



- **Servicios de emergencia**

La ciudad de Zarcero cuenta con una estación del Benemerito Cuerpo de Bomberos y una estación de la Cruz Roja; entidades encargadas de brindar los respectivos servicios en los diferentes distritos del cantón.

- ♦ **Asociaciones de la zona**

En este apartado se describen las principales Asociaciones de Desarrollo de esta zona, de acuerdo al listado proporcionado por DINADECO.

- ♦ **Asociación de Desarrollo de Zarcero. Alfaro Ruiz.**

Se entrevistó al Sr. Hubert Bolaños, Presidente. Zarcero es el distrito primero de Alfaro Ruiz. La población de Alfaro Ruiz la conforman, a proximadamente, 5 mil habitantes y la Asociación tiene más o menos 200 afiliados.

Cuenta con los servicios básicos provistos por la Municipalidad. En cuanto a transporte público, se dispone de varias líneas a lo interno, y con un servicio cada hora a San José, aunque hace falta un servicio directo.

Además, según Bolaños, Alfaro Ruiz es uno de los cantones con una adecuada distribución de la tierra, lo que permite que prácticamente no haya pobreza extrema (ni limosneros o ladrones).

Proyectos:

- ♦ Concluir la construcción de la Biblioteca Pública y Casa de la Cultura.
- ♦ Colaborar en la elaboración del Plan Regulador (especialmente por el problema de aguas).
- ♦ Proteger los cauces y los manantiales que suplen de agua potable al cantón.
- ♦ Es necesario regular la distribución de medicamentos porque en la actualidad, los “nicas” tienen prioridad y “cuando uno llega ya ellos se han llevado todos los medicamentos”.
- ♦ A largo plazo, instalar los hidrantes faltantes y mejorar todas las vías de acceso.



Por otra parte comenta que están preocupados por el proyecto hidroeléctrico en Balsa, porque puede quitarles las caídas de agua que se canalizan para riego, lo cual es muy importante para un cantón cuyo desarrollo depende de la siembra de hortalizas y las lecherías.

De esta represa comenta que muchos vecinos de El Carmen de Laguna se encuentran muy opuestos a este desarrollo, tanto por el embalse como por la carretera (el embalse abarca los ríos Espino, Tapezco y Balsa).

Problemática: Drogadicción, juventud perdida por falta de espacios donde divertirse (el salón multiusos pasa casi todo el tiempo cerrado) y mucha violencia doméstica (no tanto como otros cantones, pero sí hay bastante).

♦ **Asociación de Desarrollo de Zapote. Alfaro Ruiz.**

Se entrevistó a su Presidente, Sr. Joaquín Barquero.

La población de Zapote la conforman aproximadamente 150 habitantes y la Asociación, con 47 años de fundada, tiene cerca de 100 afiliados.

Además de la población e infraestructura que se ve de la carretera, el pueblo abarca 6 y medio kilómetros de camino lastreado hasta Buena Vista y 9 kilómetros a Santa Elena.

Cuenta con una escuela con tres maestros, plaza de fútbol, EBAIS, puesto de la Guardia Civil, y gimnasio.

El agua es de la comunidad y la administra un comité de acueducto rural. La luz es de Coope Alfaro Ruiz y la basura la recoge la Municipalidad 2 veces por semana (lo que es a orillas de la carretera).

Proyectos:

- ♦ Concluir el muro de contención a la par del gimnasio.
- ♦ Construir unos baños nuevos a la escuela (los viejos colapsaron).

Además, necesitan recursos para reparar caminos lastreados, para adquirir 1 hectárea de la naciente que les provee agua, para los vestidores de la plaza y un murito para protegerla.

♦ **Asociación de Desarrollo de Laguna. Alfaro Ruiz.**

Se entrevistó a su Presidente, el Sr. Luis Fernando Blanco.

El pueblo de Laguna está integrado aproximadamente por 1200 habitantes, de los cuales 170 son afiliados a la Asociación.

Cuenta con los servicios básicos. El Comité del Acueducto tiene incluso personería jurídica y, en conjunto con la Asociación, están comprando las fincas entre la Palmira y Pueblo Nuevo, para proteger los manantiales.

Existe también la Asociación de Mantos Acuíferos cuyo objetivo es adquirir aproximadamente 400 hectáreas.

Proyectos:

- ♦ Reconstruir y ampliar el salón comunal.
- ♦ Realizar la Feria del Chiverre ya como tradición (con los fondos recaudados se construyeron locales para oficinas que se piensa alquilar).
- ♦ Buscar nuevas fuentes de empleo para estabilizar el desempleo.

Problemática: Alcoholismo, madres solteras y desempleo.

8.5.3. CANTÓN DE NARANJO

Naranjo, distrito del cantón de Grecia, se convirtió en el cantón sexto de la provincia de Alajuela, mediante el Decreto Ejecutivo N° 2, del 9 de marzo de 1886. Estuvo constituido entonces por 5 distritos.

Este cantón es el que se sitúa en el tramo donde la carretera se entronca con la Autopista Bernardo Soto, una de las principales vías del país.

El

Cuadro 8.6 muestra la distribución de la extensión territorial de los distritos de interés del cantón sexto de Alajuela, en km², así como la densidad poblacional.



Cuadro 8.6. Extensión territorial por distrito, cantón 06, Naranjo, provincia de Alajuela.

Cantón / distrito	Extensión / km ²	Población	Densidad poblacional
Naranjo	126,62	40.134	316,98 hab/km ²
Naranjo	25,75	19.760	767,38 hab/km ²
San Miguel	15,00	3.770	215,33 hab/km ²

Fuente: División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica, 2001 y Cálculo de población al 1° de enero del 2003, INEC.

La ciudad de Naranjo concentra casi la mitad de la población del cantón, conformando un distrito de considerable extensión. Asimismo, presenta una importante densidad poblacional, por cuanto duplica la densidad cantonal.

El Cuadro 8.7 muestra la distribución de la población de interés de acuerdo al sexo.

Cuadro 8.7. Distribución de la población del cantón sexto, Naranjo, de acuerdo al sexo.

	Total	Hombres	Mujeres
Cantón Naranjo	40.134	20.346	19.788
Naranjo	19.760	9.883	9.877
San Miguel	3.770	1.935	1.835

Fuente: INEC. Estimaciones de población al 1° de enero del 2003.



De los datos anteriores se observa que, al igual que en los cantones anteriores, hay una leve predominancia del género masculino, tanto a nivel cantonal como de los distritos de interés.

Los dos distritos afectados directamente por el trazado de la carretera, presentan una situación muy diferente entre ellos. En el distrito de Naranjo, existe un predominio de población urbana, en tanto que en el distrito de San Miguel, es más rural, de la cual, el 69% es rural dispersa y el 31% es rural concentrada.

En ambos distritos la carretera discurre por áreas rurales, donde predomina un patrón de ocupación de suelo rural disperso. No existen núcleos importantes de concentración de población fuertemente afectados.

Descripción de los servicios básicos

En el presente capítulo se describen los principales servicios con que cuenta el cantón.

- **Municipalidad de Naranjo**

La Municipalidad de este cantón tiene como Alcalde al Prof. Mario Solís Rojas. Entre las funciones que realiza esta Municipalidad, están las siguientes:

- Suministro de agua potable. Una parte la brinda la Municipalidad, y otra, los acueductos rurales. En este momento, los tanques municipales se localizan en el INVU de Naranjo, San Rafael, Bº El Carmen, El Muro y San Jerónimo.
- La administración de parques, de la terminal de buses, aseo de vías, mantenimiento de calles y caminos, mercado, recolección de basura, recreación, transporte público, sanidad, vialidad, comercialización y sanidad.

La basura actualmente se deposita en San Rafael. Se tiene como proyecto crear un relleno sanitario en El Rosario de Naranjo. La Municipalidad brinda el servicio de recolección para el casco urbano; WPP lo hace para el resto y lo deposita en Los Mangos.

En el centro de acopio se almacena cartón, aluminio, vidrio y papel. El hierro se acumula y se exporta a El Salvador. Hay un programa de reciclaje de las botellas de vidrio de los bares.

- **Salud**

El Área de Salud de Naranjo dispone de 8 sectores. En cada uno de ellos opera un EBAIS con los implementos básicos para la atención oportuna y eficaz. La intervención en Salud es de acuerdo a las necesidades y demandas propias de los sectores. Existen 8 asistentes de atención primaria que trabajan a nivel familiar para detectar o prevenir situaciones de riesgo.

Entre las limitaciones que dificultan la calidad de la atención están:

- ♦ Falta de una consulta vespertina, para atender toda aquella población que labora fuera del cantón, teniendo en cuenta que Naranjo es una población dormitorio.
- ♦ Se debe establecer un servicio de emergencias que reúna las condiciones para brindar una consulta de calidad, eficiente y oportuna.
- ♦ Existe inestabilidad del personal médico en los Sectores del Rosario y San Juan.
- ♦ Para Naranjo es una necesidad contar con una sala de maternidad.

- **Educación**

De acuerdo al ASIS (2002), Naranjo tiene 6.068 niños de edad escolar, de los cuales están integrados al proceso educativo 5.513. De acuerdo a estos datos, existe un 9% que no están reportados, pero coinciden con el porcentaje de estudiantes de escuelas privadas fuera del área y los niños que presentan limitaciones físicas o mentales severas.

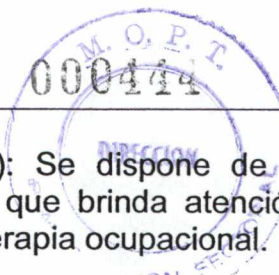
Para la atención escolar se dispone de 25 centros educativos distribuidos en todo el cantón, de acuerdo a las concentraciones de población. La mayoría de las escuelas cuentan con los niveles de preescolar a sexto grado.

En el año 2002, de cada 100 niños, entre 7 y 12 años, hubo 4 niños sin asistir a la escuela.

En cuanto a la enseñanza secundaria, se tiene 3,000 estudiantes, integrados en el proceso educativo formal, distribuidos en el Colegio Diurno, Colegio Nocturno y el Colegio Científico Experimental.

Para la capacitación técnica, se dispone de:

1. En el cantón se cuenta con una Regional del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), que brinda capacitación en horarios diurnos y nocturnos.



2. SILOR (Sistema Integral Local de Rehabilitación): Se dispone de una Regional del Consejo Nacional de Rehabilitación, que brinda atención a casos que requieran de rehabilitación, formación y terapia ocupacional.

- **Fuentes de empleo**

La economía del cantón está definida por la actividad agrícola (existen 15.693 propietarios de fincas), principalmente la relacionada con la producción y recolección de café, granos y hortalizas.

También están las industrias, minas y canteras, en las que sobresalen una maquiladora de ropa y una procesadora de chile.

El Cuadro 8.8 muestra la distribución de la fuerza de trabajo de acuerdo a los distintos sectores de actividad.

Cuadro 8.8. Fuerza de trabajo según sectores de actividad.

Sector	Nº de trabajadores
Agricultura y ganadería	3485
Pesca	2
Minas y canteras	19
Industria manufacturera	2079
Electricidad, gas y agua	129
Construcción	1057
Comercio y reparación	1565
Hoteles y restaurantes	404
Transporte y comunicaciones	556
Intermediación financiera	165
Inmobiliaria y Empresarial	366
Administración pública	595
Enseñanza	438



Sector	Nº de trabajadores
Salud y Atención social	272
Servicios comunitarios	230
Hogar con servicio doméstico	412
Organizaciones extraterritoriales	9

Fuente: ASIS de Naranjo, 2003.

Según se desprende, la actividad que emplea el mayor número de trabajadores es la correspondiente a la agricultura y ganadería, seguida por la industria manufacturera y el comercio y reparaciones.

- **Servicios de emergencia**

La ciudad de Naranjo cuenta con una estación del Benemérito Cuerpo de Bomberos y una estación de la Cruz Roja, entidades encargadas de brindar su respectivo servicio a los diferentes distritos del cantón.

- ♦ **Asociaciones de la zona**

En este apartado se describen las principales Asociaciones de Desarrollo de esta zona, de acuerdo al listado proporcionado por DINADECO y otras organizaciones de interés.

- ♦ **Unión Cantonal de Asociaciones de Naranjo.**

Se entrevistó al Sr. Eduardo Castillo, Presidente de esta organización. La Unión Cantonal de Naranjo la conforman 27 asociaciones de desarrollo comunal y 3 asociaciones específicas.

Los proyectos de cada asociación varían. Sin embargo, con esta administración municipal se está iniciando un trabajo conjunto, con el objetivo de realizar un plan a 5 -10 años plazo, para ir cubriendo una a una todas las necesidades del cantón.

Para iniciar este trabajo conjunto, cada asociación planteó proyectos propios, luego, se juntaron los que coincidieron en varias necesidades, o aquellos

considerados como trascendentes por la mayoría. Finalmente, esos proyectos conformaron el plan.

Proyectos:

- ♦ Salir adelante, en términos económicos, mediante el turismo y otras opciones de cultivo. La historia de motocultores, que actualmente está perjudicando a todos los naranjeños.
- ♦ Adquirir las tierras donde se encuentran las nacientes de agua (especialmente porque sus dueños son cafetaleros que pueden estar contaminando estas nacientes con sus atomizaciones).

Para una población promedio de aproximadamente 35 mil personas, los servicios básicos que ofrece Naranjo no llegan a todos los sectores del cantón. Por ejemplo, el agua beneficia cerca de 25 mil personas (5000 a bonados); la recolección de basura varía de una localidad a otra, aunque lo que sí es seguro es que ya se está planteando un nuevo proyecto de relleno, porque el antiguo botadero (en un antiguo tajo de la Municipalidad a la par del río Colorado) ya dio el máximo y ahora la basura se lleva hasta Alajuela.

Problemática: asociadas a las bajas del café y todas sus consecuencias.

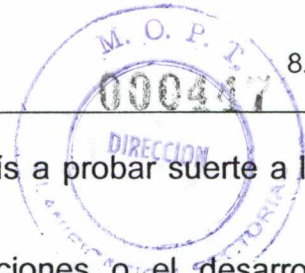
Como la **principal fuente de ingresos y trabajo** está casi en decadencia, se están despidiendo a muchos trabajadores de las fincas y se está trabajando con el mínimo de inversión o se han abandonado por completo las fincas.

Esto lleva a que la cantidad de dinero circulante disminuya. Por ello, la Cooperativa de Caficultores, que es una de las principales empresas, también se encuentra en crisis, amenazando aun más la estabilidad económica del cantón.

A Naranjo siempre ha llegado mucha gente de otras culturas para la época de la cogida del café. Pero ahora resulta que estas personas se están quedando en la zona, ocasionando, a menudo, problemas sociales (delincuencia, precarismo, indigencia, drogadicción, etc) y disputas por tener una forma de vida distinta a la nuestra, además de transportar enfermedades.

Lo anterior ha llevado a canalizar un alto porcentaje de los fondos de ciertas instituciones, como el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y otras instituciones, a invertir en extranjeros para mejorar un poco la situación.

Por otra parte, la gente de Naranjo ha tenido que buscar trabajo fuera del cantón, por lo que se ha convertido en otro pueblo dormitorio: los profesionales se fueron buscando nuevos mercados (aunque muchos sí duermen por lo menos en el cantón) y otros trabajadores, no tan calificados, han tenido que buscar trabajo en la construcción y en hoteles de la capital, porque ya el café no les permite vivir.



Otros naranjeños optaron y están optando por irse del país a probar suerte a los Estados Unidos.

Es necesario generar cambios en las nuevas generaciones o el desarrollo comunal se va a estancar por falta de personas que quieran trabajar por su comunidad.

En cuanto al agua, es importantísimo iniciar la reforestación de ciertos sectores así como la compra de esos terrenos, porque las aguas de esa cordillera y de la Reserva del Chayote traen muchos beneficios.

♦ UPA Nacional, Regional de Naranjo.

Se entrevistó al Sr. Gilberto Vargas Rojas, representante de esta organización.

UPA Nacional es una institución nacional, que se ha dividido en regionales para mejorar su organización y tener mayor impacto. En la regional de Naranjo cuenta con 1012 afiliados, todos caficultores de la zona.

Tiene como objetivo velar por la seguridad y desarrollo de los agricultores del país, defenderlos ante el gobierno y buscar opciones para mejorar las condiciones de trabajo.

En la actualidad se encuentran enfocados hacia el impacto que puede tener el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, en relación a los productos sensibles; hacia la revisión técnica; la Oficina del Café y la cuestión tributaria.

♦ Asociación de Desarrollo de Sector Oeste. Naranjo.

Se entrevistó al Sr. Walter Antillón, Presidente de esta Asociación.

La localidad del Sector Oeste de Naranjo está conformada, aproximadamente, por 3500 personas, de los cuales 150 están afiliados a la Asociación.

El agua la administra un Comité de Acueducto Rural. La basura la recoge la Municipalidad y la luz y el servicio telefónico los brinda el ICE.

Proyectos:

- ♦ Construir un salón comunal para las actividades del pueblo.
- ♦ Hacer una cancha techada.



- ♦ Para los próximos días, se estarán haciendo unos juegos florales en honor al poeta Arturo Montero.

Además, pueblos como Bº Pilas ya hizo su propia acera.

Problemática: Servicio deficitarios, por ejemplo la necesidad de muros de contención para evitar derrumbes.

- ♦ **Asociación de Desarrollo de Candelaria. Naranjo.**

Se entrevistó al Sr. Gerardo Ovaes, Presidente de esta Asociación.

EL pueblo de Candelaria está integrado aproximadamente por 2500 habitantes, de los cuales 204 son afiliados a la Asociación.

La comunidad cuenta con los servicios básicos: el suministro de agua es administrado por el ICAA, el servicio telefónico y eléctrico los suministra el ICE, y la Municipalidad recoge la basura una vez por semana.

El servicio de buses es muy eficiente: desde las 5 a.m. y hasta las 9 p.m. cada 5 minutos llega un bus a la comunidad.

Proyectos:

- ♦ Construir un EBAIS.
- ♦ Establecer una delegación policial permanente en el sector (en conjunto con otras cinco asociaciones).

Problemática: Drogas, necesidad de buscar opciones para contrarrestar las bajas en el café y el consecuente desempleo que se ha generado. Por ejemplo, la clase media se está empobreciendo, y los cafetaleros que antes tenían diez peones permanentes, ahora solo tienen dos. Lo anterior ha llevado a que muchos naranjeños busquen opciones de trabajo en construcciones fuera del cantón.

Los nicaragüenses que han emigrado se quedan en la zona significando competencia para los ticos (aunque es cierto que muchas veces llenan los espacios que los ticos desprecian).



♦ **Asociación de Desarrollo de San Miguel Este. Naranjo.**

Se entrevistó al Sr. Ronald Ramírez, Presidente de esta Asociación.

San Miguel Este está integrado, aproximadamente, por 2500 habitantes y la Asociación cuenta con 500 afiliados (fue la primera en conformarse en todo el cantón de Naranjo).

La comunidad cuenta con los servicios básicos: el suministro de agua es administrado por un Comité de Acueducto Rural, el servicio telefónico y eléctrico los suministra el ICE, y la Municipalidad recoge la basura dos veces por semana.

El servicio de buses es bueno y además, al estar cerca de la Carretera Interamericana, pueden desplazarse fácilmente a todo el país.

Proyectos:

- ♦ Reparar y cuentear la entrada al barrio y caminos cercanos.
- ♦ Construir el salón comunal.

Problemática: las dificultades que tienen los caficultores por la baja en el café y la broca, mucho tráfico y consumo de drogas.

♦ **Asociación de Desarrollo de San Miguel Oeste. Naranjo.**

Se entrevistó al Sr. Gerardo Arrieta, Presidente de esta Asociación.

San Miguel Oeste está integrado, aproximadamente, por los habitantes de 175 casas, y la Asociación cuenta con 150 afiliados.

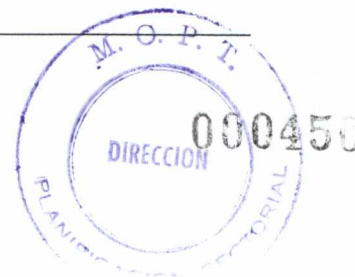
La comunidad posee los servicios básicos: el suministro de agua es administrado por un Comité Comunal de Agua, el servicio telefónico y eléctrico los suministra el ICE, y la Municipalidad recoge la basura una vez por semana. El servicio de buses es regular.

Proyectos:

- ♦ Ampliar el EBAIS.
- ♦ Asfaltar la entrada al mismo.
- ♦ Pavimentar 2 Km. de camino para conectar a San Miguel con Concepción.
- ♦ Iluminar la cancha de deportes.

- ♦ Construir el salón comunal.

Problemática: Pobreza y desempleo.



8.5.4. CANTÓN DE SAN RAMÓN

San Ramón es el cantón segundo de la provincia de Alajuela. El Decreto Legislativo 2 del 21 de agosto de 1856, crea el cantón, da el título de “Villa” a San Ramón y a 2 distritos. Luego, el Decreto Legislativo 58, del 1º de agosto de 1902 le da título de “Ciudad”.

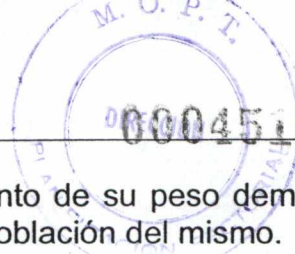
El Cuadro 8.9 muestra la distribución de la extensión territorial de los distritos de interés del cantón sexto de Alajuela, en km², así como la densidad poblacional.

Cuadro 8.9. Extensión territorial por distrito, cantón segundo, San Ramón, provincia de Alajuela.

Cantón / distrito	Extensión / km ²	Población	Densidad poblacional
San Ramón	1018,64	72.568	71,24 hab/km ²
Ángeles	385,21	7.533	19,56 hab/km ²
Volio	20,91	1.788	81,51 hab/km ²
Concepción	9,00	1.950	21,67 hab/km ²

Fuente: División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica, 2001 y Cálculo de población al 1º de enero del 2003, del INEC.

El distrito de Ángeles, que lo hemos incluido en este estudio debido a que la carretera lo bordea en un trayecto considerable, y considerando que una serie de comunidades van a ver modificadas sus rutas de acceso a otras partes del país, ha experimentado un crecimiento que duplicó el número de sus habitantes entre 1984 y el 2000 (años en que fueron hechos los censos nacionales), con un



crecimiento del 95.6%. Esto lleva aparejado el aumento de su peso demográfico en el cantón, de forma que concentra el 10.4% de la población del mismo.

Es importante insistir que este distrito no es afectado, en lo absoluto, por el trazado de la carretera, de forma que no hay ninguna comunidad afectada en forma directa.

Los dos distritos afectados directamente por el trazado de la carretera, Volio y Concepción, tienen poblaciones bastante reducidas, 1.788 y 1.950 respectivamente. Esto representa el 2.5% de la población del cantón para Volio y el 2.7% para Concepción. Entre ambos, apenas suman el 5.2% de los pobladores del cantón.

También es importante mencionar que en los dos últimos distritos, el trazado de la carretera transcurre relativamente lejos de los centros de las comunidades principales, de forma que se puede afirmar que ninguna de ellas se verá afectada, en forma marcada, por fraccionamiento, modificaciones radicales o movilización de los vecinos.

Solamente en el distrito de Concepción se afectan algunas casas, y se genera un fraccionamiento reducido por el que algunas viviendas quedarían, por así decirlo, "carretera de por medio" con el centro de la comunidad en la que se sitúan los servicios básicos (comercios, escuela, iglesia, etc.).

El Cuadro 8.10 muestra la distribución de la población de interés de acuerdo al sexo.

Cuadro 8.10. Distribución de la población del cantón segundo, San Ramón, de acuerdo al sexo.

	Total	Hombres	Mujeres
Cantón San Ramón	72.568	37.052	35.516
Ángeles	7.533	4.041	3.492
Volio	1.788	915	873
Concepción	1.950	992	958

Fuente: INEC. Estimaciones de población al 1° de enero del 2003.



De los datos anteriores se observa que, al igual que en los cantones anteriores, hay predominancia del género masculino, tanto a nivel cantonal como de los distritos de interés. Las diferencias son más notables, sobretudo en el distrito de Ángeles.

En lo que se refiere a los patrones de población, en el cantón de San Ramón hay un predominio de población rural, siendo un 59.9% rural dispersa y 3.7% rural concentrada. La población urbana, por lo tanto, representa el 36.4% y ésta se compone de un 20.6% de población propiamente urbana y un 15.8% de periferia urbana.

Es interesante el alto porcentaje de lo que se considera periferia urbana, que casi se equipara a la población urbana propiamente. Lo anterior es un claro indicador de los patrones de crecimiento de la ciudad de San Ramón. La población del centro de la ciudad disminuye o no crece, mientras que los alrededores de ésta, son los que se van desarrollando como zonas de desarrollo habitacional.

En lo que se refiere a los distritos que forman parte del área de influencia directa de la carretera, tienen, en su totalidad, un predominio absoluto de población rural, de forma que toda su población es considerada como rural en Ángeles, Volio y Concepción.

De ellos solamente Ángeles presenta un 31.8% de población rural concentrada, en el área más cercana a la ciudad de San Ramón, mientras que el resto del territorio se caracteriza por una población rural dispersa, que representa el 68.2% de los habitantes. Los distritos de Volio y Concepción presentan un 100% de población rural dispersa.

Por otro lado, San Ramón es un cantón con mucho potencial para proyectos hidroeléctricos. Por ello, en esta zona se han establecido compañías, tanto privadas como gubernamentales, para construir una serie de proyectos generadores de electricidad.

Existen 5 proyectos hidroeléctricos en el cantón, de los cuales 4 están en la fase de operación (La Esperanza, San Lorenzo, Alberto Echandi y Daniel Gutiérrez). El restante, Peñas Blancas, está en proceso de construcción. También, hay 2 que se encuentran en pre factibilidad (Balsa Superior e Inferior). De ellos, 2 corresponden al ICE (Nagatac y Peñas Blancas), 3 a la Compañía Nacional de Fuerza y Luz (Daniel Gutiérrez, Balsa Superior e Inferior). El resto, son privados (San Lorenzo de Coneléctrica y La Esperanza de Inversiones La Manguera).

Descripción de los servicios básicos

En el presente capítulo se describen los principales servicios con que cuenta el cantón.



- **Municipalidad de San Ramón**

La Municipalidad de este cantón tiene como Alcalde al Lic. Oswaldo Vargas López.

Actualmente cuentan con un basurero municipal, el cual todavía no alcanza la categoría de “relleno sanitario”. Se encuentra camino a Piedades Norte, como a kilómetro y medio del centro de San Ramón. Hay dos asociaciones que se encargan de reciclar cartón, papel y vidrio.

En la actualidad, el Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (PRODUS), de la Universidad de Costa Rica (UCR), elaboró la propuesta del Plan Regulador de la zona. Tanto el Sr. Alcalde como los ingenieros de esta Municipalidad, están muy interesados en el Proyecto, por cuanto su trazo se relaciona con la propuesta de Plan Regulador que tienen.

- **Salud**

En este sentido, los servicios de salud de la CCSS, pertenecen a la Sub Región San Ramón. Cuenta con el Hospital Carlos Luis Valverde Vega, así como con los EBAIS de Alfaro, Calle Zamora, Concepción Chachagua, Los Criques, Peñas Blancas, Piedades Norte / La Paz, Piedades Sur, San Isidro, San Juan, San Rafael, Santiago y Zapotal.

- **Servicios de emergencia**

La ciudad de San Ramón cuenta con una estación del Benemérito Cuerpo de Bomberos y una estación de la Cruz Roja, quienes son las entidades encargadas de brindar el servicio a los diferentes distritos del cantón.

8.6. EXPROPIACIONES

En Costa Rica, que es una de las democracias más antiguas de la América Latina, se garantiza el derecho a la propiedad privada, a partir de la Constitución Política, específicamente su numeral 45. A manera de complemento, esa disposición constitucional contempla, además, la posibilidad de que ese derecho conozca limitaciones, derivadas de la responsabilidad social que implica vivir en una



sociedad. Este último concepto, en el que se encuentra inmerso, en primer orden, el tema del régimen expropiatorio, cuenta con un marco jurídico que garantiza a los administrados, un régimen de traspaso basado en un procedimiento determinado y publicitado, cuyo fundamento es de orden legal.

El Informe Jurídico de este Estudio de Impacto Ambiental General presenta un resumen de las regulaciones más relevantes concernientes al régimen expropiatorio, por parte del MOPT, que es el que interesa para efectos de este Proyecto.

Conviene destacar, de esa exposición, elementos clave, como lo son el reafirmar que ninguna adquisición forzosa puede ocurrir, si previamente se encuentra pendiente de cumplirse alguno de los requisitos del procedimiento así dispuesto. De éstos, debe destacarse el relacionado con la declaratoria de interés público, que es publicada en el Diario Oficial La Gaceta, la notificación a los propietarios; momento a partir del cual se pueden continuar las restantes etapas, incluyendo el pago del justiprecio, por el que concluyen con el traspaso de la propiedad a nombre del Estado.

Los bienes así adquiridos solo pueden ser utilizados para el destino por el cual se les declaró de interés público. Es decir, que en el caso del Proyecto, las propiedades que se adquieran solo pueden dedicarse a la construcción y operación de la carretera de referencia.

Según la información suministrada por el MOPT en el oficio DVOP – 0679 – 04, incluido en el Anexo 8.2, y según ese Ministerio ha comunicado a la Contraloría General de la República, el proceso expropiatorio se realizará dándole prioridad a los inmuebles que se requieren para el primer año constructivo. La adquisición de las restantes propiedades se irá ejecutando posteriormente. Este mecanismo se implementó considerando que se trata de un proceso jurídico lento, precisamente por versar sobre uno de los bienes jurídicos más importantes, cual es la propiedad privada.

Es claro de la información que se resume a continuación, que restan fases jurídicas por cumplir, para completar la adquisición de terrenos; actividad en la cual el MOPT deberá de prestar prioritaria atención para su pronta y correcta finalización. En esa labor el apoyo de la Procuraduría General de la República será un elemento fundamental, considerando los plazos en los que se espera realizar el Proyecto. A esos propósitos, es indispensable que se mantenga el contenido presupuestario para hacer frente al pago de los inmuebles; materia sobre la cual hay abundante jurisprudencia constitucional que reafirma lo ya indicado.

Es importante dejar consignado que el pago del justiprecio debe garantizarse, no solo por ser requerimiento constitucional y legal, si no porque en este Proyecto, es



la única compensación que se dará a los propietarios que serán expropiados. Es decir, que en esta ocasión, no se contará con ningún programa de restablecimiento de condiciones sociales o acción similar, estimándose, por parte del MOPT, que por la cantidad de los terrenos a expropiar y la disponibilidad de pago del justiprecio, tal acción deviene en este caso en innecesaria.

Atendiendo la información contenida en el oficio antes citado, se tiene lo siguiente:

Estación 9 700 – 14 200

En esta sección, el trabajo realizado a la fecha se indica en los Cuadro 8.11 y Cuadro 8.12.

Cuadro 8.11. Situación legal de las propiedades de interés. Estación 9 700 – 14 200.

Condición jurídica	Cantidad	Nº de Expediente
Pagados	9	27261, 27259, 27260, 27256, 27270, 27257, 27275, 27258 y 27271
Publicación pendiente	5	27423, 27422, 27370, 27374, 27375
Trámite en la Procuraduría General de la República	9	27276, 27269, 27277, 27274, 27273, 27263, 27272, 27280 y 27278
Apelaciones	1	27262
Avalúos	2	27371 y 27376
Topografía y planos	2	27406 y 27279 - A
Notificación	1	27264



Estación 34+000 – 39+427

Cuadro 8.12. Situación legal de las propiedades de interés. Estación 34 00 – 39 427.

Condición Jurídica	Cantidad	Datos Generales
Pagados	6	Carlos Allen Rodríguez Rodríguez, Francis Rodríguez Camacho, Adinia Mora Chávez
Pago en trámite	2	Eulalio Cedeño Cedeño y Repuestos Chomax de San Carlos S. A.
Publicación pendiente	2	Ganadera Tatimar y Gerardo Mongrillo Ruiz
Trámite en la Procuraduría General de la República	1	Rafael Araya Vargas
Expediente por abrirse	1	Daning de Jesús Rodríguez Mora
Avalúos	2	Z Z Osiris S. A., M & M Lo Nuestro S. A.,
Topografía y planos	7	Sucesión de Eliécer Castillo Gutiérrez, Ana María Arguello Matamoras, Francisco Arguello Matamoras, Noemí Blanco Alfaro, Dagoberto Mora S. A., Rosibel Arias Cordero y Laura Patricia y Natalia Morales Campos
Notificación	1	Gerardo González Abarca
Donación	1	Jenaro Jorge Rojas Bolaños
Finca no pertenece a propietario	1	Hacienda Las Mercedes S. A.

8.7. SEGURIDAD VIAL Y CONFLICTOS ACTUALES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR



La vía que actualmente comunica a la GAM con la ciudad de San Carlos es la ruta 141. Ésta comprende el trayecto entre la localidad de Naranjo y aquella ciudad. Consiste, básicamente, en una ruta secundaria, debidamente asfaltada y de trazo sinuoso, según reportan las autoridades de tránsito.

En materia de seguridad vial, interesa destacar que en los últimos dos años, es decir, en el 2002 y en el 2003 no se presentó ningún accidente con víctimas, entendidas éstas como heridos leves o graves, o muertos. Este dato contrasta con otros años, según información igualmente disponible en el MOPT sobre el Proyecto. Pero interesa por cuanto refleja el resultado de los esfuerzos realizados por ese Ministerio en materia de prevención para los conductores, y de fiscalización en las vías públicas, por parte de las autoridades de tránsito.

Adicionalmente, no se han reportado tampoco derrames de sustancias tóxicas importantes, lo que también resulta importante al momento de considerar el Plan de Contingencias que requirió SETENA y que se incluye en este documento.

Los hechos antes mencionados en nada desmeritan el trabajo que debe continuarse haciendo para mantener la realidad descrita, en los años venideros. Mejor aún, estos datos comprometen a un esfuerzo mayor para que la situación actual se repita en el Proyecto, una vez que entre en operación.

Adicionalmente, considerando la naturaleza del Proyecto y las condiciones actuales del terreno en que se propone su trazado, es claro que por el momento, no existen conflictos actuales de circulación vehicular. Es igualmente cierto que por esas mismas características, las autoridades del MOPT deberán garantizar, una vez que aquél empiece a operar, la seguridad vial. Este último concepto engloba tanto la seguridad en la carretera para quien conduce vehículo, como para las personas que puedan transitar por ese sector, sea por razones de trabajo o de vivienda en la zona comprendida por el Proyecto.

La aplicación de las actuales herramientas con que cuenta el MOPT, que han dado resultados positivos, especialmente en la zona del Proyecto, permite prever un comportamiento similar al momento de que se cuente con el Proyecto.



8.8. PERCEPCIÓN LOCAL DEL PROYECTO

A continuación, se transcriben los resultados obtenidos de las entrevistas a figuras claves de la zona.

♦ Alcalde de Alfaro Ruiz

El Lic. Durán opinó que el Proyecto es bueno para los cantones de San Carlos y Naranjo, pues les va a alivianar el tránsito pesado, pero va a afectar el comercio, y en la parte social, al existir apertura a más personas, los robos de ganado se podrían incrementar.

Pensando en el cantón, esta nueva carretera desviaría, hasta cierto punto, el tránsito que hoy circula por ahí. Esto afectaría negativamente el comercio, y a nivel social, los robos de ganado. El comercio vive de esta afluencia de personas, aunque sea sólo de tránsito.

Sin embargo, ellos como cantón, están buscando otra alternativa, que sería el TURISMO. Están coordinando con la Cámara de Turismo de la zona proyectos con este objetivo. Entre éstos se puede mencionar el comenzar a levantar infraestructura turística, tal como hoteles de montaña, chalets o lodges.

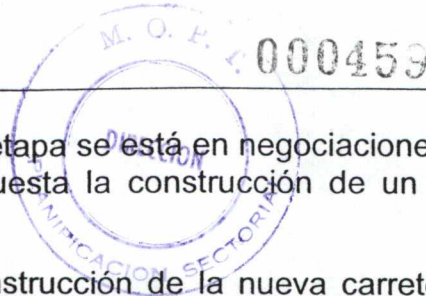
La Municipalidad también se está uniendo más con la Unidad Cantonal de Asociaciones, para trabajar todos por el progreso de cada comunidad.

Para ello se está comenzando a dar información sobre lugares turísticos del cantón, como Palmira, Bocas del Toro, Río Cuarto, y actividades recreativas como la pesca de trucha. También, están comenzando a capacitar a los pobladores, en inglés y cómputo por ejemplo. El INA de Naranjo es el que está dando este tipo de apoyo. En un futuro, se espera brindar capacitación en recursos humanos y cocina.

Se están realizando reuniones con inversionistas que deseen invertir dinero en el desarrollo de estos rubros.

Las informaciones sobre el cantón primero se están dando a conocer a nivel local y luego, se está planeando la realización de ferias. Por ejemplo, durante un fin de semana de mayo, se realizó la Feria Ecoturística del Día del Agricultor, donde la Cámara de Turismo tuvo un puesto promocional.

También, en Bajo La Peña ya hay casas que están comerciando con truchas.



Con respecto al financiamiento, en la primera etapa se está en negociaciones para conseguir los 50 millones de colones que cuesta la construcción de un nuevo acueducto para el distrito central.

El Sr. Alcalde opina que el atraso con la construcción de la nueva carretera ha sido una ventaja para ellos, pues les ha dado tiempo para impulsar este proyecto.

Sin embargo, estos proyectos también requieren un cambio de actitud y de mentalidad por parte de los lugareños. En su opinión, este cambio va a costar, pues muchas familias se han dedicado de por vida a la agricultura y ganadería de leche. Sin embargo, este nuevo giro de actividad podría significar un doble ingreso para muchas de ellas.

Un último comentario que hizo con relación al proyecto es que “paguen lo justo por las tierras que hay que expropiar, así como para los postes y alambres que deberán de poner aquellos propietarios que la carretera les cortará su finca”.

♦ **Alcalde de Naranjo**

El Sr. Alcalde conoce del Proyecto, pero desconoce la ruta exacta de la misma. Está de acuerdo con la construcción de la nueva carretera por los beneficios citados a continuación. Sí recomiendan que el trabajo esté fiscalizado, en el sentido ambiental, económico y material.

Beneficios:

- Se va a descongestionar la circulación de vehículos por la ciudad de Naranjo. En la actualidad hay una gran congestión vial.
- Van a existir mayor número de vías de acceso.
- Éstas van a estar en buenas condiciones.
- Las vías van a beneficiar a los productores de café y agricultura al facilitarles el transporte de sus productos.
- Hay que incentivar el comercio a orilla de la carretera.
- Habrá mayor empleo en la zona.
- Beneficio comercial.
- Al haber menos tránsito por la zona, los desechos sólidos que arrojan de los vehículos particulares y buses, disminuiría.

- M. U. P. T.
DIRECCION 000460
- Entre los proyectos que se tienen está el reactivar el Cerro del Espíritu Santo, como centro turístico, para compensar el posible turismo que deje de pasar por la zona cuando esté funcionando la nueva carretera.

Prejuicios:

- Naranjo y Zarcero se van a ver desprovistos, ya que mucha gente ya no va a entrar a estos poblados, sino que viajará directo hasta San Carlos.
- El comercio se va a ver perjudicado, pues el tránsito vehicular se va a trasladar por la nueva ruta. Naranjo es una escala hacia San Carlos actualmente.

Aspectos positivos durante la fase de construcción

- Fuente de trabajo
- Beneficio comercial para los negocios

Aspectos negativos durante la fase de construcción

- Deterioro de la ruta por el trayecto de materiales
- Contaminación ambiental, en el sentido de que durante las construcciones, "se rompe lo que aparece".

♦ Alcalde de San Ramón

Con relación a la construcción de la carretera, el Alcalde y los ingenieros de la Municipalidad expresaron un poco de temor de que pasara de nuevo lo sucedido en el sector de Cataratas, donde hubo bosque primario, y "se fue con la construcción de la carretera actual San Ramón – Fortuna".

Se quejaron de que, al día de hoy, nadie les había informado nada al respecto. Por el contrario, los desarrolladores de la Represa La Balsa, fueron y les expusieron la trascendencia de la misma para la generación eléctrica.



Beneficios

- Mayor desarrollo.
- Mayores incentivos para el cantón, lo cual va a traer muchos beneficios: más visitación, etc.
- Los camiones que se dirigen hacia la Zona Norte lo harán por la nueva carretera, dejando la existente más libre.
- Se va a fomentar el acceso a desarrollos turísticos de la zona.
- Es importante tomar en cuenta que los accesos a la nueva carretera se harán de una manera apropiada, para que no se “tuguricen” los accesos a ésta.

Prejuicios

- Se puede presentar un problema de desarraigo cultural con aquellas familias que deberán ser expropiadas, pues algunas de ellas tienen mucho tiempo de vivir en la zona.
- Se puede deformar el paisaje.

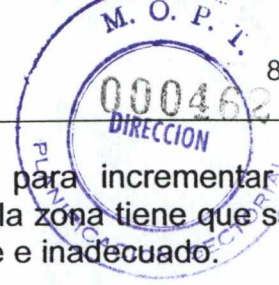
♦ Alcalde de Ciudad Quesada

Tanto el Sr. Alcalde como el Vice-Alcalde, comentaron que el Proyecto es muy importante para la Zona Norte, por cuanto ha sido un proyecto largamente esperado y muy necesario. Va a ser una vía para facilitar el transporte de las producciones de la zona hacia la capital.

Sin embargo, opinaron que el Proyecto va a tener un crecimiento unidireccional, en el eje Sur-Norte. Además, la entrada a Ciudad Quesada se va a congestionar, y ahí se ubica un sector residencial, el cual podría verse afectado.

♦ Monseñor Ángel San Casimiro, representante de la Iglesia Católica, en Ciudad Quesada.

Bromeando dice que sabe del Proyecto desde que era niño, luego afirma que fue desde la placa de Rafael Ángel Calderón. Lo que sabe es la necesidad que se



siente en todas partes de esta carretera como medio para incrementar el desarrollo de la región, especialmente porque la riqueza de la zona tiene que salir hacia la Meseta Central, y un solo camino resulta insuficiente e inadecuado.

Está totalmente de acuerdo, porque hace falta y tiene que hacerse lo más rápido posible y ojalá que no hayan más atrasos.

Beneficios fase constructiva

- La empresa que construya va a requerir de mano de obra, lo que significará un aumento de empleos, que hacen mucha falta especialmente para la población migrante.

Prejuicios fase constructiva

- Que exista un atraso por obtener los terrenos o que la carretera traiga un impacto ecológico mayor al calculado.

Beneficios fase operativa

- En todas las áreas porque nos acerca a la meseta central que es al fin y al cabo el paradero de la mayoría de los productos de acá.

Prejuicios fase operativa

- Que el peaje que se piensa cobrar sea desproporcionado con las necesidades de los usuarios.

♦ Presidente de la Cámara de Industria, Comercio y Turismo de la Zona Norte.

William Víquez, Presidente de esta Cámara, expresó que la Cámara le ha dado seguimiento al Proyecto desde el inicio. Siempre se ha tenido un representante en la Asociación Pro Carretera. “Definitivamente estamos de acuerdo, obstaculizar el desarrollo jamás. Es una necesidad de acuerdo a las proyecciones de desarrollo que ha hecho la ZEE. Esa carretera es imprescindible para que la Zona Norte se desarrolle”.

“Hace 25 años se está haciendo pero no avanza, la han inaugurado varios presidentes, por ejemplo”.

Hace más o menos 6 años, la Cámara tuvo una gran disputa y se decía que estaban en contra de la carretera, cuando la verdad es que ellos lo que peleaban

era que se hiciera la radial a Ciudad Quesada, lo más cerca posible del casco citadino, porque entre más metros de distancia mayores pérdidas



Beneficios fase constructiva

- Una importante generación de empleos directos e indirectos (por la compra de materiales), lo que significa un incremento del circulante de dinero, no solo en Ciudad Quesada, sino en los otros pueblos involucrados.

Prejuicios fase constructiva

- La posibilidad de que irrespeten las medidas que el estudio exija para la construcción del Proyecto y causen algún daño.

Beneficios fase operativa

- Reducción en un 53%, aproximadamente, de los costos en la comunicación entre Ciudad Quesada y la Meseta Central, facilitando turismo y exportación.

Prejuicios fase operativa

- La facilidad de comunicación puede hacer que llegue mucha más gente de esas que vienen a hacer daño, personas indeseables.

Además, puede ser que la nueva carretera le reste movimiento al comercio de la zona de aquí de Ciudad Quesada, porque nos aísla un poco, comparado con la carretera vieja que pasa por en medio.

Se tiene la ventaja de que Ciudad Quesada está centralizada y aquí están muchas instituciones regionales; la gente tendrá que seguir entrando hasta aquí para obtener esos servicios.

♦ Presidente de Coopebrisas R.L. Zarcero.

El Sr. Edgar Porras dice conocer el Proyecto, aunque “tanto he escuchado, que ya no sé”.

Zarcero, en su opinión, es una zona agropecuaria, aunque con un potencial en turismo que no ha sido explotado.

El Proyecto, considera él, no va a afectar al cantón, o su efecto será mínimo, ya que de 12.000 familias que viven en la zona, sólo son alrededor de 100 las que viven de las ventas a pie de carretera. Y la proporción es obvia, ya que la gran mayoría no dependen económicamente de esta venta directa.

A su criterio, el turismo internacional continuará llegando a la zona, por el parque, los bosques y demás atractivos que tiene la zona, como ríos y paisajes. Por el contrario, la carretera ya no va a estar tan saturada de camiones, sobretodo los de la caña en tiempo de zafra y otros trailers que circulan actualmente. Estos viajarían por la nueva, y la actual sería prácticamente para carros livianos.

Se disminuirían los accidentes pues en la actualidad hay muchos trailers metidos en las alcantarillas, por lo estrecho y peligroso de la vía actual. Esta carretera nueva es urgente y están muy esperanzados con ello.

Además, las casas que hay a pie de carretera, dejarían de recibir todo el humo de los camiones pesados que hoy día circulan.

Beneficios en operación

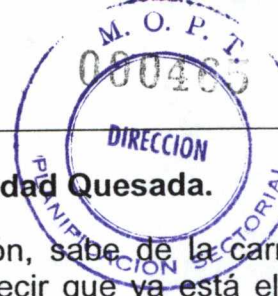
- Mayor desarrollo de la Zona Norte, la cual tiene un gran potencial, por ser zona ganadera, turística y agropecuaria.
- Mayores empleos para los locales.
- Explotación del suelo con mayor intensidad.
- Sería importante que los organismos internacionales se metan más en la zona.

Prejuicios en construcción

- Posibles derrumbes.

Prejuicios en operación

- Llegan ladrones de otras regiones del país.
- Droga y vicios.



♦ **Asociación de Desarrollo de Barrio La Cruz. Ciudad Quesada.**

El Sr. José Asdrúbal Rojas, Presidente de la Asociación, sabe de la carretera desde hace mucho, pero como hace 3 años escucha decir que ya está el visto bueno y ya se da por un hecho.

Está de acuerdo porque es un beneficio para el cantón ya que habría un acceso más rápido y, por lo tanto, va a mejorar el turismo.

Considera que como el barrio no tiene acceso a la carretera directamente, su construcción no va a traer ni cosas buenas ni malas. Igualmente, considera que la carretera a ellos no los afecta.

♦ **Asociación de Desarrollo de B° San Martín. Ciudad Quesada.**

La Sra. Maribel Marín, Presidenta de la Asociación, dice que desde hace como seis años por todas partes se comenta. Lo último que escuchó fue que el Gobierno Japonés hizo una donación. Al tiempo señala que recuerda también que otras inversiones no habían servido.

También recuerda que hace poco estaban llamando a asamblea para cambiar la Junta Directiva de la Asociación Pro Carretera, pero hicieron dos convocatorias a las que no le llegó gente.

Está de acuerdo porque es un beneficio para el cantón. “Con una mejor carretera no va a ver tanto accidente, aunque todo se va a ir para otro lado. Florencia será más centro que Ciudad Quesada. Aunque puede ser que Ciudad Quesada siga siendo próspera”.

Comentó que sería importante que se pueda colocar gente de la región, especialmente las familias pobres. Aunque no desea que suceda lo que pasó con el INA, que están construyendo en la Marina. Toda la gente que está trabajando ahí la trajeron de San José.

No señaló ni beneficios ni prejuicios durante la fase constructiva. En la etapa operativa señaló, como prejuicio, que con la carretera hecha, este pueblo va a estar todavía más alejado de la actividad y movimiento de Ciudad Quesada, por lo que preocupa si las líneas de buses van a mantenerse o se van a ir para el otro lado.



♦ **Asociación de Desarrollo de Linda Vista. Ciudad Quesada.**

El Sr. Rafael Rojas, Presidente de la Asociación, escucha de la carretera desde la época de Calderón que se puso una placa en Florencia, pero sin iniciar la construcción.

Más recientemente, escuchó que ya está listo el convenio con los chinos y que se han tardado y retrasado tanto con la carretera, que ya se han hecho varios estudios de impacto, que cuando se va a ejecutar la obra ya están obsoletos.

Está de acuerdo porque es una necesidad para el desarrollo de San Carlos, pues los productos se pierden (piña y caña), por las dificultades en el transporte.

Entre los **prejuicios para la fase constructiva**, plantea que al estar la localidad muy alejada de la ruta del Proyecto, no piensa que los vaya a afectar ni para bien ni para mal; y durante la etapa operativa, menciona la posible disminución de la afluencia turística.

Entre los **beneficios fase operativa**, cita los mismos que para el resto de Ciudad Quesada: mayor comodidad y rapidez para comunicarse con otras regiones.

♦ **Unión Cantonal de Asociaciones. Ciudad Quesada.**

El Sr. Miguel Ángel Rodríguez, Presidente de la Unión Cantonal, dice que hace mucho tiempo que se habla de la ruta 35; son varios años de pertenecer a la Asociación Pro carretera y de pelear. "Todos estamos muy preocupados porque una zona tan próspera y cargada de vehículos la carretera es una necesidad".

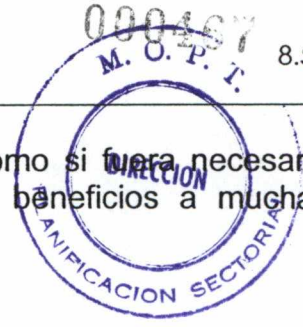
Ahora la Asociación Pro Carretera se reúne cada 15 días con los diputados de la zona y también ha visitado la embajada de Taiwán.

Está de acuerdo porque es una necesidad para que San Carlos siga creciendo.

Comenta que el aspecto ecológico no afecta la construcción de la carretera, aunque pasa por lotes pequeños donde habría que pagar lo justo.

Entre los **beneficios de la fase operativa**, cita que los beneficios son todos, ya que va a permitir un mayor desarrollo de la Zona Norte, así como una mayor posibilidad y rapidez para el transporte de productos.

La carretera además significa un gran ahorro en combustible y stock para todos los que viajen a la Zona Norte.



Es importante que se emplee mano de obra local, así como si fuera necesario alquilar maquinaria se hiciera en la zona. Esto traería beneficios a muchas personas.

♦ **Asociación de Desarrollo de Zarcero.**

El Sr. Hubert Bolaños, Presidente de la Asociación, dice que desde toda la vida, sabe que va a pasar una carretera solo que hasta que le hicieron la invitación a la represa (por parte de la Municipalidad), dicen que la carretera va a pasar cerca de aquí, una Radial por Laguna o Buena Vista.

Está de acuerdo, porque se van a abaratar costos de producción y eso implica mayor ganancia. Eso es desarrollo.

Entre los **beneficios fase operativa** dice que la carretera que pasa por Zarcero va a durar más y el tránsito de camiones pesados va a disminuir.

El empleo y los beneficios para el comercio también serían factores importantes.

En cuanto a los **prejuicios de la fase operativa**, dice que el turismo de paso que tiene Zarcero se va a eliminar, porque el acceso a todo lo turístico de San Carlos va a estar más cerca y por otro lado.

♦ **Asociación de Desarrollo de Zapote. Alfaro Ruiz.**

El Sr. Joaquín Barquero, Presidente de la Asociación, tiene de escuchar sobre la carretera como 25 años, “que hay que hacerla, qué por detrás de ellos va a pasar la carretera. Pero es hace 5 años que se ha visto mayor movimiento.

Está de acuerdo ya que “es desarrollo y no hay nada que se pueda hacer”.

Entre los **beneficios fase constructiva**, expresó que si toca Santa Elena y Buena Vista, tal vez arreglen el camino; además los terrenos van a tener más valor.

Los **beneficios de la fase operativa** es que la carretera va a permitir más rápido acceso para todos los lugares que conecta, a unque es necesario una carretera que conecte Alfaro Ruiz con la nueva pista (podrían habilitar ésta de Buena Vista)

Entre los prejuicios de fase operativa, mencionó que puede ser que “afecte el comercio de la zona”



♦ **Asociación de Desarrollo de Laguna. Alfaro Ruiz.**

El Sr. Luis Fernando Blanco, Presidente de la Asociación, dice que lo que ha escuchado últimamente es que el dinero para hacerlo es taiwanés, que pasan cerca de Anateri, por lo que la vía de acceso para Alfaro Ruiz deberá ser por Anateri o por el Carmen de Laguna.

Está de acuerdo. "Eso es progreso, especialmente para la Zona Norte donde cada día hay más carros y hacen falta vías para sacar la producción. De lo contrario podríamos irnos a pique muy pronto".

Entre los **beneficios de la fase constructiva**, dice que la mano de obra que ocupe el proyecto puede traer oportunidades de trabajo para los que tiene trabajos temporales. Para la fase operativa, dice que la carretera de Zarcerro va a ser más tranquila, con mucho menos tránsito especialmente respecto al transporte de caña tras la zafra, es decir del transporte pesado.

Con relación a los **prejuicios de la fase constructiva**, expresó que la gente que viene de lejos podría afectar al pueblo, "siempre viene como de todo". Con relación a la fase operativa, expresó que los buses, posiblemente, tengan un servicio más distanciado. Además posiblemente los comercios se vean afectados.

♦ **Unión Cantonal de Asociaciones de Naranjo.**

El Sr. Eduardo Castillo, Presidente de la Unión, dice que hace 35 años se está haciendo esta carretera. "Para Naranjo nos trae tantos beneficios como para el resto del país, especialmente para los que van y vienen de la Zona Norte, porque con esta carretera se descongestionaría la carretera nacional actual".

Está de acuerdo porque es progreso. "Hay perjuicios, pero es el precio que hay que pagar para el desarrollo, para el desarrollo comunal. El problema y atraso ha sido principalmente porque algunos no quieren vender o meten un recurso de amparo porque quieren sacar una mejor tajada de su pedacito de tierra. En cambio, yo con tal de que la carretera se haga rápido, regalo el terreno pues de por sí lo que me quede va a valer más gracias a esa carretera".

Entre los **beneficios en la fase constructiva** dice que la gente que tiene tierras por la ruta va a tener buenas ofertas de personas que quieren comprar para colocar comercios. "Hace muchos años pasó esto aquí en la parte que llaman de la "quesera"; ahí los terrenos no valían nada pero, se hace la carretera, y entonces mucha gente compra y pone los negocios que se ven ahora entre Palmares y Naranjo".



Los **beneficios en la fase operativa** abarcan mayores facilidades de acceso para ir a la zona Norte y para llegar a ciertos pueblos que ahora tienen malas vías de comunicación.

Entre los **prejuicios en su fase operativa**, mencionó que “tal como pasó con esta pista (la interamericana), cuando se hizo, vendrán accidentes y muertes de vecinos, por la velocidad con que se transita es muy alta y la gente al principio no sabe. Con el tiempo ya disminuye”.

Con respecto al empleo, dice que no es mucha la gente que se contrataría. Lo que se contrata son peones, porque los maquinistas ya los trae la empresa. Esas compañías ya tienen su personal de planta. “Aunque lo que sí va a ser beneficioso es para los que van a tener que vender comida. Cuando se vaya haciendo, eso sí siento yo que va a generar empleos por lo menos temporalmente”.

♦ **UPA Nacional, Regional de Naranjo.**

El Sr. Gilberto Vargas Rojas, Representante de esta organización, dice que él tiene una finca por Concepción de Naranjo, y “hace un montón de años que están haciendo medidas y dañando las fincas cafetaleras. A mí me tocó parar a los ingenieros porque ya era la segunda vez que me venían a hacer daño”.

La última vez fue como hace año y medio: los ingenieros le dijeron que la carretera iba a empezar por los lados, hasta juntarse al centro. “Me explicaron que el precio mejoraba si los terrenos que se iban a comprar tenían mantenimiento”.

Él está de acuerdo porque, a pesar de la opinión personal, para UPA los caminos son prioritarios, por las comodidades que significan para el transporte de productos.

Entre los **beneficios de la fase operativa** expresó que para Naranjo no hay ninguno, pero para la Zona Norte va a ser un gran beneficio pues va a facilitar el acceso y salida de la zona.

Entre los **prejuicios de la fase operativa**, dijo que a Naranjo tampoco lo perjudica, pero a Zarceró sí porque con esa carretera el pueblo y su comercio se verán afectados, por lo que podría haber oposición.



♦ **Asociación de Desarrollo de Sector Oeste. Naranjo.**

El Sr. Walter Antillón, Presidente de la Asociación, dice que “hace tanto que escucho de ella, que creía que ya se había construido algo. Especialmente porque Naranjo tiene el problema del desfile de furgones, de esos animalones que se van comiendo el asfalto y provocan embotellamientos”.

Está de acuerdo, “eso es progreso, especialmente para la Zona Norte”.

Entre los **beneficios de la fase constructiva**, dijo que Naranjo será potencialmente proveedor de suministros. Y para la fase operativa, expresó que el trazado moderno acorta las distancias y permite aumentar la velocidad de desplazamiento. Alivia a la ciudad de Naranjo del transporte pesado, lo que significa un gran beneficio para la circulación, especialmente considerando el relieve tan quebrado de la cabecera del cantón.

El tránsito, por tanto, será más tranquilo y la Zona Norte continuará creciendo, desarrollándose y habilitando nuevos progresos.

Entre los **prejuicios de la fase operativa**, dijo que tal vez los comercios de Zarceros se vean afectados.

♦ **Asociación de Candelaria. Naranjo.**

El Sr. Gerardo Ovaros, Presidente de la Asociación dice que hace como 15 años que escucha de la construcción. “Es muy beneficiosa para estas zonas, especialmente para San Carlos, porque reduce el camino a la mitad”. Está de acuerdo con su construcción.

Entre los **beneficios de la fase operativa**, dijo que “para Naranjo, solamente el que la carretera del centro no va a estar tan transitada por camiones y buses que van a la Zona Norte”.

♦ **Asociación de San Miguel Este. Naranjo.**

El Sr. Ronald Ramírez, Presidente de la Asociación, dijo que desde hace como 15 años que escucha del proyecto; de hecho, en ese tiempo en un viaje a la zona fue a conocer la trocha.

Está de acuerdo, porque va a poner más cerca la Zona Norte para todos.



Entre los **beneficios de la fase constructiva** dijo que las comunidades cercanas se desarrollarán; y para la fase operativa, el centro de Naranjo va a llegar gente y eso beneficia al comercio.

♦ **Asociación de San Miguel Oeste. Naranjo.**

El Sr. Gerardo Arrieta, Presidente de la Asociación, dijo que “el proyecto está entre manos, pero nadie le pone cuidado a los proyectos. Éste especialmente ha sido usado varias veces para campaña política”.

Está de acuerdo, porque es un beneficio para todos, por ahorro de tiempo y gastos para quienes transportan productos o viajan a la Zona Norte. Además, la carretera podría aumentar la producción de fincas que por problemas de acceso y comunicación tienen ahora baja producción.

Entre los **beneficios de la fase operativa**, dijo que “tomando en cuenta que la carretera actual es un atentado total, este proyecto es muy importante. Además, es un gran beneficio para la economía del transporte de productos y para mejorar la cotización de las propiedades cercanas al proyecto. Para Naranjo, el beneficio sería la eliminación del transporte pesado por sus calles y por lo tanto el que los caminos se conserven por más tiempo”.

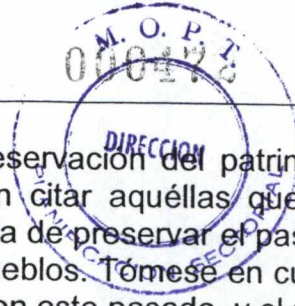
Entre los **prejuicios de la fase constructiva**, dijo que al venir el Proyecto rompiendo aguas, eso podría lastimar las nacientes de agua que bajan desde San Juanillo.

En cuanto al empleo, dijo que “estando Naranjo como está, por el café y ahora, para feria, con lo de la broca, somos un pueblo necesitado de empleo”.

8.9. SITIOS ARQUEOLÓGICOS

Si bien es cierto en los Términos de Referencia se omitió la inclusión de este tema, considerando las recientes decisiones de la Sala Constitucional sobre la materia, se optó por incorporarlo, de manera voluntaria.

A esos propósitos, se debe partir de que la arqueología es la ciencia que estudia los primeros vestigios culturales de las poblaciones prehispánicas que habitaron una región, sus artesanías, alimentación, las formas físicas de sus cuerpos, el modo de construcción de sus viviendas, sus métodos de caza o agrícolas, etc, así como la historia que estudia los hechos sociales.



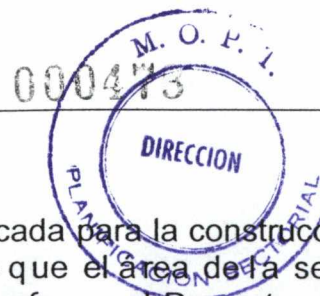
Es de todos conocida la importancia que reviste la preservación del patrimonio cultural y natural de una zona. Entre ellas, se pueden citar aquellas que son intrínsecas a una sociedad, y que refieren a la importancia de preservar el pasado, mediante lo cual se crea la conciencia histórica de los pueblos. Tómese en cuenta que los objetos ancestrales y sus relatos son el vínculo con este pasado, y el único hecho cierto de la historia.

Es claro y este Proyecto así lo asimila, que no podemos vivir en el pasado, pero que debemos vivir con él. Es prioritario promover la valorización del patrimonio arqueológico. Lo anterior, por las razones históricas y de identidad anotadas, así como por las económicas que pueden derivarse de esa riqueza, por ejemplo, en la promoción de mayor visitación turística.

Costa Rica cuenta con un cuerpo normativo que garantiza la debida protección de este recurso, el que tiene incluso disposiciones internacionales, tal como se refiere en el Informe Jurídico de este Estudio. Interesa resaltar de ese análisis, la obligación de ley de detener cualquier obra o trabajo, en el momento en que aparezca un resto arqueológico, debiendo comunicar de manera inmediata este hecho al Museo Nacional. Esta dependencia deberá proceder, de inmediato, a analizar el caso, para definir las acciones a seguir, las que pueden incluir desde la recolección de piezas hasta procesos de rescate mucho más complejos. El incumplimiento de lo antes mencionado está sancionado penalmente, por lo que se espera un mayor respeto a esas regulaciones.

Adicionalmente debe indicarse que en virtud que éste es un Estudio de Impacto Ambiental General, se elaboró un reporte, preparado por un profesional en la materia, Karel Soto Solórzano, cuyo objetivo fue conocer el estado arqueológico en el área del Proyecto y en sus áreas de influencia, según lo que se indica a continuación.

Los resultados de esa labor, son producto del trabajo de investigación de campo y revisión bibliográfica que aquél ejecutó. El objetivo de las labores de campo fue verificar la presencia o ausencia de sitios arqueológicos no reportados hasta el momento. A esos propósitos, se dividió la zona de estudio en 3 fases: la primera corresponde a la distancia comprendida entre los km 9+700 y 14+700 y a la distancia comprendida entre los km 35+400 y 39+400; la segunda corresponde a la distancia comprendida entre el km 14+700 hasta el km 35+400, y la tercera, que corresponde a la primera parte de la carretera que se propone, abarca desde el km 0 hasta el 9+700.



La **metodología** aplicada fue:

- 1) inspeccionar arqueológicamente el área indicada para la construcción de la carretera propuesta, debiendo mencionarse que el área de la segunda fase deberá ser evaluada con mayor detalle conforme el Proyecto avance, debiendo destacar que para ésta última el desarrollo urbanístico existente ha impactado cualquier sitio identificado o por identificar;
- 2) registrar los sitios arqueológicos que se ubicasen en dicha área,
- 3) presentar una serie de recomendaciones para los sectores que presentaran mayor evidencia arqueológica en superficie,
- 4) fotografiar las áreas de mayor interés,
- 5) elaborar el informe final a partir de los datos obtenidos e información existente y disponible. A esos propósitos, se realizaron recorridos en zonas planas y de poca pendiente, las que resultan propicias para el asentamiento humano, así como las dedicadas a la agricultura, donde el material cultural es fácil de visualizar y las zonas cercanas a las fuentes de agua, como las márgenes de ríos y quebradas.

Inspección del sector km 9+700 a 14+700

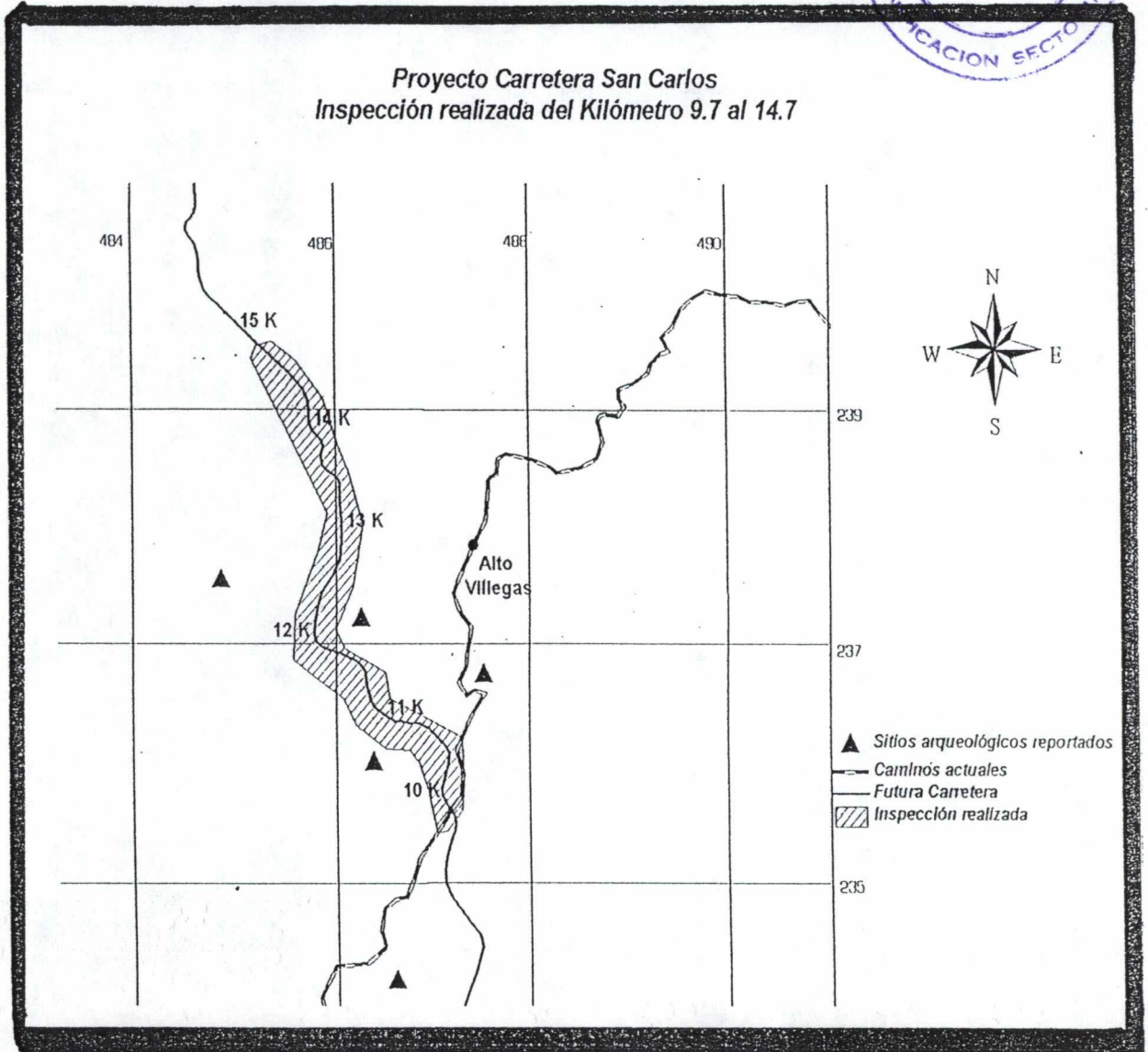
En las dos visitas realizadas se efectuaron recorridos asistemáticos sobre el trazado propuesto del Proyecto y en zonas aledañas, con el fin de ubicar sitios arqueológicos. La topografía del sector es irregular y, en general, el trazado discurre sobre zonas con pendiente. La vocación principal del área es agricultura y ganadería, con población reducida.

Se efectuaron recorridos por las zonas de cultivos, como por ejemplo, cafetales y cañales y no se localizaron materiales culturales en superficie, así como tampoco áreas de estructuras o montículos. Además se visitaron los sitios arqueológicos reportados para este sector, con el objetivo de comprobar su ubicación en el mapa que se adjunta (ver

Figura 8.1).



Figura 8.1. Inspección realizada del km 9+700 al 14+700

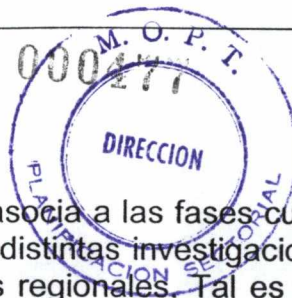


Inspección del sector km 35+400 a 39+400



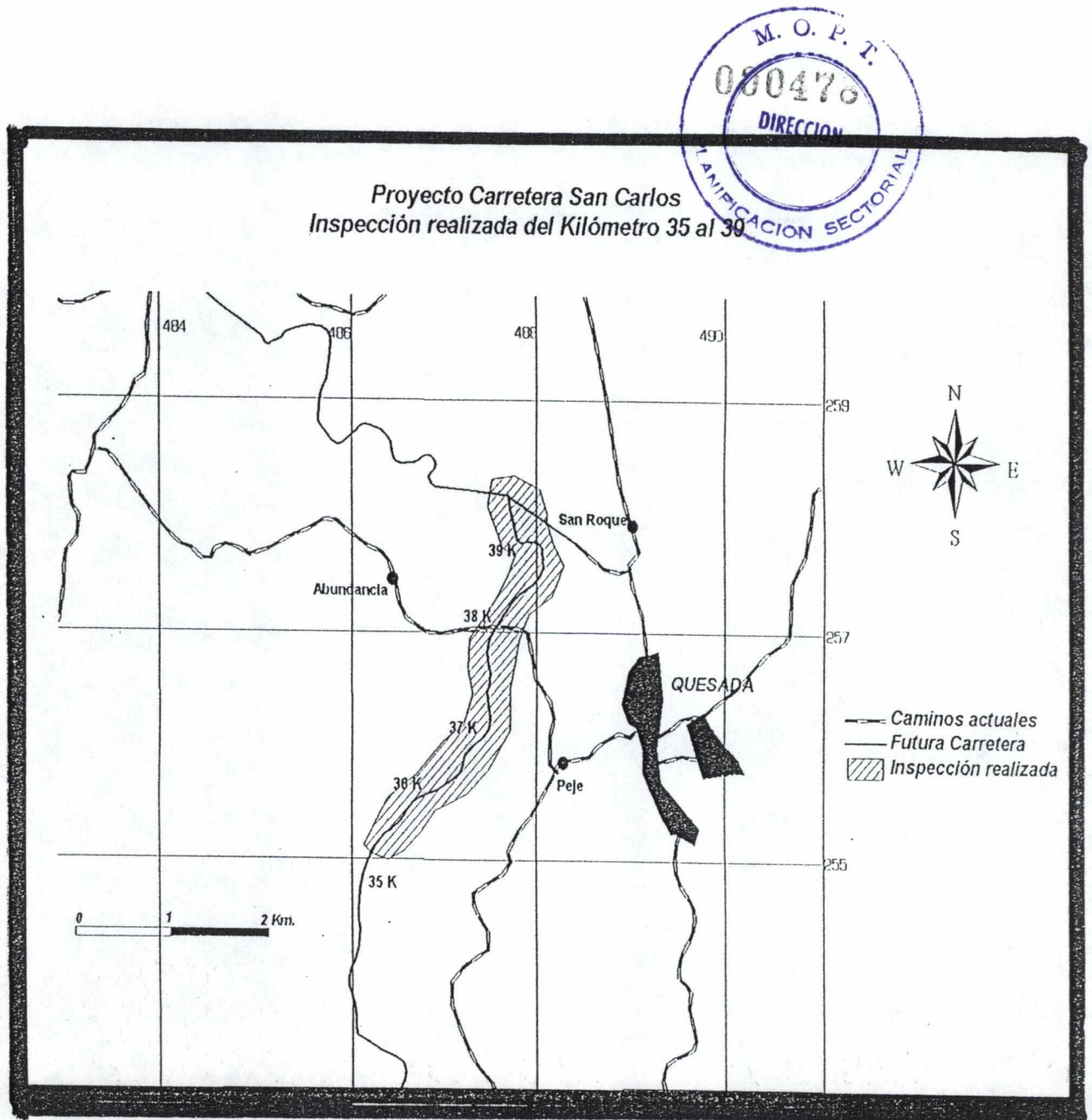
Es un sector de difícil acceso, por cuanto hay limitados caminos de acceso para alcanzar el área del Proyecto. Es por ello que se inspeccionaron, fundamentalmente, las áreas planas y cercanas a las fuentes de agua. Es un sector con mucha vegetación y, en algunas áreas, fue difícil observar la superficie del terreno, ya que la capa vegetal era abundante. Ninguna evidencia de material cultural fue localizada, ni zonas con estructuras arquitectónicas, calzadas u otra muestra asociada a la presencia humana precolombina (ver

Figura 8.2).



De lo anterior se concluye que la zona de estudio se asocia a las fases culturales pertenecientes a la Región Arqueológica Central. Las distintas investigaciones en la zona han evidenciado la existencia de intercambios regionales. Tal es el caso de la presencia de cerámica policroma en la zona, que es característica de la región de Guanacaste. También se evidenciaron registros de sitios con asentamientos importantes, como el sitio Volio (UCR – 179), que tiene calzadas y estructuras.

Figura 8.2. Inspección realizada del km 35+00 al 39+00



Los resultados de la labor antes descrita, se presentan a continuación:



8.9.1. RESULTADOS SOBRE LOS SITIOS ARQUEOLÓGICOS

En el área del Proyecto se han reportado diferentes sitios arqueológicos, principalmente investigados hasta el momento por la Universidad de Costa Rica (UCR). A manera de ejemplo, se puede citar el proyecto de investigación denominado “Arqueología en la zona de San Ramón”, que analizó el área comprendida por el cantón de San Ramón, Palmares y la parte Noroeste del cantón de Naranjo. En esa ocasión se identificaron 47 sitios arqueológicos. En algunos de ellos se realizaron excavaciones y recolecciones en superficie, del material cultural. Esos objetos fueron asociados a una antigüedad que comprende entre los 300 a. C. hasta la época de contacto (Chávez, 1991).

o Sitios arqueológicos en la zona del Proyecto

En el Banco Unificado de la Base de Datos de sitios arqueológicos del Museo Nacional, se registran 5 sitios arqueológicos que serán impactados, directa e indirectamente, por el Proyecto. Éstos fueron ubicados por la Sección de Arqueología de la UCR, habiendo sido sometidos a distintos estudios, según se describe a continuación:

♦ Sitio Torres (UCR 407)

Éste se ubica contiguo a la autopista a San Ramón, en las coordenadas planas 229 – 550 latitud Norte y 489 – 750 latitud Oeste de la hoja Naranjo. Esta ubicación coincide con el trazado de la carretera propuesta por este Proyecto. Su localización es un área plana de aproximadamente 6 manzanas, incluyendo ambos lados de la autopista a San Ramón. Las condiciones actuales del sitio están bastante deterioradas. Según Chávez (1991), conserva menos de un 30% de su extensión en buen estado.

Chávez y Rojas (1992) mencionan que la cerámica proveniente de este sitio es de gran diversidad y de acabados muy finos, de uso doméstico y de carácter suntuario. El sitio es multicomponente, es decir, que tuvo varios momentos de ocupación entre el 0 hasta la época de contacto. Además está asociado a estructuras bajo superficie de bahareque y artefactos líticos. La existencia de

sellos y cerámica fina y suntuaria, indica la presencia de diferentes status y posiblemente el germen de la desigualdad social para la época tardía del sitio.

♦ **Sitio Volio (UCR – 179)**

Se localiza en las coordenadas 236 – 700 latitud Norte y 487 – 550 longitud Este en la hoja Naranjo. Se ubica en el margen izquierdo del río Barranca, junto al puente sobre el camino que va hacia Zarcero. Su superficie corresponde a terrenos inclinados y pequeñas terrazas. Sus condiciones actuales son de bastante deterioradas, aunque algunos sectores presentan un buen estado de conservación. Se ha reportado para este sitio basamentos, montículos y una calzada. Según Chávez (1991) este sitio conserva entre un 30 y un 60% su superficie original.

Chávez y Rojas (1992) mencionan que el sitio es multicomponente y su cerámica es representativa de las fases culturales del Valle Central: Pavas, Curridabat y Cartago. Su cerámica tiene características utilitarias y de índole ritual; además, hay presencia de cerámica de intercambio de la Región Guanacaste y de la Vertiente Atlántica en menor grado. Durante las excavaciones efectuadas en este sitio, se evidenció la presencia de estructuras arquitectónicas circulares, calzadas, montículos y posiblemente un acueducto.

♦ **Sitio Pedregal (UCR – 395)**

Éste se ubica entre las coordenadas 236 – 050 latitud Norte y 486 – 450 latitud Este de la hoja Naranjo, específicamente en las márgenes del río Barranca y la quebrada Estero, en un sector plano. Tiene una extensión aproximada de una manzana. Según su hoja de registro presenta alteración a nivel de superficie, y allí se recolectó material cerámico. Chávez (1991) indica que el sitio conserva entre un 60 y un 90% en buen estado.

♦ **Sitio Alto Villegas (UCR – 416)**

Este sitio se localiza entre las coordenadas 237 – 300 latitud Norte y 486 – 300 longitud Este de la hoja cartográfica Naranjo. Se ubica en terrenos inclinados y sus dimensiones aún no han sido determinadas. Según su hoja de registro, sus condiciones actuales son muy alteradas y se han recolectado muestras de cerámica y lítica. Según Chávez (1991), el sitio tiene un 30% de extensión en buen estado.

