cantón el 6.4%, mientras que la del país se ubica en 4.6%. A lo interno del cantón, estas tasas aumentan a 7,3% en Guaycará y a 7,4% en Jiménez, mostrándonos una situación preocupante.

Estas tasas pueden tener su origen en varios factores: 1. el bajo nivel de desarrollo de la producción, la industria y los servicios en general. 2. El carácter rural dominante de la población local, sometida a una situación de crisis en el mercado de productos agropecuarios y a una decadencia de la producción. 3. La

desigualdad de género, que propicia una participación muy limitada de la mujer en lo que oficialmente se considera como trabajo y que deja por fuera las labores de la mujer rural en su hogar y su finca.

Estos tres factores entran en juego en prácticamente todos los distritos que componen el cantón de Golfito. Debe recordarse que en la región prácticamente el 90% de los productos agropecuarios se comercializan, por lo que una baja en el mercado produce efectos directos sobre los intereses y estabilidad de los productores.

Por lo anterior, se considera que el desarrollo turístico asociado a la construcción y operación de las marinas de la región, pueden producir un incremento importante en las fuentes de empleo y por lo tanto variar las tasas correspondientes. La mano de obra directa en turismo, cuyo incremento se presume, a partir de otras experiencias y de las estimaciones de los empresarios desarrolladores de las marinas, al menos en un 30% del total actual, así como la mano de obra indirecta, asociada a actividades complementarias del servicio de la marina. Este incremento por sí solo podría llegar a volcar los indicadores en materia laboral.

Cuadro 14. Tasas e índices de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito

Provincia, cantón y distrito	POBLACION DE 12 AÑOS Y MAS	Tasa neta de participación	Tasa de ocupación	Tasa de desempleo abierto	Porcentaje población inactiva	Relación dependencia económica	Porcentaje población ocupada en sector primario	Porcentaje población ocupada en sector terciario
COSTA RICA	2.848.603	47.9	45.7	4.6	52.1	1.1	19.6	57.3
GOLFITO	24.542	43.5	40.7	6.4	56.5	1.3	35.0	53.1
Golfito	8.134	46.7	43.9	6.1	53.3	1.1	15.5	75.6
Puerto Jiménez	4.449	39.9	36.9	7.4	60.1	1.5	39.9	47.0
Guaycará	8.295	43.9	40.7	7.3	56.1	1.3	38.0	45.4
Pavón	3.664	39.8	38.2	4.1	60.2	1.5	71.5	21.4

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Si hablamos del cantón, una Subregión con población eminentemente rural tiene a la población activa ocupada en un 53.1% en el sector terciario y un 35% en el sector primario. Es importante destacar que de todos los distritos de Golfito, sólo Pavón muestra una proporción significativa de población activa ocupada en el sector primario (71,5 %) y un 21,4 % en el sector terciario. Al contrario, el distrito de Golfito tiene un 75,6 % de población ocupada en el sector terciario y un 15.5 en el primario (aquí se nota la influencia del Depósito Libre Comercial).

Población de mujeres

En el cantón de Golfito, las mujeres de 12 o más años alcanzan un total de 11814, contra 12728 hombres. Es decir, hay un total de 914 mujeres menos que hombres. Sin embargo, esto no justifica la enorme diferencia registrada, desde luego por métodos y parámetros oficiales, entre hombres y mujeres en lo que respecta a ocupación. Las siguientes estadísticas nos muestran una faceta de la realidad de la mujer en la región de influencia inmediata estudiada:

Cuadro 15. Población económicamente activa en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito.

PROVINCIA , CANTON Y SEXO	POBLACION DE 12 AÑOS Y MAS	POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA					POBLACION ECONOMICAMENTE INACTIVA				
		Total	Ocupada	DESOCUPADA			Total	Pensionado o Rentista	Estudiante	Quehaceres del Hogar	Otra
				Total	Cesante	Busca por 1ra. Vez					
GOLFITO	24.542	10.672	9.984	688	604	84	13.870	772	3.346	8.086	1.666
Hombres	12.728	8.265	7.641	624	552	72	4.463	611	1.741	763	1.348
Mujeres	11.814	2.407	2.343	64	52	12	9.407	161	1.605	7.323	318

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2004.

Como es evidente en el cuadro anterior, existen notables diferencias de participación de la mujer en la población económicamente activa, según criterios oficiales para definir este tipo de población, pues la participación de la mujer apenas llega al 22%, de esa población, el resto son hombres. La enorme mayoría de las mujeres son llamadas "inactivas", aunque se dedican a labores del hogar, las que no son catalogadas como trabajo. Es obvio que mientras exista inequidad incluso en los parámetros oficiales para medir el impacto de la actividad de la mujer en la sociedad, será prácticamente imposible conocer las potencialidades de esta mitad de la población de seres humanos.

Si embargo, se puede señalar que el impacto potencial del turismo y desde luego de cualquier incremento de turismo que se dé a partir de la instalación de las marinas, tendrá especial efecto sobre el papel de la mujer en la población económicamente activa, pues la mujer en el contexto turístico juega un papel fundamental y es por lo general mayoría dentro de sector laboral turístico. Esto ocurre incluso en la actualidad en la Subregión estudiada, como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro 16. Población económicamente activa en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito por actividades

PROVINCIA, CANTON Y SEXO	TOTAL	AGRICULTURA Y GANADERIA	PESCADERIA	MINAS Y CANTERAS	INDUSTRIA MANUFACTURERA	ELECTRICIDAD GAS Y AGUA	CONSTRUCCION	COMERCIO Y REPARACION	HOTELES Y RESTAURANTES	TRANSPORTE Y COMUNICACION
GOLFITO	9.984	3.111	30	79	700	99	492	1.657	814	533
Hombres	7.641	2.870	28	76	618	90	488	1.138	362	495
Mujeres	2.343	241	13	3	82	9	4	519	452	38

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2004.

Aquí se puede observar como en la actividad de hoteles y restaurantes en la subregión, que son eminentemente turísticas, hay un fuerte predominio de las mujeres. Este comportamiento se repite a nivel nacional y para prácticamente toda la región del Pacífico Sur. Por esta razón, el incremento del turismo a partir de la instalación de un servicio como las marinas que promueve la llegada de nuevos segmentos de demanda turística, podrá impactar de manera considerable la situación laboral de la mujer.

Población de jóvenes

Un taller en el que se participó en la localidad de Río Claro con emprendedores en diversos ramos de la producción y los servicios, en el cual hubo predominancia de jóvenes, evidenció la gran necesidad de apertura de puestos de trabajo y los esfuerzos que los pobladores hacen, con el apoyo de algunas instituciones y ONG, para desarrollar alternativas de autoempleo, en vista de que ya no existen opciones laborales para jóvenes, a menos que se desplacen a otras regiones.

Para efectos de este estudio, estamos considerando como población joven de la región de Golfito aquella ubicada entre los 15 y los 24 años²⁰, que constituye en términos generales un 19 por ciento de la población total de la localidad. Al nivel nacional este sector de la población constituye el 19,3% de la población y en la provincia de San José es el 19,5%.

La idea de circunscribir al joven a ese ámbito de edades se debe a la necesidad de abarcar aquellos jóvenes en formación, la mayoría desocupados, que cuentan con posibilidades de aprovechar su condición para prepararse para eventuales tipos de trabajo. En este sentido, el joven podría ser objeto de capacitación para efectos de abastecer una oferta derivada del crecimiento del sector turístico.

²⁰. Según categorización de la Asamblea General de las Naciones Unidas que define a los jóvenes como las personas entre los 15 y 24 años de edad. Esta definición se hizo para el Año Internacional de la Juventud, celebrado alrededor del mundo en 1985. <http://www.un.org/esa/socdev/unyin/spanish/qanda.htm#1>

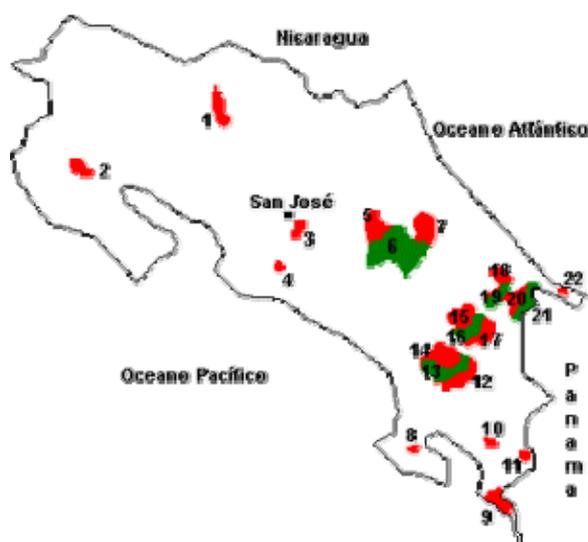
La desocupación de ese segmento joven en todo el país es de 7,9%. En la Provincia de Puntarenas y en la localidad de Golfito es de aproximadamente 8,7%. Esto puede explicar la situación de menos jóvenes en esta edad, pues lo presumible es que migren hacia lugares en donde puedan tener más oportunidades laborales.

En general el turismo recluta de preferencia personal joven y capacitado, lo cual apuntaría ante todo a este sector de la población pues estaría en posibilidades de proveer la mano de obra necesaria para el desenvolvimiento del turismo, dada la tasa tan alta de desocupación dentro de la población económicamente activa.

Poblaciones indígenas

Las poblaciones indígenas de la región del Pacífico Sur son las siguientes (nombre en azul):

- 1 - Reserva Indígena Guatuso (Maleku)
- 2 - Reserva Indígena Matambú
- 3 - Reserva Indígena Quitirrisí
- 4 - Reserva Indígena Zapatón
- 5 - Reserva Indígena Nairi-Awari (Barbilla)
- 6 - Reserva Indígena Chirripó
- 7 - Reserva Indígena Bajo Chirripó
- 8 - Guaymí / Península de Osa
- 9 - Guaymí / Conte Burica
- 10 - Guaymí / Coto Brus
- 11 - Guaymí / Abrojos Montezuma
- 12 - Reserva Indígena Curré
- 13 - Reserva Indígena Boruca
- 14 - Reserva Indígena Térraba
- 15 - Reserva Indígena Ujarrás
- 16 - Reserva Indígena Salitre
- 17 - Reserva Indígena Cabagra
- 18 - Reserva Indígena Taynít
- 19 - Reserva Indígena Telire
- 20 - Cabecar -Talamanca
- 21 - Bribri Talamanca
- 22 - Reserva Indígena Kekuldi (Cocles)



Estas poblaciones indígenas, aunque con una gran influencia de la cultura occidental predominante en el país, aun conservan lenguas, festividades, expresiones artísticas y prácticas religiosas, productivas, de salud y recreación que provienen de épocas muy remotas. Un ejemplo de esto es la comunidad de Boruca. Lo particular de esta comunidad es que a pesar de ser una de las más interrelacionadas con el entorno socioeconómico de la región, buena parte de su economía se fundamenta en la confección de sus famosas máscaras de madera de balsa, representativas de sus deidades y que hoy en día asombran por su

calidad y riqueza de detalles, al igual que otras formas de artesanía, en especial los trabajos en tejidos de algodón con colorantes naturales.

Muchas de las artesanías Boruca se comercializan a nivel nacional e incluso se distribuyen en el mercado norteamericano. En Boruca se observa un contingente de personas que han recibido preparación en turismo, que se han organizado y que ve con esperanza el incremento del arribo turístico a la zona.

Es criterio de microempresarios turísticos de la localidad, así como líderes indígenas, que de desarrollarse la oferta turística de la marina y actividades asociadas, la producción cultural de boruca tendría un mercado mayor y de más poder adquisitivo, en un sitio más cercano. De igual modo, tal y como va a ocurrir con la población en general del Pacífico Sur, surgirán puestos de trabajo que de una u otra manera también serán una opción para estos pobladores, muchos de quienes hoy día tienen que desplazarse al valle central para trabajar y sostener a sus familias, a raíz de la depresión económica en sus localidades.

Se observa un proceso creciente de enajenación del patrimonio territorial indígena, pues son frecuentes los supuestos dueños de propiedades inmuebles que no son indígenas, en pleno corazón de la reserva. Por esto, a pesar de los supuestos beneficios que pudiera acarrear el desarrollo turístico, una de las preocupaciones mayores es que el desarrollo turístico trae asociado un encarecimiento de las tierras y, por ende, la apertura de un mercado, incluso ilegal como sería la venta de tierras en la reserva, y la enajenación de las mismas.

Como ya en las costas las tierras están casi totalmente en poder de extranjeros, no sería improbable que las tierras de las reservas indígenas comiencen a cotizarse para esos efectos. De todas maneras, en la actualidad se está realizando un enajenamientos de esas reservas, de manera totalmente ilegal, pues mucho indígena necesitado y de poca formación está vendiendo sus tierras por supervivencia.

Población campesina

La región de Pacífico Sur, incluyendo el cantón de Golfito, parece eminentemente rural si la consideramos desde el punto de vista de su estructura social. Como se puede apreciar en los siguientes cuadros, la gran mayoría de su población es considerada rural según la clasificación del INEC, aunque en lo fundamental su economía descansa tanto en el sector primario como secundario y terciario.

Cuadro 17. Porcentaje de la población urbana y rural según cantón y región

Cantón	% Población urbana	% Población rural
Golfito	31,1	68,8
Osa	28,9	71,0
Buenos Aires	25,5	74,4
Coto Brus	8,7	91,2
Corredores	30,7	69,2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2004.

Como se puede apreciar seguidamente, en la actualidad en todos los distritos del cantón, predomina dos formas de ocupación: “venta en locales y servicios” y de “agropecuaria y pesca calificada”. Pero, a excepción del distrito de Pavón, de estas es mayoritaria la ocupación en comercio y servicios. Desde luego, esto puede deberse a la presencia de la ciudad como centro de servicios, de empresas de turismo y del Depósito Libre Comercial de Golfito.

Cuadro 18. Población ocupada por ocupación en el cantón de Golfito

Provincia, cantón y distrito	Total	Nivel direc. De adminis. Publica y privada	Nivel profesio. y científ.	Nivel técnico y profesio. Medio	Apoyo adminis-trativo	Venta en locales y servicios	Agropec. Y pesca calificad.	Productos artesan. Y manufact.	Montaje y operación de maquinas	Ocupación no calificada
GOLFITO	9.984	96	549	771	655	1.826	1.329	847	587	3.324
Golfito	3.567	55	224	359	402	884	295	332	217	799
Puerto Jiménez	1.643	17	89	106	59	278	258	191	82	563
Guaycará	3.376	22	199	260	187	536	323	259	251	1.339
Pavón	1.398	2	37	46	7	128	453	65	37	623

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2004.

Sin embargo, un grueso de la población, como se mencionó anteriormente, es población de mujeres, de las “inactivas económicamente”, las cuales, de generarse un crecimiento turístico como el que es característico alrededor de las marinas, irían incorporándose aceleradamente en las diferentes formas de servicio que las requiera. Principalmente la función para la mujer tiene ribetes de bajo nivel, particularmente el aseo y limpieza de oficinas, condominios o casas.

Uno de los problemas más evidentes en el entorno de una marina es la gran demanda de servicios de prostitución que se genera al amparo de algunos negocios de hospedaje y “diversión” que se originan a su alrededor. En este sentido la localidad de Golfito y sus distritos no se escaparán a las consecuencias de este flagelo, que ya de por sí se da con la llegada de los fragatas militares norteamericanos, a cuyo encuentro van numerosas prostitutas nacionales y extranjeras. Para tratar de prevenir y mitigar el impacto de un problema social tan agudo, habrá que tomar las previsiones necesarias, como reforzar en los colegios, hogares y centros de trabajo la conciencia del trabajo como valor y de las

consecuencias negativas de la práctica de la prostitución. Además deberá generarse trabajo digno y en cantidades adecuadas así como aplicar las leyes contra la prostitución infantil hasta sus últimas consecuencias.

Tipo de empleos directos e indirectos con potencialidad de generarse por las actividades propias de las marinas

Seguidamente se hace una enumeración y descripción de los tipos posibles de empleos que podrían generarse en caso de la instalación de las marinas en la región Osa – Golfito. Se establece el tipo de empleo, con base en la potencial oferta de las empresas desarrolladoras de las marinas y de otras infraestructuras turísticas, con base en la experiencia de otras marinas en el país y en el extranjero y con base en la observación sobre el terreno de las tendencias en materia laboral.

Empleos en el sitio de la marina bajo la administración de la marina

Seguidamente se enumeran tipos de puestos observados en la estructura administrativa y operativa de otras marinas y de los proyectos estudiados.

Al nivel administrativo es usual que se requiera personal para la gerencia, contraloría, gerencia financiera, para recursos humanos, para asistente de contabilidad y quien se encargue de mantenimiento y secretaria.

A nivel operativo de la marina por lo general se requiere de los servicios de quien dirija las operaciones, quien asistente en esa labor de operaciones, ayudantes de operación, asistentes de mantenimiento, quien opere maquinaria, la mecánica, el combustible y lubricantes y la seguridad. Es muy probable que algunos de los servicios operativos antes enumerados sean proveídos por alguna empresa ajena a la marina, como es el caso de la seguridad.

También debe considerarse la posibilidad de que en la zona de restaurantes se emplee a administradores (as), meseros (as), cocineros (as) y cantineros (as). Estos puestos de trabajo, igualmente dependiendo de la modalidad en que operen estas unidades, pueden mantener o no una relación directa con la marina.

Empleos en el sitio de la marina bajo administración de otros

Capitanes y marineros

Para la operación de las embarcaciones y el adecuado desplazamiento por el espejo de agua, se requiere la existencia en el lugar de capitanes (para barcos comerciales y particulares) y de marineros (barcos comerciales y particulares). Estas personas realizarían las siguientes funciones:

Este tipo de empleos es posible que sea asumido por el conjunto de marineros de la región, que, sin embargo, resultaría limitado en vista de la demanda surgida por otras marinas agrandadas como son los casos de Banana Bay y Cocodrilo Bay. El problema medular es que en la región no se cuenta en este momento, según los propios marineros y capitanes, con suficiente oferta de servicios en estas ocupaciones, ni se está capacitando la suficiente gente.

Servicios de mantenimiento y reparación:

Aunque la marina puede contar con un equipo técnico especializado, en algunos casos estos servicios son llevados a cabo por empresas de la localidad o de otras ciudades que venden sus servicios a la marina o a los dueños de barcos directamente.

Servicios de vigilancia

El servicio de vigilancia, como ya es usual en el país, puede ser contratado por la empresa de la marina a alguna empresa prestadora de ese servicio de la localidad o de otra parte del país. Ya existen en Golfito varias empresas que prestan este servicio, sin embargo, esta tarea también puede quedar bajo responsabilidad de la Marina.

Suministros inmediatos

La comercialización de productos hacia los barcos es una actividad que se puede realizar a través de los centros de suministros que emplace la marina o bien de forma directa por parte de proveedores particulares que establecen vínculo con los dueños de la marina o con los dueños de los botes. Los productos comercializables son abarrotes, medicinas, lubricantes, repuestos, enseres, etc.

Fuera de la marina:

Turoperadoras:

Con base en indagaciones llevadas a cabo en el cantón de Garabito, y por la observación sobre la dinámica de desarrollo actual de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, se pudo establecer que la marina puede facilitar la generación de empleos en empresas turoperadoras existentes o que se establezcan, que brinden servicios a la empresa de la marina o directamente a los usuarios de la marina.

Asimismo, surgen micro y pequeñas empresas turoperadoras que brindan servicios a los turistas en general, nacionales y extranjeros, que asisten a la región atraídos por el crecimiento de los servicios y por la consiguiente promoción que propiciarían las empresas. Estos servicios en pequeña escala y los servicios de las turoperadoras grandes están relacionados, por lo general, con atractivos locales de tipo ecoturístico o de aventura y con recorridos por zonas rurales en caballo, bicicleta o motocicletas.

Empleos en Servicios hoteleros

La experiencia nacional es que una marina incrementa las operaciones de las empresas turísticas existentes entre un 30% y 80%, dependiendo del tipo y calidad de servicio que se ofrezca. Sin embargo, en la zona la planta hotelera es muy reducida, por lo que se prevé el surgimiento de nuevos proyectos que probablemente dupliquen la planta actual en un año, como es el caso del proyecto en construcción Casa Roland, ubicada en una zona muy cercana al lugar en donde se instalará la marina Golfito.

En el caso de la Subregión estudiada, tomando en consideración las condiciones de formación de la población, es posible que los puestos disponibles sean algunos de los administrativos, partiendo de que los de alto nivel y abultado salario serían asumidos por personas expertas de otras regiones o países. También están los puestos operativos, como mucamas, servicio de bar, meseros, jardinería, mantenimiento, vigilancia, atención al cliente y botones. Todos estos se generarían en cada hotel en el orden de 1 a 1,5 por cada habitación desarrollada, según el promedio nacional.

Empleos en la planta de servicios comerciales

Los servicios comerciales se desarrollan en función de los requerimientos de la marina, de los barcos de la marina y sus tripulantes, de las instalaciones de la empresa de la marina (apartotel, restaurante, oficinas administrativas, centro comercial, etc.) y de las empresas turísticas y de servicios que se desarrollan a la sombra de la marina. En concreto en lugares como Garabito, en donde funciona la

marina Los Sueños, el comercio se ha incrementado de un 20% a un 30% en relación con las compras que realizan las empresas turísticas.

Gran parte de los empleos originados a partir del incremento del comercio son en las tareas de transporte, repartición, bodegaje e intermediación, así como en empresas de autoempleo, en las cuales participa un individuo junto a su familia. Este es el caso principalmente de productos artesanales.

Empleos en la planta de condominios

La empresa de la marina en Golfito va a desarrollar un apartotel, así como también se tiene proyectado el desarrollo de módulos de condominios en otros terrenos de la empresa. Estas ofertas de la empresa estarán acompañadas de otras ofertas de casas, villas, condominios y formas de vivienda que hoy en día se están construyendo en lugares cercanos. Así ocurre en la región de Garabito y en la localidad de Flamingo, en donde el proceso constructivo de este tipo de edificaciones es muy intenso. Esto ha generado en esos lugares una oferta de empleo informal o subempleo para las mujeres en tareas de limpieza de condominios que ha venido a solventar, como es el caso de Quebrada Ganado, la problemática de los ingresos familiares.

Empleos en actividades conexas en la región:

Gastronomía

Los restaurantes son, según la experiencia en Jacó y Flamingo, uno de los servicios turísticos que más incremento tienen de sus operaciones como consecuencia del desarrollo de actividades de la marina. Los restaurantes son un servicio que llega a sufrir importantes cambios en sus prácticas empresariales y en su apariencia, pues deben mostrar niveles de desarrollo que les permitan calificar para las agencias de turismo y guías que movilizan turismo desde la marina. Los empleos que más se generan en los restaurantes son los de cocineros (as), atención en el bar y meseros (as). Conforme avanza el tiempo, los restaurantes en esas localidades han ido aumentando la calidad de su oferta y por ende sus precios, así como la formación y capacitación de su personal empleado.

Rentacar

En la región estudiada no existen empresas locales de alquiler de automóviles, sino representaciones de otras empresas instaladas en San José o Guanacaste. De acuerdo a la experiencia en otras latitudes, se produce un acelerado incremento en el consumo de servicios de este tipo de empresas con la llegada de las marinas. Esto por cuanto la mayor parte de los viajeros por mar al atracar procuran contar con un auto que les permita viajar por la región y disfrutar de

nuevos ambientes turísticos. Por esto, se considera que estas empresas requerirán en la región de mecánicos, vigilantes y de personal para oficinas.

Zonas con potencial de trabajo – nuevas fuentes de empleo y alternativas de trabajo

Aunque a criterio de los empresarios turísticos entrevistados, y producto de la observación en la Región, el Pacífico Sur encierra el potencial ecoturístico relativamente más alto del país, para efectos de este estudio y tomando en consideración la potencial demanda de atractivos y servicios asociados a estos, se ha identificado algunas localidades como centros de desarrollo actual y potencial de turismo y, por ende, nuevas fuentes de empleo y alternativas de trabajo. Entre estas se encuentran las comunidades de La Gamba, Zancudo, Pavones, Jiménez, Rincón y San Vito. Estas zonas contienen esencialmente atractivos de tipo natural de diversa índole, junto con componentes culturales de indigenismo, ruralismo, conservación, ciencia, aventura, deporte y desarrollo sostenible.

Pavones y Zancudo:

La tendencia en estas localidades es al incremento de la visita de turistas, en el caso de Zancudo principalmente bañistas y en el caso de Pavones especializado en surfistas. En ambas playas ya existe una oferta de hospedaje y servicio gastronómico y se comenta extraoficialmente sobre proyectos turísticos en camino, más que nada de tipo pequeño.

La oportunidad laboral en esta localidad se daría principalmente a través de la generación de una oferta microempresarial y de la inserción de la población en el desarrollo actual. Hoy en día se observa una venta acelerada de tierras por parte de los dueños originarios (gran cantidad de rótulos “for sale” y varias agencias de bienes raíces instaladas), lo cual podría contenerse si se diera impulso a la participación local en el desarrollo empresarial. Para esto, desde luego, es criterio de los habitantes de las localidades la necesidad de reforzar la capacitación, la cual se encuentra en niveles muy bajos.

La Gamba:

La comunidad agropecuaria de La Gamba se encuentra ubicada entre en Parque Nacional Piedras Blancas y el Refugio de Vida Silvestre Golfito. Aquí se realizó hace cuatro años un Taller Interinstitucional de Turismo Rural organizado en su totalidad por los pobladores de la Comunidad, a partir del cual se inició un proceso de incorporación muy gradual de algunas familias en el desarrollo de empresas de hospedaje y fincas de ecoturismo. En realidad, esta zona se presta para constituirse en su momento en el principal y más cercano centro de turismo rural y de montaña respecto a la marina. Justamente hoy en día en la zona se realizan tours por la montaña y las cataratas con turísticas provenientes de la tripulación de las fragatas norteamericanas que anclan en Golfito. Esta experiencia puede ser un

insumo determinante para el desarrollo de una oferta local de ecoturismo y con ello beneficiar a la mayoría de las familias locales que cuentan con fincas aptas para el ecoturismo y el agroturismo.

Jiménez, Rincón, Carate:

Prácticamente todo el distrito de Jiménez, desde Rincón hasta Carate, constituye una unidad turística que combina una gran diversidad de atractivos y que cuenta desde hace casi tres décadas con una experiencia empresarial y organizativa que ha permitido conservar una imagen turística particular. A juicio de los empresarios turísticos de Jiménez, el turismo que los caracteriza, con un esencial componente de naturaleza, se encuentra en peligro por el desarrollo de infraestructuras turísticas grandes e incongruentes con el medio y la masificación del arribo turístico. Se da pues una situación contradictoria entre la masificación del turismo y la subsistencia del mismo en esta zona eminentemente ecoturística. No obstante, en un entorno también de marcado dominio del paisaje agropecuario, se hace posible el desarrollo alternativo de este producto combinado con el ecoturismo, de tal forma que amaine la presión sobre los recursos marinos y boscosos que hasta el día de hoy han constituido el elemento central.

El potencial agrícola: Gamba, San Vito, Corredores, Jiménez y otros.

Asumiendo para la Región Corcovado-Golfito un comportamiento de los suministros similar a otras regiones de alto desarrollo turístico y en donde operan marinas, como es el caso de Flamingo de Santa Cruz y Herradura de Garabito, es de esperar que gran parte del avituallamiento de los servicios turísticos deberá generarse en regiones más o menos alejadas de la misma región, pero ubicadas en el Pacífico Sur. Tanto Herradura, Jacó, Manuel Antonio, como los centros turísticos de Guanacaste, se proveen de gran parte de las verduras y frutas frescas, así como productos lácteos y carnes desde centros de producción agrícola de la cordillera Volcánica Central, desde Cartago hasta Zarcero, así como de Pérez Zeledón. Recientemente lugares como Cañas han crecido como proveedores del sector turístico, sin representar todavía la mayoría de la provisión.

En el caso de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, se presume un importante papel de productores de insumos alimenticios para el sector turístico a los agricultores y ganaderos de los asentamientos de La Gamba, La Julieta y Los Ángeles, que gracias a una serie de programas oficiales y de ONG han venido desarrollando estrategias de producción sostenible, integral y múltiple. De igual modo, es viable que regiones de altura, tradicionalmente productoras como San Vito, Boruca y otros, puedan integrarse a este proceso, en vista de que en la actualidad son lugares que producen para el avituallamiento de gran parte de la población de la región. Esto involucraría el reforzamiento de las actividades del sector primario y por ende de los puestos de trabajo, hoy vulnerables a los cambios severos del mercado.

El potencial urbanístico: Río Claro y Corredores.

El desarrollo turístico de la zona traería asociadas una serie de transformaciones infraestructurales que incluirían todas aquellas condiciones y servicios que respondan a las siguientes demandas: oficinas de empresas constructoras, productoras y servicios en general; casas y apartamentos en los que habitarían los empleados, obreros o funcionarios, de las empresas antes mencionadas y de las empresas turísticas que trabajarían en la zona. Para desplegar zonas de desarrollo urbano y satisfacer esta demanda, en la actualidad se está desarrollando un Plan Urbano que tiende a desplazar hacia el espacio entre Golfito y Río Claro el grueso de este desarrollo, en vista de que el Distrito de Golfito no cuenta con espacio. Igualmente el cantón de Corredores se visualiza como un centro de potencial desarrollo urbanístico.

Alrededores de Golfito (construcción de casas turísticas y condominios e infraestructura de servicios).

La demanda de casas, condominios o apartamentos para extranjeros interesados en contar con una de estas unidades en la región, práctica muy frecuente en especial para los clientes de una marina, ya comienza a hacerse sentir en la zona, en donde el propio proyecto de marina y otros que están planteados en la municipalidad incluyen este tipo de oferta.

Desde luego, el crecimiento de la infraestructura turística y urbana acarreará el desarrollo de infraestructuras de servicios por parte de instituciones del Estado, relacionadas con la ampliación de los servicios básicos como salud, educación, seguridad, telefonía, electricidad y agua. Esto involucraría el crecimiento de la demanda de mano de obra tal y como ocurren hoy día en el cantón de Garabito y Santa Cruz.

Efecto inmediato de la apertura de proyectos de marinas sobre la actividad turística de la zona

El desarrollo de la actividad turística es visto en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, así como en otros lugares de la Región Pacífico Sur, como una necesidad para superar la problemática generalizada de pobreza y bajo nivel de desarrollo humano. Este es criterio de políticos, funcionarios públicos, dirigentes comunales, empresarios y público en general. Lo que hace divergir los criterios es la forma cómo se debe desarrollar el turismo en una región con tantos contrastes sociales y sensibilidades ambientales.

En este sentido, renace la posición divergente de quienes, por un lado, consideran la necesidad de incrementar el turismo como fuente de empleo apelando a todas las variantes que se presentan en los mercados turísticos del mundo: turismo de playa, de montaña, deportivo, nocturno, de juegos, de navegación, etc., independientemente de su masificación; y, por otro lado, aquellos que consideran la necesidad de la actividad turística pero ajustado a la capacidad soportante del medio natural y cultural en el que se desarrolle.

El impacto del turismo masivo y de grandes infraestructuras es conocido y alcanza prácticamente a todos los grandes centros turísticos de mundo. Francia, España, México, La Florida, el Caribe, entre otros, muestran los beneficios en generación de empleo y actividades económicas complementarias de la concentración de población turística, pero por otro lado muestran los estragos socioculturales y ambientales que asocian y cuya responsabilidad debe estar clara que son muchos los actores que las comparten.

En lo social y lo ambiental y las responsabilidades que se deben atender mencionadas por algunas de las personas entrevistadas en la SICG, se plantea que la mayor preocupación que podemos ubicar como el impacto social de carácter inmediato es el de la corrupción y la aceptación pasiva o resignación ante los cambios perjudiciales por parte principalmente de los locales, llámese sociedad civil o gobierno. En lo ambiental, lo subrayado se puede recoger en la siguiente cita, que resume de manera precisa las preocupaciones más sentidas y sus consecuencias, las cuales se ubican temporalmente, tanto en lo inmediato como en el largo plazo²¹:

“La destrucción de arrecifes coralinos y manglares para la construcción de embarcaderos y zonas hoteleras, del excesivo uso-desperdicio de agua en albercas, campos de golf y poblaciones turísticas, la descarga de aguas sin tratar a suelos y cuerpos de agua y la alta tasa de producción de basura son entre otros, ejemplos de responsabilidad ambiental compartida. Por un lado, el empresario que considera engorroso e innecesario dar cumplimiento a las normas ambientales y hace contrataciones que le ayuden a disminuir los costos en este sentido, además de acelerar su proyecto. Generalmente es un empresario no local, venido de fuera e incluso extranjero, por lo que, lo que suceda al ambiente "sin dueño o de todos" es insignificante contra el objetivo primario: recuperar la inversión a corto plazo y multiplicarla rápidamente. El empresario, cegado ante su fin primordial, incluso se atreve a señalar a los habitantes de la zona (incluyendo al gobierno local) por la cuestión ambiental, que daña su imagen. El turista entonces se vuelve un instrumento del empresario para cumplir su objetivo, alguien que es incentivado al consumismo, tal vez una de las víctimas más que agresor principal. El habitante local, se convierte en un ente incapaz de contradecir o cuestionar las formas y medios para el desarrollo turístico, se olvida de sus derechos de disfrutar de un paisaje natural (no deteriorado) y hasta se convierte en empleado de ésta misma destrucción: corta árboles que mantienen sus casas frescas, desvía ríos para construir edificios mismos que luego inundarán sus casas, cerca e impide acceso a playas para disfrute de turistas, mismas que su familia ya no podrá visitar. Entre todos se las arreglan para que el sacrificado sea el ambiente por un objetivo puramente monetario que

²¹ Rosa María Chávez Dagostino y Edmundo Andrade Romo. **Responsabilidad compartida de los impactos negativos del turismo masivo.** CEDESTUR, Guadalajara, México.
http://www.naya.org.ar/turismo_cultural/congreso/ponencias/edmundo_andrade.htm

finalmente se concentra en unos cuantos y se olvida de que este sacrificio ambiental, pronto se vuelve contra él mismo (hombre-turista, hombre-empresario y hombre- habitante local.).

Cabe acotar un aspecto más, que también fue mencionado y que no se señala en la cita anterior que también es de alta preocupación, cual es que los lugares degradados social y ambientalmente sufren de una consecuencia mayor y es que pierden vigencia como destinos turísticos con un efecto social visible directo, el empobrecimiento de las poblaciones. Por ello se menciona que debe existir una vigilancia constante y gestión efectiva por parte de las partes actoras involucradas en la actividad y fuera de ella, pero también una asistencia continua al desarrollo de parte de las autoridades.

Hotelería

Posible incremento del turismo interno

Como en otras zonas de gran atractivo turístico para extranjeros en el país, el turismo nacional tendería a incrementar su arribo a la Subregión a partir de la promoción y la imagen que el sector turístico y las entidades del Estado generarían, en especial si existen obras infraestructurales como las marinas, que igualan la subregión con otros destinos del Pacífico también dotadas con marinas como Huatulco, Mazatlán, Acapulco y otros en México. Al igual que en Herradura de Garabito, con la marina Los Sueños, se va incrementando el estatus del destino dentro de la conciencia de la clase media y alta de nuestro país, provocando con ello un incremento de la llegada de esos sectores de clase al lugar.

Posible incremento vinculado al turismo externo

La Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, así como el resto de la costa del Pacífico Sur, cuentan con buen prestigio turístico en el mercado internacional. Los inigualables patrimonios naturales conservados en parques nacionales, representan para los grupos ecologistas, ambientalistas y ecoturistas nacionales e internacionales, una riqueza biológica y geológica insustituible y para el sector ecoturístico una oferta de primer orden. A esto se le suma el paisaje y el modo de vida rural de algunas localidades y se logra un producto que constituye el fundamento del actual desarrollo turístico.

La presunción respecto a la marina es que esta, al propiciar la llegada de un contingente mucho mayor de turistas de alta capacidad adquisitiva, genere un incremento en la visita a los atractivos turísticos tradicionales, facilitado por la generación espontánea de servicios de tours a diversas zonas. En zonas como Jacó, desde la instalación de la Marina Los Sueños las operaciones de las

empresas turísticas de hospedaje ya existentes incrementaros sus ventas en un 30% o más.

Cabe acotar que de ocurrir este fenómeno, se podría producir un cambio dramático en la actividad y el tipo de turista que arribe al lugar y ello constituiría una amenaza real para la preservación de la riqueza natural, si se conjunta la presencia continua de un contingente masivo de turistas y la poca capacidad de respuesta de las autoridades locales y nacionales para emprender acciones preventivas y de mitigación de los potenciales impactos.

El posible aeropuerto internacional en el Sur:

Aunque no es el propósito de la presente investigación, es claro en el criterio de los empresarios del sector turístico que el proyectado aeropuerto internacional en la región será un punto de arranque para la transformación turística de la región. Es muy probable que desate un arribo turístico por el estilo de Guanacaste, con desarrollos hoteleros grandes y con ofertas de todo incluido, ubicada ante todo en la línea costera de Sierpe-Dominical y de Zancudo-Pavones.

También entre las observaciones realizadas por algunos empresarios, privó la idea de que sería mejor hacer una inversión en mejorar todas las pistas de aterrizaje que existen en la región, incluidos los aeropuertos de Palmar Sur, Golfito, Jiménez, Quepos y pistas que están sin uso en este momento y otras que se podrían construir, en vez de invertir en un solo punto, que aparte del alto costo, además considerará un impacto ambiental de muy alto precio para la actividad (contaminación sónica, tráfico aéreo que perjudica a las aves, etc.) y el impacto social del encarecimiento de la tierra en los alrededores del aeropuerto.

Gastronomía

En la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, la presencia de la marina incidiría sobre la actividad gastronómica con la apertura de nuevos tipos de oferta, vinculados directamente al servicio de los usuarios de la marina y de los servicios turísticos de hospedaje asociados. Acorde con el promedio de incidencia en otras zonas, el efecto de crecimiento en los negocios existentes puede ascender a 30% mínimo de incremento la actividad. Sin embargo, debe tomarse en cuenta que la gastronomía turística en la SICG se encuentra en un estado incipiente en términos de expansión, lo que se debe al poco desarrollo socioeconómico de algunas de las localidades y a que hace falta mucha capacitación en este sentido.

Esparcimiento

Por lo general, la forma de turismo predominante en la Subregión es de por sí una actividad de esparcimiento, pues el ecoturismo y el turismo de naturaleza y deportivo son segmentos con un alto grado de esparcimiento y recreación espiritual. En la subregión se participa en recorridos por los bosques (parques nacionales, reservas biológicas, sitios arqueológicos, reservas indígenas, comunidades, se practica el surf, se practica el ciclismo de montaña, se realiza viajes por el Golfo Dulce para la observación de mamíferos acuáticos, se participa de pesca deportiva, buceo, se observa paisajes naturales y otras actividades con gran contenido educativo y recreativo. Es probable que ante una demanda mayor puedan consolidarse iniciativas de construcción de paseos por el dosel del bosque, teleféricos, y otras formas de esparcimiento.

Algunas actividades denominadas como esparcimiento, tales como casinos, clubes nocturnos y burdeles, presentan una calidad muy baja y son ofertas que se contradicen con la naturaleza constructiva del turismo en la región. Pero ante un crecimiento desordenado es posible que prolifere este tipo de actividad de “esparcimiento”, el cual lleva asociado una serie de aspectos negativos difíciles de sortear y ocultar como la prostitución uso y trasiego de drogas, evasión de impuestos y ante todo, el riesgo de que población joven se vea sometida al ejemplo y tentación del vicio del juego, que encierra una paradójica y perjudicial situación en sí mismo: el despilfarro del dinero ante la cruda realidad de muchos que no tienen ni lo esencial para llevar una vida con dignidad.

Centros de información turística

La información turística para la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito es una actividad que requiere de la participación de diferentes entidades públicas y privadas: por un lado, la institución gubernamental, en este caso el ICT, que debe desarrollar al nivel más general en la región las condiciones materiales para proveer al turista la información básica necesaria. Esto se facilita con la elaboración de materiales suficientes y de gran calidad que reflejen fielmente el producto turístico y la forma segura de dirigirse a este (esta necesidad no ha sido cubierta a cabalidad por los gobiernos).

Por otro lado, la organización gremial turística de cada región, que en el caso del turismo son las cámaras regionales, deben asumir la tarea de difundir la información y presionar por esta ante el Estado (esta función se desarrolla a duras penas por las cámaras de Dominical, Osa y Golfito, pero con poco alcance, a juicio del sector empresarial). Por último, la empresa turística en específico, que debe generar también su propia estrategia de información totalmente congruente con

las anteriores. En realidad, esto último es una actividad que está muy asociada a la producción de servicios de touroperación.

Es del criterio de muchos empresarios que la deficiente información que reciben los turistas es un problema cuya solución urge, pues se afectará notablemente en los próximos años ante el incremento de arribo turístico que podrían generar las marinas y el aeropuerto regional.

Agencias de turismo receptivo

En la Subregión hay dos formas de arribo del turista internacional: por un lado, aquellos que llegan por sus propios medios, recurriendo a la información contenida en páginas de Internet o por contacto directo con servicios turísticos determinados. Las más de las veces son personas que ya han visitado el país en otra ocasión y deciden una segunda vez no contratar los servicios de las agencias receptoras. Por otro lado, los turistas que recurren a agencias receptoras de turismo y que contratan casi todos sus servicios por adelantado. En general, estas empresas cuentan con una serie de productos que corresponden con la oferta tradicional de las localidades, oferta caracterizada por factores como el ecoturismo, la observación de aves, mamíferos terrestres y acuáticos, el surf, caminatas por el bosque, expediciones, y un sinnúmero de actividades propias de una región altamente dotada de riquezas naturales y biodiversidad.

En la actualidad, algunas cámaras regionales como la de Osa, la de Golfito y la de Dominical, están impulsando programas y actividades de promoción para darle a la Región Pacífico Sur y a cada Subregión en particular una imagen distintiva que refleje la variedad y riqueza de la Región en su conjunto. Esto puede ser un indicador de la necesidad impostergable de hacer corresponder la promoción y la infraestructura turística con el potencial de los atractivos regionales.

En las actuales circunstancias, es criterio de empresarios y dirigentes turísticos que las agencias receptoras y touroperadoras podrían verse muy favorecidas por un incremento del arribo asociado a las marinas que están planteadas a desarrollarse en varias partes de la Región Pacífico Sur, pues en buena medida, mucho del movimiento turístico que no se puede desplazar desde San José, podría ser movilizado, mientras no haya aeropuerto internacional, desde las marinas.

Agencias de alquiler de vehículos

Una gran parte de los turistas que arriban a suelo costarricense recurren al alquiler de autos, taxis, microbuses o a medios colectivos de transporte para trasladarse. Esto se refleja en lo que indican las encuestas de salida por el aeropuerto, en las que se indica que sólo un 17% de los turistas vienen al país con un paquete

turístico completo; el 62% de los turistas toman ellos mismos sus decisiones de hospedaje, transporte y otras. Las encuestas incluso dejan ver que los turistas no dependen exclusivamente de transportes formales, pues a pesar del crecimiento del turismo a nivel nacional, el ritmo de crecimiento del número empresas rentadoras de vehículos es muy lento, como indican los datos del ICT.

Es más, para toda la provincia de Puntarenas no se registra ni una sola empresa rentadora de vehículos inscrita en la provincia, como sí lo hay en las otras provincias del país, a pesar del alto flujo turístico de Puntarenas. En este sentido, la región deberá adaptar la modalidad del alquiler a los gustos de los turistas, principalmente en una región donde lo esencial es el disfrute del medio natural y las culturas vernáculas.

No obstante, se considera por los empresarios turísticos, que el crecimiento de la demanda por transporte turístico y vehículos rentados será proporcional al crecimiento del arribo turístico, pues la zona presenta serios problemas para la prestación de otro tipo de transporte público colectivo.

Otros servicios relacionados con el turismo

Artesanía

En la región del Pacífico Sur se han desarrollado proyectos y programas por parte de instituciones del Estado y de organizaciones no gubernamentales para rescatar tradiciones artesanales, gastronómicas y festivas, lo cual ha redundado en la generación de autoempleo en diversas comunidades. Un ejemplo de esto lo es la comunidad indígena de Boruca, en la cual se lleva a cabo desde hace una década un proceso de rescate y perfeccionamiento en lo que fue una tradición de siglos como es la confección de máscaras rituales de madera y artículos en hermosos tejidos de algodón, en especial bolsos y mochilas.

La economía Boruca ya se sustenta en gran parte en esta actividad, aunque todavía no supera el papel económico y laboral de la actividad agropecuaria. No obstante, hay un gran interés de comercialización del producto artesanal boruca tanto dentro como fuera del país y se espera por parte de informantes boruqueños que el incremento en la actividad turística favorezca la demanda en la región de sus productos tanto artesanales como agropecuarios.

Potencial impacto socioeconómico a corto plazo

El desarrollo social en la subregión

Hablar de impacto socioeconómico en un país, región o subregión, es hablar de su desarrollo integral. Se trata del mejoramiento equilibrado de todos los servicios básicos esenciales para que una población pueda desarrollar cabalmente todas sus aptitudes y capacidades humanas, es decir, se trata de un desarrollo social ante todo.

El Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS), establecido por el Estado de La Nación, nos ilustra de manera resumida la brecha social entre las diferentes áreas geográficas de la Región del Pacífico Sur (cantones). Este índice refleja el estado de cada cantón en los siguientes aspectos:

- Infraestructura Educativa,
- Acceso a Programas Educativos Especiales,
- Mortalidad Infantil,
- Defunciones de la población menor de 5 años respecto a la mortalidad general,
- Retardo en talla de la población de primer grado de escuela,
- Consumo promedio mensual de electricidad residencial y
- Nacimientos de niños (as) de madres solas.

El valor del IDS oscila entre 0 y 100, correspondiendo el valor más alto al cantón en mejor situación sociodemográfica y el más bajo al que presenta el mayor rezago en su nivel de desarrollo. Seguidamente se muestra un cuadro que ejemplifica sobre el Índice de Desarrollo Social de la Región Pacífico Sur. También se enumeran los índices de los cantones de mayor índice en cada una de las provincias.

Cuadro 19. Índice de desarrollo social (IDS) de la región del Pacífico Sur, según cantón. Año 2001

Otros cantones del país	Índice
Escazú	73,3
Palmares	73,4
Alvarado	76,8
Flores	100,0
Tilarán	63,2
Montes de Oro	63,9

Limón	48,0
Cantones de la Subregión	Índice
Buenos Aires	22,2
Osa	41,3
Golfito	44,0
Coto Brus	30,9
Corredores	35,4

Fuente: Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN)²², San José, Costa Rica, 2001.

Como en muchas de las zonas rurales de nuestro país, el IDS de los cantones mencionados es bastante bajo. En casos como el de Golfito, que está solo un poco por encima de Osa y Corredores, cantones vecinos de la región del Pacífico Sur, el abandono infraestructural y productivo de la región ha propiciado un ambiente de desempleo que incentiva a la emigración hacia otras regiones del país y al extranjero. Es decir, hay un importante impacto en el producto interno de la región y por ende, en el desarrollo de los indicadores sociales, situación que plantea un círculo vicioso en cuanto a la carestía de puestos de trabajo y la poca disposición de mano de obra local calificada para el adecuado desarrollo de la producción y los servicios, en especial del sector turístico.

El empleo en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito:

Habiendo apreciado en el apartado anterior la gran distancia de los cantones de la Región Pacífico Sur respecto a los índices de desarrollo social de otros cantones más favorecidos del país, cabe enfocarse en aquel aspecto que la gran mayoría de los informantes califican como el factor primordial que genera la situación social adversa descrita: el desempleo. En toda la región se percibe el empleo, su disponibilidad y, ante todo, su calidad, como el factor determinante en el crecimiento económico de un país o región.

En la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito el trabajo es lo que más hace falta, pues el desempleo es alto así como el subempleo. A juicio de ciudadanos (as) entrevistados (as), en la actualidad lo que se consigue, si se consigue, son puestos de trabajo de muy bajo nivel, que no satisfacen las aspiraciones de los jóvenes que se forman técnica y profesionalmente.

Los siguientes datos evidencian que la región cuenta con uno de las tasas de desocupación más altas del país y es lo que de algún modo explica la esperanza que muestra la población ante la posible construcción de las marinas.

²² <http://www.mideplan.go.cr>

Cuadro 20. Población de 12 años y más. Por: condición de actividad. Según: provincia, cantón y sexo

PROVINCIA, CANTON Y DISTRITO	POBLACION DE 12 AÑOS Y MAS	POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA					POBLACION ECONOMICAMENTE INACTIVA				
		Total	Ocupada	DESOCUPADA			Total	Pensionado Rentista	Estudiante	Quehaceres del Hogar	Otra
				Total	Cesante	Busca por 1.era vez					
GOLFITO	24.542	10.672	9.984	688	604	84	13.870	772	3.346	8.086	1.666
Golfito	8.134	3.798	3.567	231	213	18	4.336	354	1.196	2.269	517
Puerto Jiménez	4.449	1.775	1.643	132	115	17	2.674	112	566	1.628	368
Guaycará	8.295	3.641	3.376	265	224	41	4.654	228	1.089	2.827	510
Pavón	3.664	1.458	1.398	60	52	8	2.206	78	495	1.362	271

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos, 2000.

De seguido podemos observar una tabla comparativa de las tasas de desocupación, considerando el total del país, la provincia de Puntarenas y la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito. Se muestra cómo la subregión estudiada es una de las regiones del país con mayor desempleo.

Cuadro 21. Tasas de ocupación comparadas (2003)

Área	Tasa
Total del país	4.6%
Puntarenas	6.1%
Subregión O-G	6.4%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Los datos comparativos siguientes nos muestran cómo la tasa promedio de la Subregión se incrementa en los distritos de Puerto Jiménez y Guaycará, alcanzando cifras superiores a los siete puntos. Este desempleo es uno de los móviles del gobierno local de muchas organizaciones de la sociedad civil, para privilegiar proyectos que se presente como opción generadora de empleo, muchas veces criticados por su potencial impacto ambiental y social en otros ámbitos. Tal es el caso de lo que fueron las industrias bananera y maderera; de lo que es el Depósito Comercial y de los proyectos de las granjas de atún o las mismas marinas que son motivo de este estudio.

Cuadro 22. Tasas de ocupación en los distritos (2003)

Cantón y distrito	Tasa de desempleo
GOLFITO	6.4
Golfito	6.1
Puerto Jiménez	7.4
Guaycará	7.3
Pavón	4.1

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

En términos generales se pueden apreciar en el cuadro siguiente tres actividades dominantes en la oferta de empleo: la agricultura y ganadería, con 3111 personas dedicadas, comercio y reparación, con 1657 y el trabajo en hoteles y restaurantes, con 814.

Es necesario que se considere que la actividad agropecuaria ha ido en proceso de reducción de su oferta laboral, por lo que no es un opción de crecimiento; por otro lado, la actividad de comercial, muy ligada al Depósito Comercial, ya ha llegado a su máxima posibilidad de desarrollo, por lo que sólo queda el turismo como una opción que, aunque en ciernes en el cantón, ya alcanza un cantidad importante de empleos en una zona que no cuenta con un acceso fácil y ni con suficiente infraestructura turística.

Cuadro 23. Población Ocupada. Por: rama de actividad. Según: provincia, cantón y distrito (2000)

Provincia, cantón y sexo	Total	Agricultura y ganadería		Minas y canteras	Industria manufacturera	Electricidad gas y agua	Construcción	Comercio y reparación	Hoteles y restaurantes	Transporte y comunicación
		Pesca								
GOLFITO	9.984	3.111	300	79	700	99	492	1.657	814	533
Hombres	7.641	2.870	287	76	618	90	488	1.138	362	495
Mujeres	2.343	241	13	3	82	9	4	519	452	38

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

En el siguiente cuadro se observa cómo en la Subregión existe un alto porcentaje de ocupación no calificada (un 33%), además de ocupación de venta en locales y servicios, igualmente no calificada en cuanto a formación (18%). Estos son las ocupaciones más numerosas, en una geografía que, con el advenimiento de los proyectos de marinas, en donde se requiere mano de obra calificada, necesitará de urgentes programas de capacitación y educación.

Cuadro 24. Población Ocupada. Por: Ocupación (grupo mayor). Según: provincia, cantón y distrito

Provincia, cantón y distrito	Total	Nivel direc. De adminis. Publica y privada	Nivel profesio. y cientif.	Nivel técnico y profesio. Medio	Apoyo adminis- trativo	Venta en locales y servicios	Agropec. Y pesca calificad.	Productos artesan. Y manufact.	Montaje y operación de maquinas	Ocupación no calificada
GOLFITO	9.984	96	549	771	655	1.826	1.329	847	587	3.324
Golfito	3.567	55	224	359	402	884	295	332	217	799
Puerto Jiménez	1.643	17	89	106	59	278	258	191	82	563
Guaycará	3.376	22	199	260	187	536	323	259	251	1.339
Pavón	1.398	2	37	46	7	128	453	65	37	623

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, San José, Costa Rica, 2000.

Aumento en el movimiento económico

Ante el panorama descrito en el plano laboral, la respuesta necesaria es la generación de proyectos y actividades que propicien la inserción digna de los habitantes en el proceso social de desarrollo económico, especialmente en edades económicamente activas. Por este motivo, en el presente apartado se procura realizar un enfoque del posible papel e impacto de las marinas sobre la realidad económica local, partiendo del supuesto de que las marinas estarían construidas en su totalidad y operando de acuerdo a lo proyectado.

El siguiente cálculo se basa en la combinación de los efectos de marinas sobre el medio socioeconómico, estimados en estudios anteriores y adaptados a la realidad de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, que presenta una situación actual de desarrollo turístico muy distinta a lo que eran Santa Cruz y Garabito.

El turismo

Seguidamente se muestra el resultado de una serie de cálculos realizados sobre la base de la infraestructura turística construida y la potencialidad de que de esta se produzca un incremento de operaciones que repercuta a su vez en el incremento de los puestos de trabajos y de los ingresos en general de la población local. Se toma en consideración la incorporación de 88 habitaciones turísticas del condohotel que incluye el proyecto de la marina, más unas cien habitaciones en construcción entre el proyecto de Casa Roland y otros de menor tamaño.

En el capítulo donde se analiza la percepción sobre la Subregión y la repercusión del impacto ambiental del desarrollo de las marinas, se profundiza sobre las variantes de la potencial afectación del medio natural, elemento sustancial del producto turístico de la Subregión.

Cuadro 25. Estimación de ingresos por salarios en turismo para Subregión de Corcovado-Golfito (Cuadros 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9)²³

Empleos de Capitanes, marineros y ayudantes. Guías y touroperadores. Este es un cálculo basado en las personas que van a estar laborando dentro de las naves en todas la marinas que se encuentran funcionando (Banana Bay y Cocodrilo Bay) y en proyecto (marina Golfito). Estos suman espacios para 511 navíos, cada uno de los cuales requerirá mientras esté ocupando su espacio en la marina al menos un capitán y un marinero o ayudante. De igual modo, habrá personal que hará función de guía turístico especializado y touroperación, tal como ocurre en la actualidad en la marinas que funcionan o han funcionado en el país, que proporcionalmente en este caso puede ascender a unos 1477 puestos.

1	Embarcaciones	Empleos totales	Empleos Incrementados	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
		1.477	1.477	184.625.000	355.048

Empleos Administrativos y Operativos de la marina: Se trata de los puestos relacionados directamente con la administración de la marina y que incluye personal de gerencia, contraloría, financiero, de recursos humanos, asistentes de contabilidad, mantenimiento, secretarias y en lo operativo personala para la dirección de operaciones, asistentes de operaciones, ayudantes de operación, asistentes de mantenimiento, operadores de maquinaria, mecánicos, encargados de combustible y lubricantes y encargados de seguridad (si no se contrata el servicio).

2	Marina	Empleos totales	Empleos Incrementados	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
		83	83	10.375.000	19.951.9

Empleos estimados en construcción: Son los empleos de los obreros que habrán de trabajar en la construcción de la marinas y en las edificaciones administrativas y comerciales de las mismas, así como en otras infraestructuras turísticas relacionadas con la marina como hoteles, condominios, etc.

3	Construcción	Empleos totales	Empleos Incrementados	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
		1.750	1.750	218.750.000	420.673

²³ Fuente: Elaboración propia, San José, Costa Rica, Noviembre 2006. Para los cálculos económicos se usó un tipo de cambio del dólar de 520 colones y un salario base de 125 colones (salario mínimo actual, según Ministerio de Trabajo y Seguridad Social).

Empleos estimados de la industria del hospedaje con declaratoria turística en la Subregión.

Aquí se está tomando en consideración los empleos generados por la planta turística que existe en este momento y que cuenta con declaratoria turística del ICT, asumiendo que por cada habitación en promedio nacional se genera 1,5 puestos de trabajo. Igualmente se está incluyendo los puestos de trabajo que generarían los dormitorios que tiene proyectados la empresa Hacienda el Dorado y los que se presume que son necesarios para solventar la demanda de las personas que arriban en las embarcaciones, que según estimaciones de esa misma empresa en su estudio económico llegan a 468. Desde luego, se presume que con el tiempo esta planta crecerá y que lo estimado aquí crezca en proporción a ese crecimiento de la planta.

Hotelería con Declaratoria	Empleos totales	Empleos Incrementados	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
4	1246	373,8	46.725.000	89.856

Empleos estimados de la industria del hospedaje sin declaratoria turística en la Subregión.

Aquí se está tomando en consideración los empleos generados por la planta turística que existe en este momento y que no cuenta con declaratoria turística del ICT. Desde luego, al igual que la planta con declaratoria, se presume que con el tiempo esta planta crecerá y que lo estimado aquí crezca en proporción a ese crecimiento de la planta.

Hotelería sin declaratoria	Empleos totales	Empleos Incrementados	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
5	925	277,5	34.687.500	66.707

Empleos estimados de la industria gastronómica de la subregión. El número de empresas que se determinaron sobre la base del estudio de las patentes y la observación sobre el terreno, fue de 35 restaurantes, cada uno con un promedio de unos 4 empleados.

Gastronomía	Empleos totales	Empleos Incrementados	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
6	140	70	8.750.000	16.827

Suma de la totalidad de los empleos anteriormente mencionados.

7	Empleos totales	Empleos Incrementados	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
Subtotal	5.621	4.031	503.912.500	969.063

Otros empleos estimados a nivel nacional (4.330 *4.5) Se calcula con base en proporciones de 4.5 empleos indirectos por cada empleo directo de turismo, obtenidos de la Organización Mundial de Turismo, según funcionarios de la Dirección de Planificación del ICT. Se parte de que el sector turístico genera vínculos con servicios, sectores de la producción, del comercio, el transporte, financiero, la salud, la educación, agricultura, ganadería, etc., los cuales se expresan en una relación determinada que para este caso es la mencionada.

Nacional	Empleos totales	Empleos Incrementados*	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
8	25.295	5.059	632.362.500	1.216.082

Total general de empleos y valor mensual de estos.

9	Empleos totales	Empleos Incrementados*	Valor mensual de los empleos en colones	Valor mensual de los empleos incrementados en dólares
Total general	30.916	9.090	1.136.275.000	2.185.144

La actividad comercial

Desde el punto de vista de su contribución al desarrollo comercial, se consideró necesario estimar el promedio de gastos mensuales de una embarcación típica de las que anclarían en las marinas proyectadas, incluyendo las naves para pesca deportiva y servicios de tour.

Cuadro 26. Gastos promedio mensuales de una embarcación de pesca deportiva o paseos por el mar y los manglares.

Concepto	Especificación	Promedio Dólares/mes
Abarrotes	Compra insumos y bebidas: (LOCAL)	687,24
Otros comercio	Compra equipos	121,95
Transportes	Taxi, pick up y otros	98,00
Comisiones	Comisiones a hoteles o agencias	330,00
Combustibles	Gastos combustibles	109,76
Servicios gobierno	Servicios telefónicos	62,77
Servicios gobierno	Servicios eléctricos y agua	24,39
Alquileres	Alquiler slip, bodega y oficina	450,00
Ferreterías	Gastos ferretería	590,13
Mano de obra local	Limpieza fondo	195,12
Mano de obra local	Otros salarios	1170,73
	Subtotal	3840,09

Fuente: Elaboración propia, Cuadro compuesto con datos brindados por marineros y operadores de tours de pesca de Herradura, Flamingo, Golfito y Uvita. San José, Costa Rica, Noviembre, 2006 (actualizado).

Debe tomarse en consideración que casi todos los barcos que anclarían en las futuras marinas realizarían gastos de la misma naturaleza que los apuntados en el cuadro anterior, de tal forma que se puede asumir que los 511 espacios, eventualmente ocupados por navíos, incidirán directamente sobre la economía local, especialmente en la esfera del comercio (cuadro 44).

Cuadro 27. Estimación de gastos de operación anuales de las embarcaciones comerciales en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito.

Num. embarcaciones	Meses de operación	Gastos anuales \$	Gastos mensuales \$	Gastos anuales ₡
82	5	1.574.437	131.203	818.707.188
429	12	19.768.783	1.647.399	10.279.767.326
		Total \$ 21.343.220	1.778.602	

Fuente: Elaboración propia, San José, Costa Rica, Noviembre 2006.

El cuadro anterior presenta los navíos separados en dos grupos, por cuanto unos son comerciales y operan principalmente durante la temporada alta, mientras los otros son embarcaciones de inquilinos que las usan todo el año.

Ingresos por alquiler de habitaciones

Por último, y como una manera de ilustrar la potencial incidencia de las marinas en la economía turística de la subregión, desde el punto de vista de los ingresos brutos del sector hotelero con declaratoria turística, se muestra el ingreso en dólares y colones por concepto de alquiler de habitaciones en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, de lo cual se presume que en concordancia con otros destinos vinculados a marinas, podría generarse más o menos un 30% de incremento en operaciones.

Cuadro 45: Ingresos por alquiler de habitaciones con declaratoria y sin declaratoria

Num. habitaciones	Meses de operación	Promedio ocupación	Costo promedio Hab. \$	Ingresos anuales \$	Ingresos anuales ¢	Ingresos vinculados a las marinas ¢	Ingresos vinculados a las marinas \$	
C. D.	531	365	40%	85	6.589.710	79.076.520	23.722.956	1.976.913
S. D.	617	365	40%	55	4.954.510	59.454.120	17.836.236	1.486.353
						Total \$	3.463.266	

Fuente: Elaboración propia, San José, Costa Rica, Noviembre 2006.

Ingresos por venta de tours en la región

Para el cálculo de este rubro se tomó en consideración que prácticamente el 100% de los turistas que arriban a Costa Rica, sea a una marina o por el Aeropuerto, toman un tour de algún tipo. Es de presumir que quienes lleguen a la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito actuarán de la misma forma, máxime que aquí la distancias respecto a otros centros de touroperación es muy grande, por lo que se priorizará en atractivos de la zona por razones de tiempo y precio.

Se parte del hecho de que en pleno funcionamiento las marinas tendrán un población de aproximadamente 1500 turistas alojados en sus hoteles o en otras empresas de hospedaje de la región. Según los estudios de la Marina Golfito, esta requiere alojar al menos 740 personas, que serían las que vendrían en las embarcaciones que anclarían en sus muelles. Es de presumir que una cantidad equivalente de turistas albergará la marina Cocodrilo Bay, por lo que se establece el cálculo de 1500 en su totalidad.

Cuadro 46: Ingresos por venta de tours en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito.

Número de turistas	Tours/mes	Costo promedio	Gasto mensual \$	Gasto anual \$
1.500,00	2,00	100,00	300.000,00	3.600.000,00

Percepción de la población sobre impacto económico de la afectación del medio ambiente en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito.

Los siguientes son aspectos que se consideran medulares en la valoración del papel del medio natural de toda la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito sobre la economía y la sociedad:

Producto turístico y naturaleza

- El producto turístico de Corcovado-Golfito está casi en su totalidad compuesto por elementos pertenecientes a la naturaleza (a los bosques, a los ríos, al mar, al aire puro). Existe el criterio de que el deterioro de cualquiera de estos elementos disminuiría la calidad del servicio vendido y por ende la satisfacción del cliente. Existe también la opinión de que es esencial que se valore hasta donde el impacto ambiental (de existir) puede conllevar a daños irreversibles en los atractivos naturales cuya consecuencia sería la decadencia del turismo y la pérdida de los potenciales beneficios que esta actividad, en su versión naturalista, puede aportar a la economía. En la población relacionada con el turismo naturalista se considera que ninguna actividad económica debe conllevar a la destrucción de la naturaleza, pues su perjuicio económico es más grave que su beneficio, inclusive en el caso del turismo.

Pesca artesanal y naturaleza

- La flota pesquera artesanal y deportiva de la Subregión depende en 100% de los recursos que protege el Golfo y los humedales de Sierpe y Terraba. Ya empieza a notarse la decadencia de la pesca en algunas costas, lo cual conllevaría serios problemas para personas y familias que dependen de ese recurso. Se acredita esto al decrecimiento de la superficie de zonas de anidación de las especies económicamente importantes, las cuales se ubican principalmente en los estuarios y manglares, según científicos locales²⁶.

²⁶ Afirmaciones respaldadas por la Cámara de Ecoturismo de Golfito, por la Asociación de Desarrollo comunal de Jiménez y por funcionarios de la UCR.

Pobladores campesinos y naturaleza

- Todavía forman parte esencial de la dieta de muchos pobladores campesinos los productos silvestres sustraídos del bosque, de los ríos y de los manglares. Si bien la práctica execrable de la cacería furtiva ha ido decreciendo en apariencia, hoy en día la extracción de plantas alimenticias de los bosques, crustáceos y moluscos de los ríos y manglares se sigue practicando e incrementando, a juicio de personas que laboran en estas actividades, en especial en la zona de Sierpe, en donde opera un industria de extracción y empaque de pianguas.

Imagen del país y naturaleza

- El Golfo Dulce guarda un acervo genético de trascendental importancia a nivel mundial, por lo que constituye una parte esencial de la imagen naturalista, sostenible y ecoturística del país. Es criterio de empresarios turísticos, en especial de Puerto Jiménez y miembros de la Cámara de Ecoturismo de Golfito, que la degradación ambiental se reflejará en una reducción del arribo turístico. Por ello, mantener de forma real la imagen del cuidado de la naturaleza y un ambiente sociocultural amigable y anfitrión de esta subregión y la del país, son trascendentales en una época de gran competencia regional con un producto turístico similar.

Juventud y naturaleza

- Las expectativas de un porcentaje importante de la población joven económicamente activa están puestas en la posibilidad de aprovechamiento de la belleza escénica y la fauna del Golfo Dulce. La apertura de carreras de turismo en la Universidad de Costa Rica en Golfito, en el colegio de Río Claro y las actividades de capacitación desarrolladas con jóvenes por parte de la UNED, la UNA y la Municipalidad, demuestran la importancia que el turismo tiene en las expectativas de ese sector de la población. Acabar con la naturaleza es acabar con las posibilidades de este sector de población que representa el presente y futuro de la Subregión.

Ciencia y naturaleza

- Según criterios de ambientalistas y científicos de las universidades, el golfo no sólo es importante por los recursos turísticos que encierra y lo que puede generar como atractivo turístico, sino por su valor científico. La biodiversidad que encierran la península y el Golfo Dulce es invaluable y en

cierto modo, ahora que comienza la economía ecológica a cobrar sentido en los mercados mundiales, en especial a partir del desarrollo de la ingeniería genética, se abre la gran posibilidad de que nuestra naturaleza se convierta en lo que los hidrocarburos para otros países del mundo.

Conclusión

De todo lo anterior se desprende una conclusión esencial, que coincide con la percepción de la generalidad de las personas entrevistadas, estén estas de acuerdo con el desarrollo de marinas o no: la relación del desarrollo socioeconómico de la subregión con respecto al estado del medio natural circundante es directa y proporcional.

Esta relación adquiere vínculos más directos e intensos cuando hablamos del desarrollo del turismo en general y alcanza su cúspide cuando se trata particularmente de turismo de naturaleza o ecoturismo. En este último caso, se puede afirmar sin temor a equivocaciones, que el deterioro ostensible del medio natural puede llevar a la desaparición total de esos segmentos de turismo, que son los de mayor participación comunitaria.

Por esto, sería mezquino asumir a la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito simplemente como una fuente inmediata de recursos para el desarrollo económico. La conservación prístina de sus condiciones debe ser un objetivo de toda actividad humana que se realice allí. En este sentido citamos un párrafo que creemos valioso para comprender el valor de la ecología de esta subregión:

“Es bien aceptada ya la noción de que los ecosistemas prestan servicios al ser humano más allá de aquellos que le permiten el consumo y la utilización para consumo. Es así que los ecosistemas juegan un papel importante en la generación de oportunidades educativas, científicas y de recreo. Los ecosistemas generan valores de opción, en tanto brindan la oportunidad para que las generaciones futuras gocen los beneficios de los servicios que prestan. Por último, se sostiene que los ecosistemas tienen un valor de existencia intrínseco, es decir, proveen utilidad en tanto existen sin necesariamente brindar un beneficio tangible al ser humano.”²⁷

²⁷ Aguilar González, Bernardo. Paradigmas económicos y desarrollo sostenible: la economía al servicio de la conservación. San José, Costa Rica. EUNED, 2002.

La percepción local respecto al desarrollo de las marinas

El caso de la Marina Golfito:

En la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito es posible observar dos posiciones claramente definidas respecto a la construcción o ampliación de las marinas: por un lado, quienes apoyan la construcción de las marinas y, por otro lado, quienes rechazan la instalación de las mismas. Las razones para cada una de estas posiciones son muy variadas. Se señala, para respaldar, su instalación la necesidad de puestos de trabajo en una región que presenta una alta tasa de desempleo y la amenaza de cierre de su más importante fuente de empleo como es el Depósito Libre Comercial. Quienes la rechazan, se enfocan principalmente en un presunto impacto ambiental perjudicial para el medio natural y el turismo naturalista característico de la región.

La oposición parte de diversos sectores: en el sector turístico, quienes ven amenazada su práctica de observación de mamíferos en el Golfo y por lo mecanismos aplicados para facilitar el proyecto, que no se aplican a otras acciones de interés turístico. En el sector Institucional, quienes se sienten excluidos del proceso de autorizaciones u obviados por otras Instituciones que han brindado permisos. En el sector político, por quienes consideran que todo el trámite ha sido producto de un indebido proceso que obedeció a intereses económicos y que obvió los intereses de la comunidad de Golfito. En el sector ambiental, por quienes ven deteriorarse a futuro aún más el ya deteriorado ambiente marino del Golfo, afectado por las descargas actuales de las quebradas del Hospital, de Bella Vista y del caño del Estadio. En el sector social, por quienes ven venir el despojo acelerado de las tierras de los campesinos en manos de especuladores por el incremento en los precios propio de una región en eclosión turística. Asimismo, el incremento de la corrupción por el tráfico de influencias, con el favorecimiento que según se dice, han obtenido de la Banca Nacional para financiar el proyecto, cuando las mayoría de los lugareños, aunque tengan ideas y proyectos turísticos y de cualquier naturaleza a desarrollar en sus propiedades, “no pueden pasar ni de la sala de recepción de los bancos”.

El apoyo al proyecto nace también de diversos sectores: En el sector turístico, por quienes ven la oportunidad de aumentar la magnitud y precio del alquiler de sus habitaciones, como es el caso de los propietarios del Hotel Sierra y otros que operan y se construyen en la actualidad y que guardan esperanza de que una marina convierta al Golfito en un destino por sí mismo; además, la marina suplirá servicios necesarios y seguros para el desarrollo de la pesca deportiva y los tours

en el mar. En el sector Institucional, como es el caso de la Municipalidad, porque la construcción de la marina involucra el desarrollo de una serie de obras complementarias que son de gran urgencia para la comunidad, como es el caso de la necesidad de depurar la aguas que caen al golfito desde la ciudad, en cuyo caso, según la empresa y la municipalidad, la marina ayudaría, aunque ya se está construyendo una planta de tratamiento en Llano Bonito y otra en kilómetro 1, que servirá a toda la ciudad. Para el sector político, pues la marina constituye puntos que se acumulan en su capital político, por cuanto este proyecto es presentado como una solución a una de las mayores angustias de la población pobre de la Subregión, como es el desempleo. En el sector ambiental, por cuanto cuenta con el aval de la SETENA y del MINAE y esto responsabiliza a quienes integran estos órganos y de alguna manera abre el portillo legal para amparar acciones denunciativas. En el sector social, porque viene a solventar en parte el problema social profundo del desempleo, en tanto esta marina venga a generar la multiplicación y derrama de los ingresos que se ha producido en otros puntos del país, como Garabito.

El caso de la Marina Cocodrilo Bay

Prácticamente todos los argumentos en contra enunciados anteriormente para el caso de la Marina Golfito, coinciden por el fondo con los juicios emitidos por algunas personas entrevistadas en la localidad respecto a la marina Cocodrilo Bay. La mayor parte de los criterios opuestos se originan en habitantes de Puerto Jiménez, en especial de personas ligadas a la pequeña empresa turística, a la organización comunal, al movimiento ecologista y a la representación del distrito en la municipalidad. A favor de su construcción se pronuncian algunos empresarios dedicados a los viajes de pesca, que consideran necesaria la marina para el atraque de botes de forma más segura y numerosa, así como algunos funcionarios municipales y empleados de la empresa que ven la oportunidad de mayor oferta de trabajo para ellos y su familia.

La diferencia del proyecto Cocodrilo Bay con la Marina Golfito, es que esta ya está operando con 35 naves, aunque con un espacio reducido en el cual señalan no pueden operar con comodidad sus naves. Cocodrilo lleva a cabo de forma intensiva la venta de tours de pesca deportiva y observación de fauna marina. El proyecto no presenta el desarrollo de grandes infraestructuras en tierra, como sí lo presenta Golfito, pero sí en la parte acuática en donde pretende albergar hasta 259 embarcaciones. En la actualidad sólo en la parte de operación del embarcadero y las embarcaciones trabajan en Cocodrilo 80 empleados, de estos el 70% de la localidad, lo cual es un número respetable en el contexto de uno de los distritos con el desempleo más alto del país.

No obstante, esta empresa y sus propietarios son vistos por algunos habitantes de la localidad con profundo resentimiento por lo que estos catalogan como un

proceder ilegal y en contra de los intereses de la localidad por parte de la empresa. Se señala que la propuesta de una marina del tamaño de la proyectada sólo puede representar un peligro para la zona de la desembocadura del Río Platanares y para la Playa Platanares. Se considera que en ningún momento ha existido interés por parte de los propietarios de esta empresa de comunicar y menos negociar al respecto y que todo lo ha gestionado únicamente a su favor, incluyendo un financiamiento del Banco Nacional, en una cartera de crédito en la que, argumentan, muchos pequeños empresarios de la localidad son rechazados.

El caso de la Marina Banana Bay

El caso de Banana Bay presenta una situación mucho menos contradictoria que las otras dos marinas estudiadas en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito. Banana existe desde hace aproximadamente unos 16 años y no es sino desde hace unos 5 años que vende servicios de manera pública. Es una marina pequeña de unos 16 espacios y que, según versiones de sus personeros, en la temporada alta pasa mucho tiempo llena. Esto ha motivado a sus propietarios para que presentaran el proyecto de ampliación a 35 espacios, con lo cual consideran que satisfarían la actual y potencial demanda.

En el caso de esta marina, la opinión generalizada es que de igual manera que los otros proyectos, un mal manejo puede conllevar al deterioro del medio ambiente y que igualmente, su ampliación va a ser un factor de incremento de las posibilidades laborales para mucho golfiteño. Un trabajador de esta marina considera que en la actualidad contaminan más con combustibles y aceites las lanchas de pesca artesanal que todas las lanchas de que dispone Banana Bay en su atracadero, esto por el número de válvulas en el sistema de carga de combustible, que, según él, “nunca le ha fallado”.

Conclusiones generales:

1. La realidad del impacto

- Esta investigación demuestra la posibilidad real de un profundo el impacto económico y social de las marinas proyectadas en la Subregión de Corcovado-Golfito. Este impacto se deduce de la observación in situ, de la experiencia en otras regiones y del crecimiento experimentado por algunos ramos del turismo que aprovechan los atracaderos ya existentes. Se proyecta, principalmente, en los siguientes aspectos: a. incremento sustancial de la planta turística, enfocándose hacia segmentos de mercado distintos a los que hasta hoy se tenía. b. Incremento sensible en la oferta de trabajo para la zona, con variedad de puestos y con capacidad de eliminar el desempleo si se capacita a la población que realmente lo requiere. c. Incremento de la actividad comercial de bienes suntuarios y de consumo, para responder a los requerimientos de la población turística y la población local. d. Aumento del tipo y número de atractivos y servicios de tours, ante una demanda que varía desde la observación científica a la observación ligera y el esparcimiento. e. Incremento del consumo de servicios públicos y privados como la telefonía, la electricidad, los bancos, los servicios de salud, educación, seguridad, manejo de desechos, el suministro de agua, y otros. Estos incrementos serán tanto más beneficiosos cuanto más se asegure que las utilidades pasen a formar parte del capital nacional, que se facilite el surgimiento de la empresa productiva, turística y de servicios locales y que no se afecte el producto turístico fundamental de la zona, caracterizado por su ecología.

2. El movimiento a favor de las marinas

- Como se explicó en la sección de percepción respecto a las marinas, parte importante del empresariado turístico de la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, conformado principalmente por hoteleros medianos y grandes y operadores de tours en barcos, consideran necesario que se construyan marinas allí. Esta aceptación se da en tanto las marinas tengan acceso o brinden servicio a otras embarcaciones y tengan precios accesibles para el sector turístico local. Como argumento social se menciona la oferta mayor de puestos de trabajo, la imagen regional de seguridad en el tráfico marítimo y la dinamización e incremento del arribo turístico. Es menester, pues, propiciar desde los órganos del Estado que las marinas aprobadas para ampliación o construcción, se conviertan en centros promotores del surgimiento de nuevas empresas turísticas

garantizando el uso público y a través de un servicio abierto, de buena calidad y accesible en costos para los costarricenses.

3.El movimiento en contra de las marinas

- Un sector del empresariado turístico de la Subregión, integrado por operadores ecoturísticos especializados, por pequeños empresarios de hospedaje, guías ecoturísticos y naturalistas, así como organizaciones no gubernamentales dedicadas a la operación ecoturística, a la conservación y desarrollo sostenible, consideran innecesario el desarrollo de marinas en Corcovado-Golfito. Esta posición deriva de la preocupación por las consecuencias que pudiera acarrear el uso excesivo de las aguas del Golfo Dulce, ecológicamente susceptible, con el paso de no menos de 500 navíos que tendrían posibilidad de anclar en las marinas. Esta posición es encabezada por la Cámara de Ecoturismo de Golfito y la Asociación de Desarrollo de Jiménez. Como visión alternativa al desarrollo de lo que denominan grandes marinas, proponen el impulso de pequeños atracaderos debidamente reglamentados y bajo la administración de pequeños empresarios o las comunidades, como una forma de distribución del ingreso por este servicio. Este último criterio fue expresado también por algunos empresarios turísticos de Sierpe y Uvita. Tal propuesta, no se contradice con los propósitos de la CIMAT y debe, de alguna manera, ser considerada con respeto e incluida dentro de sus propuestas programáticas.

4.Nuevas marinas

- En relación con el punto anterior, algunos de los empresarios y microempresarios turísticos que operan en la Subregión Osa Golfito cuentan con pequeños atracaderos sin regulación que utilizan en la oferta de tours de pesca o de paseos por el Golfo y podrían pensar en optar, en su momento, por la instalación de una infraestructura más adecuada. Ante esta situación, el gobierno local y la CIMAT deben estar en capacidad de responder y, ante todo, de prever la existencia de una regulación adecuada, vinculada a la capacidad de soporte de marinas de cualquier tipo, derivada de los estudios de zonificación del Golfo y de las áreas de humedales del Área de Conservación Corcovado-Golfito y en relación también con la planificación costera y urbana de la Subregión. Si bien la legislación actual no está elaborada para pequeñas marinas, nada se ganaría en las actuales circunstancias con modificar la ley 7744 si no se cuenta con la planificación local adecuada que oriente la aprobación o no de marinas, no importa su tamaño.

5. Planificación preventiva

- Tanto el MINAE, como INCOPECA, la Cámara de Turismo de Golfito y personeros de la Universidad de Costa Rica, de la Academia de Guardacostas, de la Asociación de Desarrollo de Jiménez y de organizaciones ecologistas, son del criterio de que en el Golfo Dulce no puede aprobarse el funcionamiento de las marinas sin la elaboración de un **Plan de Manejo del Golfo**, en el cual se establezca de manera precisa y científica las zonas de uso turístico, las zonas de protección de la poblaciones de fauna y los corredores, rutas de navegación o canales para el paso de las naves, sin afectar a las poblaciones marinas. Este plan, que según parece se está desarrollando en sus etapas iniciales de conceptualización, no avizora contar con presupuesto suficiente para desarrollar los estudios básicos que lo sustenten. MINAE es la institución promotora, junto con INCOPECA, la Municipalidad de Golfito, la Universidad de Costa Rica y otros que participan en una Comisión Marino Costera que perfila el estudio. Se considera que es responsabilidad de todas las Instituciones que integran esa comisión, como también las que integran CIMAT, procurar el financiamiento y realización cabal de ese Plan para el uso responsable del Golfo.

6. El desempleo y la capacitación

- La situación del desempleo en toda la Región Pacífico Sur y en especial en la Subregión de Influencia Corcovado-Golfito, es alarmante. Algunos informantes indican que es peor de lo que reflejan las estadísticas, lo cual se confirma con la observación in situ. Los pobladores desempleados, así como los subempleados, se expresan muy a favor de la instalación de las marinas por ser esta una expectativa laboral, cuyos supuestos beneficios han divulgado las empresas desarrolladoras y la municipalidad. El problema con que se topa para que esa expectativa sea una realidad, es la muy baja formación y capacitación que muestra la población desocupada o subocupada, e incluso la ocupada. Esa baja capacitación afecta principalmente a las personas de mayor edad y con más responsabilidades, las cuales no pueden acceder en la actualidad a los cursos o talleres de capacitación que se imparten. Hay que reconocer que algunas Instituciones han hecho esfuerzos por elevar el nivel de formación de las personas en la Subregión, pero esa formación continúa con contenidos muy generalistas, es decir, que no consideran las particularidades culturales, ambientales y sociales de las localidades (por ejemplo, la actividad de guía turístico en este espacio geográfico requiere profundización en materia de cultura de la conservación). Asimismo, son capacitaciones exclusivamente dirigidas hacia la formación de personal subordinado, sin abrir opción empresarial de autoempleo y sentar la expectativa de generación de microempresas turísticas, que también constituyen un motor desde el punto de vista de la

economía local. Dichosamente existen ideas muy oportunas, como un reciente convenio entre el INA y el Ministerio de Educación Pública, MEP; para desarrollar turismo costero y mecánica naval. Es fundamental que la CIMAT sugiera contenidos que coadyuven a la incorporación local en el desarrollo económico.

7. Las marinas y la ciudad

- La particular característica de las Marinas Golfito y Banana Bay, es que se encuentran enclavadas en la ciudad. Allí se conjuga la problemática social y ambiental urbana con la problemática social y ambiental de las marinas. Es de presumir que todas las actividades que desarrollen las empresas promotoras de las marinas, desde las etapas preconstructivas hasta la operación del servicio, serán objeto, por parte de críticos del proyecto, de una valoración que incluirá no sólo el impacto ambiental sobre un medio natural rico y cercano, sino el impacto social, económico y cultural sobre una población muy vulnerable por sus necesidades y su relativo abandono. Independientemente de las previsiones incluidas en los estudios de impacto ambiental y socioeconómico, es menester que las empresas muestren interés, como según sus representantes lo vienen haciendo, en la solución de problemas de contaminación y degradación ambiental, de tal manera que beneficien a la población en general, como es el caso de las aguas contaminadas que llegan al golfito; así como en la prevención de problemas sociales asociados a las marinas, como la prostitución.

8. Las marinas en un medio natural

- El caso de la marina Cocodrilo Bay que se proyecta ampliar en Puerto Jiménez, debe ser de especial consideración en las instancias correspondientes de gobierno, pues constituye la infraestructura más grande que se va a construir en el mar en una zona altamente susceptible desde el punto de vista físico, biológico y social. Los dueños de la empresa aseguran que a pesar de los años de operación que llevan, nunca han provocado un daño en un destino cuyo carácter natural y ecológico es el fuerte de su promoción internacional, por lo que cuentan con una experiencia suficiente para garantizar el desarrollo adecuado del proyecto. Existen organizaciones de la comunidad, como la Asociación de Desarrollo de Puerto Jiménez, cuyos argumentos, respaldados por científicos, técnicos y representantes de la zona en la municipalidad, vale la pena tomar en consideración.

9. La prostitución

- Un aspecto como la prostitución, que es tan frecuente en el ambiente de puertos y marinas, deberá ser manejado con especial cuidado por autoridades y empresa operadora de la marina, para que no se adquiera una imagen negativa y para que no afecte a la juventud local. La prostitución se da donde hay demanda y la demanda surge de la propia marina, según la experiencia de otras regiones. Es común que capitanes y marineros, así como algunos dueños de embarcaciones, compren servicios de prostitutas dentro y fuera de la marina. En estos casos, se plantean dos maneras de afrontar el problema: Por un lado, reglamentar creativamente por parte de la empresa formas de control de esta práctica e informar sobre las sanciones por prostitución infantil en nuestro país. Por otro lado, desarrollar campañas de educación que afiance los valores y sobre la grave y muchas veces irreversible problemática que envuelve la prostitución, dirigida tanto a los clientes de la marina, en las tripulaciones y en la población.

10. La especulación con las tierras

- Es un hecho que el valor de las tierras se ha incrementado en todos los destinos turísticos de Costa Rica. Las causas son múltiples, pero en esencia se le acredita este fenómeno a la demanda creciente por parte de compradores extranjeros, en especial norteamericanos y europeos, así como al crecimiento de polos de desarrollo turístico en donde infraestructuras como las marinas atraen a estos destinos a un sector de turismo de alto poder adquisitivo. La Subregión de Influencia Corcovado-Golfito no se escapa a este fenómeno y hoy en día se está presenciando un encarecimiento acelerado de las tierras a causa de una fuerte demanda. El problema más serio que acarrea este fenómeno es la enajenación de prácticamente todas las costas e incluso de terrenos rurales de costarricenses ubicados en sitios no costeros pero de gran belleza escénica o ubicados en los linderos de las áreas protegidas o dentro de ellas, constituyendo esto una amenaza para la subsistencia de esas áreas.

11. El seguimiento ambiental

- Según los personeros de INCOPESCA, el turismo ha tenido en Golfito un desarrollo creciente siempre en relación con los mamíferos marinos, con casi un 1500% de crecimiento en los últimos 5 años. Este servicio se ofrece de julio a noviembre para la observación de mamíferos y de diciembre a mayo o julio para realizar pesca deportiva. Estas actividades se realizan en toda la Subregión, pero se focalizan en dos lugares principalmente: Drake,

con ecoturismo y Golfito con la pesca deportiva. Al visualizar a la marina como una amenaza para las poblaciones marinas de mamíferos, surge la preocupación sobre si esta empresa ha tomado las previsiones. No se tiene confianza en SETENA, pues esta institución no da seguimiento, por lo que se considera que los estudios de Impacto Ambiental son letra muerta aquí y en toda la región. Entonces, se hace menester que todas las instituciones y en especial la CIMAT-ICT, se comprometan en un seguimiento de los procesos en el desarrollo de las marinas de Golfito y de Jiménez, incluyendo los aspectos ambientales.

12. El financiamiento de los proyectos

- De acuerdo con personeros de las empresas desarrolladoras de las Marinas en la Subregión de Corcovado-Golfito, el financiamiento fundamental de estas obras provendrá del sistema bancario nacional. Es decir, será capital nacional de los bancos el que se emplee en el desarrollo de las infraestructuras y compra de tierras. Este procedimiento nos obliga a replantear algunos juicios de los críticos de las Marinas: por un lado, se preguntan dónde está el aporte real de capital por parte del capital extranjero, que se ha mencionado que se inyectará al desarrollo de estas obras y, por otro lado, se preguntan si realmente las empresas contaban y cuentan con capital para realizar la obra o es sólo una etapa para establecer nexos con potenciales socios, o un proceso especulativo para vender el derecho una vez consolidados todos los permisos. De todas formas, sea esto totalmente cierto o no, lo importante es que demuestren claramente los empresarios, en los estudios económicos, que la inversión de los desarrolladores es un aporte adicional a la economía local y nacional y no un usufructo que le correspondería esencialmente a lo locales disfrutar.

Anexos

Anexo I. Guías de observación y entrevistas

Guía de observación para la visita a la comunidad o comunidades afectadas.

<p>Ubicación exacta de la región en estudio.</p> <p>Ubicación exacta del proyecto.</p> <p>Delimitación de las zonas de impacto correspondientes.</p> <p>Determinación de las propiedades en conflicto.</p> <p>Verificación de afectación actual o potencial de las zonas críticas.</p> <p>Observación comparativa de condiciones de infraestructura vial.</p> <p>Observación cualitativa de condiciones de vivienda, medio ambiente, infraestructura de servicios públicos (escuelas y colegios, hospitales y clínicas, y otros).</p>	
---	--

Guía de entrevista para los dirigentes de las Asociaciones de Desarrollo y otras organizaciones.

<p>¿Conoce sobre los planes de desarrollo del proyecto?</p> <p>¿Ha participado en el diseño y discusión de estos planes?</p> <p>¿Afecta este proyecto de alguna manera a la población local? Descríbalo.</p> <p>¿Cómo ve la organización comunal los procesos de autorización?</p> <p>¿Qué aspectos considera usted que deben acompañar a este proyecto en el campo social?</p> <p>¿Está interesada la organización comunal en participar en algún proceso de gestión comunitaria en relación con el proyecto?</p>	
--	--

Guía de entrevista para los vecinos (preferiblemente afectados) de cada localidad.

<p>¿Le afecta a su familia o a otras familias el proyecto en estudio? Describa.</p> <p>¿Considera usted que el proyecto ayudará a resolver algún problema social?</p> <p>¿Cuál es el principal problema social de su comunidad?</p> <p>¿Se ha dado alguna participación previa de los patrocinadores del proyecto en la gestión de su comunidad?</p> <p>¿Conocía usted o su familia de este proyecto?</p> <p>¿Le parece necesaria alguna reforma de los planes del proyecto?</p> <p>¿Cuál es la importancia personal de este proyecto para usted y su familia?</p>	
--	--

¿Qué considera que debe formar parte de gestión de la comunidad respecto a este proyecto?
¿Cuántas y cuales organizaciones existen en su comunidad?
¿Es la desocupación un problema grave en la comunidad?
¿Son la delincuencia, la prostitución y las drogas problemas serios en esta comunidad? Descríbalos.
¿Conoce usted sobre la migración de extranjeros a esta localidad?

Guía para la recopilación de información bibliográfica, de Internet e institucional:

Características de población local:

Número de habitantes
Población ocupada
Desempleo
Migración y emigración
Distribución de la población
Analfabetismo
Delincuencia, prostitución, drogas
Organizaciones locales

Servicios básicos

Disponibilidad de servicios de Salud
Servicios de Transporte
Servicios de Educación
Servicio Telefónico
Servicio de acueducto
Servicio de Electricidad
Recolección y Disposición de desechos

Infraestructura básica

Existencia y estado de puentes
Estado de Carreteras
Estado de Acueductos
Estado de Alcantarillados
Señalización

***Anexo 2. . Tipos de servicios en Marinas e
impactos ambientales potenciales***

Anexo 3. Buenas Prácticas de Manejo de Marinas



Instituto Nacional de Ecología

<http://www.ine.gob.mx/ueajei/publicaciones/libros/453/queson.html>

¿Qué son las Buenas Prácticas de Manejo de Marinas?

Son muchos los países en el mundo que desarrollan buenas prácticas de manejo de marinas. Sin embargo, en México, a mediados del 2002, se inició el ejercicio de planeación participativa de La Paz para realizar las BPMM. Como parte del equipo de asesores, el señor Neil Ross, experto internacional en marinas ambientales, escribió:

Todas las marinas y astilleros están muy limpios, parecen bien administrados y concuerdan con la necesidad de protegerlas contra la contaminación. Ningún problema serio de contaminación fue observado, sin embargo, algunas adecuaciones sencillas podrían ser benéficas. En todos los casos las prácticas de manejo ambiental son evidentes y sobrepasan nuestras expectativas.

Esto muestra que desde el diagnóstico inicial se delineó el compromiso y la necesidad con que las marinas operan cotidianamente con prácticas adecuadas para su mejor desempeño y respetando su entorno para ofrecer el mejor servicio a sus clientes de atraque. Ahora, este manual permite consolidar en un documento, el conocimiento, la experiencia, el esfuerzo y la visión común del cómo deben de realizarse voluntariamente las actividades que día con día llevan a cabo las marinas en cumplimiento con la normatividad correspondiente en sus diferentes fases de desarrollo: selección de sitio para establecer una marina; diseño, construcción y operación, marcando así los estándares para el propio beneficio del sector.

En Europa se inician los esfuerzos de estandarización de las actividades de las marinas en el mundo, ahí se establece el símbolo de La Bandera Azul (Blue Flag), que es el programa que certifica la calidad ambiental y de servicios de playas y marinas. En los Estados Unidos de América la certificación de Marinas Limpias (Clean Marinas) es un programa nacional, el cual ha sido adoptado por algunos de los estados con sus características particulares. En México los esfuerzos se limitan al Programa Nacional de Certificación Voluntaria de Actividades, de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), en el se incluyó en el 2004 una marina de La Paz, pero todavía no se encuentran bien definidos los criterios de certificación para el sector. El presente documento es el primer esfuerzo de estandarizar voluntariamente las actividades que se desarrollan en las marinas y esta sirviendo de base para la

construcción de la NOM-134-SEMARNAT-2004 de Marinas Turísticas y la Norma Mexicana de carácter voluntario NMX de Marinas Turísticas-SEMARNAT-2004, y la PROFEPA es la institución encargada para la verificación de su cumplimiento.

La selección del sitio

Seleccionar adecuadamente el sitio de la marina es el paso más importante del proceso hasta su operación. De esto dependerá que la planeación de la marina, su diseño, la elaboración de estudios técnicos, las autorizaciones correspondientes, la construcción y su operación se desarrollen más eficiente y eficazmente y por lo tanto con un menor costo económico, esfuerzo humano e impacto del medio ambiente donde se ubicará la marina.

Los mayores impactos negativos de las marinas ocurren como resultado de una deficiente selección del sitio donde se establecen las marinas, incluyendo la disminución potencial del hábitat y su valor, daño a lugares históricos y cambio en los procesos naturales de la costa, tales como circulación del agua, movimiento de arena y migración de especies. Esto puede ser reducido o mitigarse a través del estudio y conocimiento del sitio, caracterizándolo para su selección, planeación y diseño. Todos los sitios para establecer una marinas requieren las mismas características clave: 1. Acceso a aguas profundas; 2. Protección y abrigo de las marejadas de tormentas y oleaje provocado por el paso de embarcaciones; 3. Las cuencas de las marinas deben de tener la profundidad suficiente para el acceso de los botes que pueda recibir la marina y; 4. Infraestructura que proporcione los siguientes servicios: camino de acceso, rampa, electricidad, agua potable, abastecimiento de combustible, depósitos de desechos sólidos, sanitarios, comunicaciones etc.

Buenas prácticas

- Caracterizar el estado natural del sitio del proyecto. Identificar tipos de hábitat y la presencia estacional de organismos marinos y terrestres.
- Ubicar preferentemente un sitio que ya ha sido de uso industrial, agrícola, comercial o urbano en su pasado. Un sitio que ya esta impactado puede restaurarse y recuperar su integridad para un proyecto de marina que se construya y opere bajo la observancia de buenas prácticas. Mediante la elección de un sitio que ya ha sido usado se pueden buscar incentivos fiscales, simplificación de trámites, y/o fondos o financiamientos favorables.
- En su mayoría las marinas requieren de un dragado de construcción tanto en una dársena como en sus canales de acceso, mismo que deberá realizar de acuerdo a las regulaciones aplicables, el dragado estará sujeto a las necesidades propias del servicio que la marina desee prestar. El sitio de depósito de los materiales producto del dragado, deberá cumplir con la normatividad.

- Las marinas requieren de protección de oleaje, corrientes fuertes y otros factores climáticos, en el caso de no existir protección natural, se debe considerar en primer término el uso de rompeolas flotantes o pantallas disipadoras de oleaje, y en segundo término, si las condiciones físicas y/o económicas lo hacen factible el uso de rompeolas fijos, antes de la edificación de rompeolas de piedra permanentes, los cuales, en la mayoría de las aplicaciones, modifican la acumulación natural de arenas como resultado del transporte litoral. En este caso un estudio de impacto ambiental se debe realizar para evaluar si la rectificación de acumulación de arena es un impacto negativo a futuro para la costa adyacente y proponer mitigaciones reales para el impacto. También, en estos casos se debe considerar la edificación de la dársena en terrenos adyacentes a la playa, impactando de esta manera mediante el corte de la playa para crear el canal de acceso únicamente.
- Preferentemente el sitio deberá ubicarse tomando en cuenta los patrones de corrientes y la relación de flujo-reflujo de mareas y transporte de sedimentos de tal forma que se minimice el azolve para reducir la necesidad de dragados de mantenimiento o que dicho dragado no sea permanente.
- Si los sitios seleccionados son esteros, en estuarios y lagunas costeras, se debe considerar las condiciones mínimas necesarias de hidrodinámica para reducir los impactos ambientales.
- Preferentemente el sitio deberá ubicarse donde existan corrientes que mantengan la calidad del agua, evitando el estancamiento una vez construida la infraestructura, en caso contrario se deberá diseñar un sistema para aumentar el recambio del agua.
- Elegir un sitio para la marina que tenga un recambio de agua mínimo del 10% de su volumen. Es ideal un sitio con declive progresivo desde los muelles hacia aguas profundas. Evitar áreas en las que el vaciado esté impedido tales como en puntos de frente de mareas y áreas en las que las diferencias en la salinidad o en la temperatura produzcan variaciones tan grandes en la densidad del agua que produzcan estratificación que bloquee el intercambio. Evitar canales, entradas irregulares o sumideros que sean más profundos que los canales adyacentes.
- El sitio debe encontrarse fuera del curso natural de arroyos. Los arroyos promueven el arrastre de sólidos los cuales resultarían en un impacto negativo a la operación de la marina y su inversión, además del riesgo de avenidas extraordinarias como las registradas con los huracanes del 2003, que provocarían la desaparición de la marina. Asimismo, los arroyos acarrean los desechos sólidos y residuos peligrosos acumulados durante la temporada de estiaje y contaminan la zona costera. Adicionalmente el proyecto estaría ubicado en "zona de riesgo" siendo rechazado por las autoridades

correspondientes por no garantizar la integridad de las personas y las instalaciones (Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de La Paz).

- Considerar que el proyecto deberá conectarse al sistema de drenaje público, y en caso de que éste no se encuentre en posibilidades de conectarse, se deberá construir e instalar una planta de tratamiento de aguas negras, norma NOM-002-SEMARNAT-1996; NOM-003-SEMARNAT-1997. A menos que el lineamiento de asentamientos humanos que puedan regir al sitio electo, haga referencia a otras prácticas.

- La marina evitará la afectación de ecosistemas frágiles o regulados, tales como manglares, humedales, dunas costeras, pastos marinos, sitios de anidación de tortugas, sitios de anidación y migración de aves, desove, reproducción o reclutamiento de peces, moluscos o crustáceos o de reproducción y/o refugio de mamíferos marinos y arrecifes rocosos y coralinos, además de las especies que se encuentren en la NOM-059-SEMARNAT-2001.

Si el sitio seleccionado se encuentra ocupado por manglar, se recomienda elegir otro sitio o en su caso ajustarse a las prácticas estipuladas bajo la norma de manglares NOM-022-SEMARNAT-2003. Si este sitio ha sido área de desove de la tortuga marina, de anidación o migración de aves acuáticas o marinas se debe elegir otro sitio ya que se encuentra protegida bajo la NOM-059-SEMARNAT-2001 o asegurarse de que las actividades de la marina y las embarcaciones no ahuyenten a las aves acuáticas y marinas de los sitios que históricamente han usado para anidación o migración. En el caso de que en el sitio propuesto existan colonias de corales duros o escleractinios, deberá garantizarse su viabilidad a futuro a través de acciones de rescate, traslado y fijación al sustrato, con un seguimiento posterior de cada colonia en la nueva ubicación. En el caso de encontrarse especies listadas en la NOM-059-SEMARNAT-2001, se debe establecer una estrategia de rescate y reubicación, según sus características, funciones ambientales y la especificidad de su hábitat, a excepción de los corales duros.

- Si el sitio seleccionado se localiza dentro de Áreas Naturales Protegidas de carácter federal deberá cumplir con las disposiciones legales específicas del ANP y su programa de manejo y no se podrá afectar colonias de corales duros por lo que se recomienda que se propongan infraestructuras de bajo impacto para atención temporal al visitante.

- Los sitios seleccionados deben de cumplir con la zonificación y las disposiciones establecidas en los programas de ordenamiento territorial.