

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
AMÉRICAS.**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE RELACIONES INTERNACIONALES.**

**ANÁLISIS DE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS
SOCIOECONÓMICAS PARA COSTA RICA EN LA
FUTURA INVERSIÓN DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL METROPOLITANO PARA EL
SECTOR DEL PACÍFICO PARA LOS PRÓXIMOS
DIEZ AÑOS.**

**MODALIDAD DE TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO ACADÉMICO
DE BACHILLERATO EN RELACIONES INTERNACIONALES.**

AUTOR:

DARIAN MELINA JIMÉNEZ LIZANO

TUTORA DE LA INVESTIGACIÓN:

PAMELA RAMIREZ.

SEDE DE ARANJUEZ, SAN JOSÉ, 2020.

Tabla de contenido

Nombre y cédula del estudiante	¡Error! Marcador no definido.
DEDICATORIA	3
AGRADECIMIENTOS	4
RESUMEN EJECUTIVO	5
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	7
1.1 Planteamiento del problema	12
1.2 Objetivos de la investigación	17
1.2.1 Objetivo general	17
1.3 Justificación	18
1.5.1 Alcances	26
1.5.2 Limitaciones	27
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	27
2.1 Aeropuerto Internacional Metropolitano	28
2.1.1 Descripción y estructura	28
2.1.2 Desarrollo urbano	31
2.1.3.1 Ventajas	34
2.1.3.2 Desventajas	37
2.2 Desarrollo histórico del Aeropuerto Internacional Metropolitano	39
2.3 Realidad Actual	49
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	53
3.1 Enfoque de la investigación	54
3.2 Diseño de la investigación	54
3.3 Fuentes de Información	55
3.3.1 Primarias	55
3.3.2 Secundarias	55
3.4 Unidades de análisis	56
3. 5 Instrumentos de Investigación	58
3.6 Recolección de datos	61
3.6.1 Objetivo 1	61
3.6.2 Objetivo 2	62
3.6.3 Objetivo 3	63
3.6.4 Objetivo 4:	63
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	64
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	69
5.1 Conclusiones	69
5.2 Recomendaciones	72
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	75
ANEXOS	78

DEDICATORIA

Este proyecto va dedicado a mis padres, que independientemente de las difíciles circunstancias siempre han estado pendientes de que yo siga adelante y sea una mujer fuerte, a mis padrinos por ser mis segundos padres y siempre ser mis fieles consejeros, a Mami Mini por guardar esa ilusión de verme como una profesional y finalmente a mis mejores amigos por motivarme y celebrar conmigo todos mis logros.

Darian Melina Jimenez Lizano

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, agradecerle a mi papá por todo el esfuerzo que hace para que yo y mis hermanos seamos personas de bien, aparte de ser mi principal modelo a seguir y mi compromiso a seguir educándome.

A mi mamá, por siempre mantenerse firme a seguir adelante y enseñarme a mí a hacerlo.

A mi madrina, por ser el ser humano que más me alegra la vida y ser la mejor representación de amor y comprensión en mi vida.

A Amanda, Melany y Jose Pablo, por ser los hermanos que la vida me regaló y vivir sus y mis alegrías como si fuese nuestras.

A Mami Mini, por llamarme todos los días, preocuparse por mí y por mi alimentación.

A mis compañeras de carrera que han sido parte de tantos buenos momentos y de mi adaptación a San José.

A mi tutora Pamela, por tanta paciencia, comprensión y abarcar todas mis dudas en estos 8 meses de proyecto.

A mi directora de carrera, la profesora Paula, por recibirnos siempre con tanto cariño en su oficina.

A mis profesores que han sido parte de mi travesía por la universidad, y brindar su conocimiento y sabiduría durante tanto tiempo.

Y finalmente, pero no menos importante, un beso y un abrazo a tita, hasta el cielo.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento habla sobre la importancia de la futura inversión del Aeropuerto Internacional Metropolitano para Costa Rica en relación con las relaciones internacionales y demás aspectos que las rodean, haciendo ver tanto las ventajas y desventajas que puede traer esta inversión para los costarricenses y toda la adaptación cultural que implicaría para las personas vecinas del aeropuerto las cuales serían víctimas de grandes cambios.

El proyecto tiene como objetivo destacar los beneficios y perjuicios que traerá la nueva construcción, así valorando la importancia de la construcción al traer gran cantidad de beneficios turísticos y económicos, sin embargo, la población aledaña puede que sufra algunos cambios contraproducentes, los cuales tendrán que ser firmemente vigilados por las autoridades costarricenses.

Para llevar a cabo este trabajo de investigación se realizó un enfoque de tipo cualitativo en el cual se estudia el análisis de la entrada del nuevo aeropuerto al país, con un diseño descriptivo, en el cual se analizan todas características económicas, sociales y culturales que sufrirá la población si se da la futura inversión. Se utilizó como principal instrumento de investigación la entrevista, en la que se valoraron variables como, las implicaciones a futuro, beneficios para el sector turismo y comercial.

Por medio de la aplicación de los instrumentos se logra reconocer que el Aeropuerto Internacional Metropolitano es una puerta para que el país pueda salir adelante e incluso servir como puente para que la actividad económica del país logre tener mucho más dinamismo y pueda recuperarse de las crisis económicas que la han afectado.

Por lo que se obtiene de la investigación es, que Costa Rica es un país preparado para la inversión, aunque tenga que haber un balance entre los campos económicos, sociales, y amigables con los ecosistemas.

Sin embargo, se recomienda que el proyecto debe de seguir siendo impulsado por las siguientes generaciones que se quieren interesar por este tema, además de que las organizaciones internacionales y la Aviación Civil Internacional deben de velar por el perfecto cumplimiento de las directrices impuestas por estas mismas instituciones.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

Costa Rica es un país con prestigio e importancia para el resto del mundo, empezando por la increíble huella ecológica que ha dejado desde hace muchos años; es un país con altos porcentajes de fauna en su territorio, envuelto en bellezas naturales con gran biodiversidad ya que es uno de los países con más parques nacionales y áreas de conservación en el mundo, donde un 12% del territorio nacional está conformado por parques nacionales y un 13%, pertenece a otras áreas protegidas, representando solo un 0,3% de la superficie total del planeta y hospedando un 5% de la biodiversidad mundial. (En Costa Rica , 2015)

Importante recalcar que muchos de los atractivos turísticos son parte del país ya que se conoce como un lugar donde conservan las especies tanto de fauna como flora, Costa Rica ha servido como lugar de estudio para muchos profesionales en ciencias relacionadas con la naturaleza y hacer poder realizar estudios y proyectos desarrollados a partir de información tomada y captada gracias a la gran cantidad de especies que habitan el país, factor que hace que el país sea aún más atractivo a la vista del turista.

Tiene atractivos turísticos, como volcanes, cerros, ríos, mares, áreas de conservación y humedales, todas estas cuentan con un número insignificante de diferentes especies de animales, principalmente aves. Además de eso el país cuenta con diferentes climas en diferentes lugares, se puede estar en un clima caliente y frío el mismo día, es país con varas especies endémicas las cuales tiene como meta proteger, ya que muchas se encuentran en sectores declarados Patrimonio de la humanidad. (En Costa Rica , 2015)

La oportunidad de poder tener dos o hasta tres tipos de climas en un solo país, hace que los turistas puedan vivir una experiencia completa en el país y poder visitar hasta tres lugares distintos en siete días, por lo que termina siendo una experiencia completa en poco tiempo y por qué muchos turistas terminan eligiendo Costa Rica como lugar para vacacionar o incluso para invertir en negocios y desarrollo económico que la mayoría de veces también termina beneficiando al país.

Es por esto que Costa Rica es un destino llamativo para un sin fin de turistas no solo para vacacionar, sino que también el país cuenta con un comercio activo de importación y exportación de productos los cuales generan ingresos a muchos costarricenses actualmente, el país se desarrolla en exportación de como frutas, hortalizas, verduras, tubérculos, flores y plantas ornamentales, entre muchos otros, que se exportan a países como Canadá, Estados Unidos, Países del Caribe, Europa y Japón. (En Costa Rica , 2015)

Destacando que las importaciones en el país son un punto muy importante, actualmente muchas empresas grandes y no tan grandes como son los emprendedores se dedican en el país a distribuir muchos de los productos y materiales que llegan al país, algunas empresas no las distribuyen, pero las usan para la realización o preparación de los productos que comercializan y que hoy en día sirven para la venta y así ser el sustento de muchos hogares costarricenses.

Como ya se mencionó, el comercio y el turismo son sectores de la economía bastante importantes para el desarrollo del país, así de importante la entrada y salida de personas y productos de todo tipo que entran y salen del territorio nacional, así como son de importante los medios terrestres y marítimos también son los aéreos los cuales utilizan uno de los medios de transporte más seguro en el mundo como lo son las aeronaves, usualmente aviones comerciales. (En Costa Rica , 2015)

Los productos o materiales para exportación de los que se habló anteriormente, entran al país por medios diferentes, ya sea por medio marítimo, terrestre o aéreo, con base al proyecto se hablara del medio aéreo como uno de los más importantes y parte de eso más seguros; muchos de los aviones que entran al país vienen con una increíble cantidad de materiales comprados por costarricenses que residen en el país, parte de los vuelos llenos de materiales y productos, también existen los vuelos con carga humana que son los turistas que viene a vivir diferentes experiencias al país, entre esos la gran cantidad e costarricenses que viven en el exterior y vienen en ocasiones a visitar familiares, es por esto que los aeropuertos son tan importantes.

Un aeropuerto podría definirse como un tipo de aeródromo público y permanente de gran superficie, en el que existe un tráfico aéreo de modo regular de pasaje y/o carga, y donde se llevan a cabo operaciones de aparcamiento, reparación, logísticas y de abastecimiento para las aeronaves; los aeródromos y los aeropuertos no son lo mismo ya que el término aeródromo se utiliza con referencia a la superficie llana que dispone de pistas y del equipamiento necesario para que puedan aterrizar y despegar las aeronaves. (AEDIC, 2019)

De una forma más fácil, un aeropuerto es el lugar “puente” que conecta la llegada y salida de muchas personas a su destino final, ya sea el país originario u otro que sirva como destino final, además de ser lugares amplios donde se ofrecen varios servicios, no solo asociados con el transporte si no también con la venta de alimentos, de vestimenta y de otros productos que suelen ser de interés para el viajero.

En Costa Rica se cuenta con varios aeropuertos, pero uno de los más importantes y con más movimiento humano y tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, que se encuentra asociado con muchas aerolíneas comerciales que facilitan todos los días en viaje de muchas personas que incluso ocupan de los aeropuertos y del medio de transporte aéreo para su trabajo.

El Aeropuerto Juan Santamaría, fue inaugurado en 1958 con el nombre “El Coco” y en 1972 se le cambio el nombre en honor al héroe costarricense. Es la terminal aeroportuaria que más ha abastecido el sector turismo y comercio durante más de 59 años, en los cuales ha ido adaptándose para ofrecer los mejores servicios, tanto al público nacional como internacional, actualmente presenta problemas, ya que el lugar donde se ubica se está haciendo pequeño para la demanda que se le exige. (La Nación, 2017)

A pesar de ser un aeropuerto que ha brindado tanta capacidad durante tantos años, el Juan Santamaría está llegando a la finalidad de su vida útil por lo que se desarrolla con más propósito el tema de un nuevo aeropuerto en la zona de Orotina, que traiga más desarrollo y oportunidades para el país, aunque también se debe destacar que muchos de los encargados del AIJS apuestan porque la construcción puede seguir siendo útil durante muchos años más.

De acuerdo con la empresa administradora del inmueble, AERIS, en el 2016 se contabilizaron 4,3 millones de pasajeros y para el 2017 ya se contabilizaban 4,6 millones, las instalaciones han sido varias veces modificadas y desde la infraestructura, los horarios, el personal, además de que el personal manifiesta que la carga laboral es mucho más pesada que la de hace algunos años, gracias a la alta demanda de pasajeros. (La Nación, 2017)

Por mientras, puede que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de abastecimiento por varios años más, pero eso no evita que cada año, los viajeros, el tráfico aéreo, y la adición de aerolíneas aumenten más, por lo que se prevé el nuevo aeropuerto, no para dejar que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se cierre si no para que los vuelos más importantes se trasladen a la nueva infraestructura y de paso el desarrollo de los aeropuertos en Costa Rica crezca más y de mejor forma.

El 16 de mayo del 2016 se celebra el Contrato de Consultoría No. 03 -2015 PG-COCESNA, entre COCESNA y Mott MacDonald Limited, con el apoyo de firmas costarricenses Gensler Architects y FSA y la empresa española EnRoute. El objeto del contrato consiste en realizar un Estudio de Factibilidad y un Plan Maestro para el Nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica (NAIMCR), a construir en el cantón de Orotina, ubicada en la provincia de Alajuela, región visualizada por estudios previos para la construcción del nuevo aeropuerto de Costa Rica, el cual tiene como objetivo reemplazar al actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS). (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

De esta forma que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría deje de ser el aeropuerto principal y empiece a ser el Aeropuerto Internacional Metropolitano el principal y se pueda dar mejor servicio del que ya se da en el AIJS. El AIM será también puerta de desarrollo para los cantones aledaños, en temas laborales, turísticos y relacionados con el comercio, la ciudad de Orotina se desarrollará y tendrá un cambio cultural de la mano con la mano con el desarrollo comercial.

Este aeropuerto pretende ser una de las nuevas palancas clave del país y de una visión de un futuro sostenible y verde para Costa Rica, así mejorando la conectividad internacional

del aeropuerto, así como ayudando a vertebrar el área metropolitana de San José con el resto del país. El futuro proyecto es planteado con una guía flexible, coherente e integral, diseñado para implementar la misión de proporcionar la infraestructura aeronáutica necesaria y hacer realidad la visión del país. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017)

Es un proyecto que suena demasiado innovador y llamativo, que podría mejorar una gran parte de la economía costarricense, ser de oportunidad para la cooperación internacional, crear un papel importante sobre Costa Rica en el Sistema Internacional, pero como toda infraestructura, necesita de un terreno amplio para poder llevarse a cabo y cumplir con todas las ventajas que están mencionadas en el plan de emplazamiento, es por eso que cuando se habla del Aeropuerto Internacional Metropolitano de habla sobre la expropiación.

Aunque el plan de ruta es casi perfecto, hay factores importantes que asustan a la población, como lo es la expropiación, esta se deriva de todo un proceso de estados contra el propietario de la tierra. El dominio eminente es la facultad que tiene el gobierno de expropiar un terreno privado para el uso público. Esta facultad está limitada por la Constitución federal y las constituciones estatales: cuando el gobierno toma una propiedad privada para el uso común, debe indemnizar debidamente al propietario por la enajenación. (Abogado.com, 2020)

La expropiación es una de las desventajas que más salen a la luz en el tema de la ocupación de territorio para la construcción del nuevo aeropuerto, muchas personas temen que sean sacados de sus casas y no reciban un techo igual o mejor a cambio, algunos vecinos de la zona no solo cuentan con sus casas en ese territorio si no también, negocios y comercios que son de lo que dependen muchas familias.

A veces el ejercicio del dominio eminente consiste en un proceso sencillo, en el que el gobierno otorga al propietario un precio justo y esta entrega la propiedad para el uso común. En otras ocasiones, sin embargo, el gobierno y el propietario pueden estar en desacuerdo en cuanto a si se produjo una expropiación y respecto de cuál debería ser el monto de la indemnización. (Abogado.com, 2020).

De aquí se deriva uno de los temas principales que se analizarán en el resto del proyecto, enfocándonos en la situación actual y el futuro de las personas que serán víctimas de la expropiación cuando la construcción del aeropuerto sea puesta en marcha, además de que tan factibles son las negociaciones que el estado y la empresa encargada de la construcción harán con los propietarios, tomando en cuenta todos los factores que serán beneficiosos para la población expropiada.

Entre uno de los conceptos más importantes para importantes para la realización del proyecto son las Relaciones Internacionales los cuales se vinculan con la política exterior que se desarrollará más adelante y será parte de uno de los objetivos principales. Las relaciones Internacionales son una disciplina académica que se relaciona con el entorno político, económico y jurídico internacional en las últimas décadas, aunque con el pasar de los años se ha tenido que adaptar a muchos cambios, como por ejemplo avances tecnológicos en materia de transporte y de comunicaciones, generando un escenario mundial en el que los límites han sido traspasados y ha desarrollado actores de carácter global. (ACNUR , 2017)

En el proyecto se desarrollarán las Relaciones Internacionales asociadas con la política exterior y la creación del nuevo aeropuerto desde el punto de vista en que la política exterior costarricense se verá beneficiada gracias a la nueva construcción, en temas de que mejoraran las relaciones con otros países, abriéndole campo al país como un país clave que cuenta con la magnitud de un megaproyecto y de paso mejorando la imagen del país.

1.1 Planteamiento del problema

Costa Rica está catalogado como un país de buenas relaciones, un país en desarrollo y que cuenta con la necesidad de obtener impulso de otros países potencia o no potencia, además de ser conocido como el país más feliz del mundo y a su vez relacionar esto con la facilidad de los costarricenses para entablar conversaciones amigables, por lo que se necesita de esta nueva infraestructura para que el país pueda mejorar sus relaciones internacionales. (Casa presidencial, 2020)

Como se habla anteriormente, Costa Rica cuenta con muchas características naturales las cuales le dan más valor al país como un territorio amigable con los ecosistemas (imagen la cual es muy importante cuidar), un país caluroso no solo de clima si no también con mucho calor humano por lo que se hace ver un lugar amigable y confiable, por lo que resolver los principales problemas y poder someter al país a más desarrollo económico, comercial y laboral sería una buena oportunidad para los costarricenses y para la imagen nacional.

El proyecto obedece entre uno de sus factores más importantes a la caducidad del Aeropuerto Juan Santamaría como principal aeropuerto internacional de Costa Rica, ya que diversos estudios documentan las grandes limitaciones técnicas que le imposibilitan atender de manera eficiente las demandas actuales en materia aeroportuaria, entre ellas el manejo de aeronaves de cuerpo ancho, capacidad de crecimiento y expansión, temas de seguridad aeronáutica, entre muchos otros aspectos técnicos por lo que los estudios indican la imperatividad de un nuevo aeropuerto internacional que permita mantener y potenciar la productividad y competitividad internacional del país. (Municipalidad de Orotina , 2020)

Para poder resolver todos estos problemas que presentan los aeropuertos ya construidos en el país y hacer crecer al territorio nacional en temas de aviación se necesita de mucho territorio, el cual se someterá a muchos cambios no solo de movimiento de personas sino también a algunos cambios ambientales y relacionados con la tierra, pero es un punto que hay que arriesgar para poder tener el inmueble y recibir los beneficios que traerá.

Los terrenos en los que se construirá el nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica, que se ubican en los distritos de Mastate, Coyolar y La Ceiba del cantón de Orotina, fueron declarados de interés público por el Gobierno, a efectos de iniciar los trámites de expropiación correspondientes, estos terrenos fueron declarados interés público y nacional los predios detallados en el oficio CETAC-OF-2017-0252 del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC). La zona de emplazamiento y los alrededores están compuestos principalmente por áreas de cultivo de pastos para el ganado, cultivos, viviendas y actividades de ganadería extensiva, es por esto que algunos agricultores, ganaderos, y residentes de la zona están preocupados, aparte de creer que el gobierno no les dará el precio

real de las propiedades, dejando en expectativa lo que reciban a cambio, ya sea el pago monetario un terreno que no cumpla con los beneficios que cuentan en los actuales. (Casa presidencial, 2020)

Al pasar estos terrenos a ser “interés público” el miedo entre las personas aumenta, muchos de los dueños han luchado por años para poder tener sus propiedades libres y poder seguir ocupándolas ya que son sus hogares o los lugares donde se han desarrollado por muchos años; los comercios de la zona perderían la gran oportunidad de incrementar sus ventas si fuesen expropiados.

El Departamento de Adquisiciones de Bienes Inmuebles del MOPT ordena ejecutar las acciones de anotación provisional, así como las gestiones referentes al avalúo de los predios, así como al Cetac para iniciar procedimientos respectivos ante la Secretaría Técnica Ambiental (Setena), para que se emitieran los términos necesarios para el estudio de impacto ambiental (crhoy.com, 2017)

El nuevo aeropuerto, trae tanto aspectos positivos como negativos, estas se ven reflejadas directamente en la economía y en la sociedad, en cuanto respecta a la expropiación de muchas familias de sus casas para poder ocupar ese terreno en construcción y daño a la tierra, y por otro lado el gran beneficio que obtendrá a partir de aeropuerto económico y principalmente comercial, la creación de aeropuerto es una idea muy atractiva en temas económicos aunque a muchas familias se les vaya a obligar dejar sus lugares de vivienda.

El Aeropuerto Internacional Metropolitano, brinda alrededor de 80 mil empleos (directos, indirectos e inducidos), así resolviendo unos de los principales problemas que enfrenta el sector del pacífico y zonas cercanas como Orotina, Atenas, San Mateo; el factor empleo ha sido escaso así propagando la pobreza y demás problemas sociales en el área, siendo esto un factor necesario para poder abastecer familias y sectores de riesgo, los cuales han sido afectados por dicha situación. (Municipalidad de Orotina , 2020).

Muchos de los empleos de la zona ya están ocupados y la mayoría de profesionales si no encuentran trabajo en los lugares donde crecieron tiene que trasladarse al Gran Área Metropolitana para poder desarrollarse profesionalmente y poder ayudar en sus casas, muchos requieren invertir en grandes cantidades de dinero para poder vivir en el GAM, de paso trabajar y estudiar ara así apaciguar la carga económica o no pedir préstamos bancarios y terminar asumiendo deudas a una temprana edad, es por eso que parte de la población costarricense necesita que las zonas alejadas del GAM sea más desarrolladas para así poder crecer profesionalmente cerca de sus casas y no tener que invertir en emigrar a la ciudades principales del país.

Las estimaciones anteriores de nuevos empleos no solo se estiman para las áreas cercanas a Puntarenas, Orotina y las otras citadas, sino también para la zona central del país, así por medio de empresas transnacionales, llegando a la capital del país y desarrollando un campo laborar más grande, así también promover aportes al PIB por 1500 millones de dólares anuales, con incidencia directa en el Pacifico Central, además de grandes avances en infraestructura e innumerables oportunidades de capacitación profesional para jóvenes y nuevos trabajadores. (Según el estudio Mott Mc Donald). (Municipalidad de Orotina , 2020).

La esperanza de los pueblos cercanos sobre esta construcción se centra en algún momento poder tener más ofertas laborales, crecimiento de negocios y comercios, poder insistir a la municipalidad en la ampliación de las calles de Orotina, y al gobierno costarricense que el país debe ampliarse y actualizarse en muchos otros temas para que así el beneficio pueda recaer principalmente en las zonas aledañas al nuevo aeropuerto las cuales no se encuentran actualmente en las mejores condiciones con respecto a temas de pobreza.

La empresa que se encargara de dicha construcción ha considerado que el area de Orotina, es el terreno ideal para el proyecto, gracias a la planitud del terreno, aparte de que se puede contar con las 1.200 hectaeras que se necesitan para que así la vida útil del aeropuerto sea de mas de 80 años, la importancia de este aeropuerto es la principal causa de que muchas personas esten presenciando la expropiación, al punto de ser una palabra que causa miedo para muchas personas. (Casa presidencial, 2020)

El aeropuerto causará un increíble desarrollo en el sector comercio y turismo esto como principal solución al desempleo de la zona, aumentando el comercio de la zona y brindándole más capacidad económica para los comerciantes de la zona, económico de la zona a desarrollar; e inclusive el Aeropuerto traerá un nuevo crecimiento urbanístico a la región; donde se construirían edificios, viviendas, bodegas, agencias aduanales, carga y descarga, zonas francas y muchas construcciones; que a las empresas por razones logísticas les gustaría estar cerca del Aeropuerto Internacional y Metropolitano. Debido a lo anterior mencionado, se genera la siguiente pregunta:

(Cambio Político, 2016)

¿Cuál es el impacto del nuevo Aeropuerto Metropolitano y su vinculación con las Relaciones Internacionales?

1.2 Objetivos de la investigación

1.2.1 Objetivo general

Analizar el impacto que el nuevo Aeropuerto Metropolitano y su vínculo con las Relaciones Internacionales de Costa Rica.

1.2.2 Objetivos específicos

1. Describir el proyecto del nuevo aeropuerto metropolitano como motor de desarrollo para la región de Orotina.
2. Reconocer las implicaciones sociales de la construcción del aeropuerto.
3. Identificar el beneficio que se obtendría para el sector turismo, comercio y aspectos vinculados a ello.
4. Analizar los efectos del aeropuerto en el modelo de la política exterior con relación al desarrollo del país.

1.3 Justificación

La importancia de esta investigación radica en los beneficios y perjuicios que se deben desatacar y salir a la luz en la construcción y planificación que conlleva este megaproyecto que es incluso destacado a nivel internacional, ya que presenta peso nacional e internacional, con respecto la mejoría de la economía, oportunidades, el sector laboral, pretendiendo ser un proyecto eco amigable con la biodiversidad de la zona.

“Costa Rica tiene la capacidad de construir grandes proyectos y esta Administración tiene la voluntad de romper el inmovilismo y paralización que teníamos en materia de obras públicas fundamentales. Estos grandes proyectos nos garantizan empleo, desarrollo territorial y son esenciales para fortalecer la competitividad del país. Igual de importante es realizar estudios serios, técnicos y transparentes que aporten la información requerida para una inversión esencial como es una terminal aérea moderna y estratégica que nos debe seguir conectando con en el mundo”, indico el Presidente Luis Guillermo Solís Rivera. (Casa presidencial, 2020)

Cabe recalcar que, aunque el actual gobierno no ha puesto mayor interés en el proyecto por diferentes razones, ha habido diferentes gobiernos que se han esmerado en dar impulsos así sea pequeños al proyecto, principalmente a darlo a conocer, informar a la población, ser parte de la planificación previa al levantamiento de la construcción, e incluir como una de las instituciones más importantes en esto a la Municipalidad de Orotina.

El proyecto no requiere ninguna inversión de fondos públicos, ni endeudamiento por parte del estado, ya que el estudio Mott MacDonald ya ha contemplado el análisis y la figura financiera para que la totalidad del proyecto sea desarrollado mediante capital privado, con un tráfico de 7.8 millones de pasajeros al año, con la capacidad de continuar desarrollándose hasta alcanzar, en su desarrollo máximo, un tráfico 50 millones o más de pasajeros anuales, lo cual es de gran importancia para el país y no tener que enfrentar del todo una inversión

financiaran tan grande, principalmente por la difícil crisis económica que atraviesa el país y seguramente nos tome muchos años superar. (Municipalidad de Orotina, 2020)

Con base a la inversión que el país no va a tener que hacer, servirá de ventaja, si bien es cierto el estado costarricense no será el completo dueño de la infraestructura más sin embargo el país será el mayor receptor de los beneficios que traerá el aeropuerto, como turismo, comercios, adaptación cultural y demás oportunidades laborales y educativas con las que contarán los ciudadanos del país.

El Aeropuerto Internacional Metropolitano pretende también aumentar la productividad del sector el cual sería de gran beneficio para el sector de Orotina, así también el aumento del comercio, priorizando modificaciones en algunas infraestructuras del país como es la carretera ruta 27, la cual su ampliación ha sido motivada por ser prioridad para que el futuro aeropuerto trabaje de la mejor forma, es así como se dará al máximo la productividad del sector. El nuevo aeropuerto permitiría un tráfico de 7,8 millones de turistas al año en su apertura en el 2027, y llegar en 20 años a la cifra de 15,2 millones. Se estima que, en su capacidad máxima, podría atender a 50 millones de pasajeros al año. (Summa, 2017)

Es el aeropuerto ese factor que obligará en gran parte a ser realidad la ampliación de la ruta 27 y de paso arreglar y actualizar muchos de los trayectos de la carreta por la que transitan cientos de automotores al día, siendo esta carretera parte del desarrollo en la ampliación laboral que ha traído al país en los últimos años, aunque se siga contando con miles de personas desempleadas.

Se plantean planes de inversión para el ferrocarril, pero se estiman como viables. Esto permitirá que tanto los empleados como los usuarios del aeropuerto se trasladen sin colapsar las vías de acceso terrestre. A su vez, se plantea que el desarrollo urbanístico de la zona favorece la planificación en esta materia, para armonizar el desarrollo del aeropuerto con el de los terrenos cercanos. Así como se aumentará la cantidad de vuelos, los números del sector turismo se elevarán así abriendo el país sus puertas a destinos más lejanos, mejorando la conexión y la facilidad para transportarse de un país a otro, motivando al extranjero a visitar

el país con una terminal aeronáutica de calidad, y así borrando las limitaciones con las que cuenta el Aeropuerto Juan Santamaría. (Summa, 2017).

Orotina contó hace muchos años con un sistema ferroviario que aparte de traer vida y movimiento a la ciudad trajo mucho desarrollo económico en la región, muchas personas viajaban por medio del tren a conseguir material para sus comercios o incluso se viajaba para conseguir implemento para el hogar y hasta de vestimenta; las familias que no contaban con medio de transporte propio viajaban a otros sectores del país a visitar sus familias por lo que era un medio de transporte rápido y económicamente accesible.

Como principal ventaja regional y de aprovechamiento va a ser la cantidad de empleos que se generaran, oportunidades de estudio, de trabajos en el exterior, así mejorando y brindando oportunidades a la futuras generaciones del país, promoverá una formación adecuada para diferentes perfiles de empleo. Se calcula que la actividad generada por estos empleos equivaldrá a un Producto Bruto Interno generado por el transporte aéreo equivalente a \$1.500 millones al año. Negociaciones beneficiosas, la cooperacion y comunicación internacional se expandirá y será de más fácil acceso, así mejorando las relaciones entre estados, y principalmente en temas importación y exportación de diferentes productos. (Summa, 2017).

Costa Rica, es un país amigablemente bueno para crear relaciones diplomáticas entre países que generen tanto beneficio para CR como el país con el que realice una negociación, el país cuenta con poco territorio, pero entre su importancia esta todo el tema ambiental con el cual el país puede seguir utilizando para crear grandes planes de cooperación internacional y utilizar al nuevo aeropuerto como un buen y actualizado lugar para recibir a los extranjeros interesados en crear beneficios mutuos relacionados a diferentes temas.

La competitividad y el buen comercio aporta beneficios al país así, impulsando mejorar la calidad y producción los cuales son factores importantes para que Costa Rica, sean un país con el cual competir, así también apostando nuestra biodiversidad y lugares turísticos para así ofrecer al país como un destino llamativo, así como lo es el cantón donde se

desarrollará la construcción, llevando beneficio a los pequeños, medianos y grandes negocios que se encuentran en centro del cantón, pequeños hoteles o zonas de descanso, restaurantes, gasolineras y muchos otros negocios que se verán en ventaja gracias al turismo extranjero. (Casa presidencial, 2020)

Así directamente creando beneficio a las familias, que viven más cerca de la zona creando una ciudad más sana y disminuir los índices de pobreza y desempleo en el lugar, forzando la creación de más centros educativos cerca de Orotina, despejar así la capital de tanto tránsito y trasladarlo de forma paulatina a la zona del pacífico, creando más personas emprendedoras en el lugar, nuevos y mejores comercios.

La probabilidad de una inversión extranjera se ve llegar de forma fuerte y directa después de que en el plan ruta del Aeropuerto se mencione la construcción de una ciudad aeroportuaria, donde serán localizados hoteles, restaurante y desarrollos comerciales, institucionales y residenciales, para así brindar una mejor estadía a los visitantes y un fácil acceso a lo que necesiten, podrán ser localizados grandes hoteles, de gran nombre, atrayendo más turismo al país. (Casa presidencial, 2020).

1.4 Antecedentes

Orotina se ha caracterizado desde sus antepasados a ser un lugar de paso y entrada a centros turísticos, a playas, montañas, además de ser una zona estratégica para el comercio y el turismo, personas aseguran que estar en Orotina es una excelente opción para conocer el corazón de país, aparte de ser una zona de conexión entre muchos otros cantones con diversidad de opciones comerciales y turísticas. La zona se ha caracterizado por ser un lugar clave para el crecimiento de las frutas, así como también muchos de los vendedores ofrecen este comercio en otras provincias del país, por lo que es así como muchos de los pequeños comerciantes de Orotina se han mantenido. (Delfina Travel Group, 2020)

El lugar está marcado por el desarrollo, destinado a ser una ciudad de provecho desde hace décadas, destacando que fue escenario principal para el ferrocarril desde 1901 hasta 1950, es rico en contenido histórico, y una ciudad bastante colorida, que suele llamar la

atención de quienes la visitan. En los tiempos del ferrocarril, las vivanderas inundaban la estación con palanganas llenas de alimentos preparados para vender, así haciéndole alusión a ese “lugar de paso” en el que desde esos años brotaron los primeros comienzos para muchos comerciantes. (Cartín, 2020)

Muchos costarricenses no temen y esperan la construcción de un nuevo aeropuerto por varias razones: los años de vida del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría han acabado, desde la clausura del ferrocarril en el país, Orotina espera otra oportunidad de reactivación para el comercio y el cantón ha sido escogido como zona estratégica para la construcción del nuevo aeropuerto es por esto que los habitantes de cantón ven el aeropuerto como una nueva puerta al comercio, turismo y creación de nuevos y mejores empleos.

El Juan Santamaría, es un aeropuerto con mucha historia, la cual explica la finalidad de su vida útil y su gran desabastecimiento. Se inició su construcción en 1952, llamándose Aeropuerto Internacional del Coco, posteriormente se reinauguro como Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, así llegando a ser actualmente el principal aeropuerto del país.

Nació a partir de la deficiencia del Aeropuerto de La Sabana, ya que las nuevas generaciones de aviones ocupaban un lugar más adaptado para sus aterrizajes, por lo que obligaron al Gobierno en 1949 a crear una comisión, mediante Decreto No.88 del 18 de abril de ese año, que se encargaría de la ubicación y planificación de las mejoras requeridas. El aeropuerto fue construido con fondos del estado y planificado por ingenieros nacionales, la mayoría egresados de la recientemente inaugurada Escuela de Ingeniería.

Los trabajos del Coco fueron asesorados por el Ministerio de Obras Públicas del país, por medio del departamento de Aeropuerto que se organizó para ese entonces. Un año después de iniciados los trabajos del nuevo aeropuerto, el 28 de junio de 1953, sobre la pista apenas nivelada, aterrizó el primer avión, un DC-3 de LACSA, en vuelo de prueba. El aeropuerto comenzó a utilizarse para algunos vuelos, pero hasta el 2 de marzo de 1958, cuando el Presidente José Figueres Ferrer lo inauguró oficialmente. (Cartín, 2020)

Gracias a la llegada de los rectores (jet) se tendrían que mejorar las instalaciones de la terminal aérea del Coco, los estudios que se realizaron aseguraron que las pistas se tenían que extender, además de realizar más modificaciones a los edificios como construcción de salas de abordaje e instalación de seis puentes telescópicos de abordaje para así llegadas internacionales. (Cartín, 2020)

Es por esto que desde ya se menciona que el Aeropuerto Juan Santamaría puede que no llegue a cumplir con la demanda de los próximos años y que muchas de los cargamentos que podrían entrar al país con una pista más extendida no vayan a poder entrar o que el envío termine siendo en partes, el texto anterior es prueba de que tiene que seguir en pie la propuesta del nuevo aeropuerto para cuando el Juan Santamaría ya no se pueda actualizar ni extender más.

La necesidad que se ha generado se debe a que los aeropuertos son la infraestructura básica para hacer el transporte aéreo totalmente efectivo, además de que no puede haber transporte aéreo si no hay aviación y no puede haber aviación si aeropuertos y de forma inversa, así pasaría también con el comercio aéreo, pasajeros los cuales conllevan el turismo, que son al final los activos que pagan los costos de la operación de los aeropuertos. (Ñaccha, 2014)

Por años se ha visto a presidentes con sus familias, incluso a la reina Isabel II del Reino Unido, bajar con todos sus ayudantes de aviones, los cuales han sido útiles por años, facilitando el transporte personajes como estos para hacer efectivas negociaciones entre naciones, por esto que la industria aérea ha sido defendida desde hace muchos años, así también convirtiéndose una pasión para muchos, como pilotos, sobrecargos, ingenieros, mecánicos, los cuales también dependen de estas grandes máquinas ya que convirtieron de este su trabajo.

No podemos dejar sin destacar que son el transporte más seguro, rápido y la mejor estrategia de comunicación nacional y un factor determinante para ordenar el espacio físico y que así se cree una integración de diferentes países. Es el principal medio de transporte

utilizado por individuos clave a nivel social, político y económico del mundo; es un generador de economías. (Ñaccha, 2014)

Uno de los retos de Costa Rica se centra en el desempleo, las personas incluso con títulos, licenciaturas y doctorados, muchas veces no obtienen empleos, por diferentes, ya sea muchos estudios o títulos académicos en el currículo, por poca experiencia, porque muchas empresas se rehúsan a pagar los salarios que se les exige y por más razones o porque en el país también una gran cantidad de personas sin estudios universitarios.

El país cuenta con una tasa de desempleo de 12.4% en el último trimestre de 2019, siendo de los niveles más altos en la última década, así lo reveló el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Ese dato del INEC aunque sea del 2019, en el presente año ha aumentado, que se ha derivado también de la crisis financiera que presenta el país. El instituto señaló que las cifras representan a 309.000 personas desempleadas en Costa Rica, un país con una población de 5 millones.

El país y principalmente los ciudadanos del cantón de Orotina ven el nuevo aeropuerto como una solución a este problema que lleva años radicando en el país y afectando a las zonas más alejadas como los el cantón y sus alrededores, porque, aunque Orotina sea un lugar de paso, no es totalmente atractivo para el turismo actualmente pero un aeropuerto podría cambiar la imagen del lugar y volverlo más llamativo al turismo y a la inversión de empresas.

La Universidad de Barcelona, explica que los aeropuertos juegan un papel especial y fundamental en el país en el que estén, por lo que se generaliza el proceso aeroportuario de todo el mundo ya que están dejando de ser solo proveedores de un servicio público y pasan a ser por su relevancia a entidades económicas los cuales también pretenden maximizar los ingresos de algunas de sus actividades, entre los factores que explican este comportamiento, una es la política de cielos abiertos, y el movimiento de las compañías de bajo coste las cuales han intensificado la competencia entre todo tipo de compañías y aeropuertos. (Universidad de Barcelona , 2006)

Los aeropuertos ya dejaron de ser solo estaciones de paso sino que también por medio de la creación de nuevas aerolíneas y de nuevas naves aéreas se ha empezado a crear un beneficio indirecto hacia esas industrias, como son el crecimiento de aerolíneas de bajo coste, y la creación de naves más desarrolladas y actualizadas para que puedan cumplir con la carga aérea en cada vuelo y poder llevar y traer cada vez más personas con más carga.

El segundo factor sería la creciente participación del sector privado, tanto en la gestión mínima como en la financiación de inversiones de mejora y ampliación de la capacidad, esto refuerza el sector comercio en la actividad aeroportuaria, esto explica incluso porque en Europa y en casi todos los países desarrollados la gestión de los aeropuertos es de forma individualizada por las administraciones territoriales, ya que facilita la transparencia en los mecanismos de financiación de aeropuertos deficitarios y promueve la competencia entre aeropuertos para captar algunas veces las compañías de bajo coste. (Universidad de Barcelona , 2006)

Es por esto que los aeropuertos han empezado a ser más que aeropuertos y hoy ya son centros de comercio y de movimiento de dinero en el que muchas personas se desarrollan como profesionales, y crean de un aeropuerto su lugar de trabajo, ya que ya no solo se ocupan en un aeropuerto sobrecargos y pilotos si no empelados en administración y ventas los cuales son parte del movimiento de los aeropuertos día con día.

Los aeropuertos han trabajado por años en relación con la sostenibilidad el cual también se basa en el comportamiento ético en la actividad económica, por lo que esto ha traído el rechazo de algunas organizaciones que no están comprometidas con la sostenibilidad, ante esta situación ética las empresas cuentan con dar a conocer al mundo su comportamiento ético para así verse como empresas más comprometidas con el medio ambiente, por lo que tienen que ser empresas comprometidas con la perspectiva social y medioambiental y no exclusivamente la económico-financiera. (Revista de Ciencias Sociales, 2014)

En relación con esto es que el megaproyecto tan innovador que se pretende crear en Costa Rica tiene datos relacionados de la mano con el tema de la sostenibilidad que se mencionarán de forma más explícita más adelante, la cual se basa en cuidar la tierra, el aire, no descuidar el tema de la contaminación sónica y poder controlar hasta donde mayor se pueda el tema de los suelos que serán construidos y previamente expropiados.

Bajo esta imagen se venden muchas empresas y organizaciones más conocida como la Responsabilidad Social Corporativa (RSC), estos se entienden como una opción mejor que los modelos económicos basados en las rentabilidades inmediatas de las compañías, ya que mayor transparencia permite el intercambio de mejores prácticas y la medición de los resultados. Uno de los modelos de sostenibilidad que más se destaca es el de la Global Reporting Initiative (GRI), que se basa en un contenido de elaboración sobre el enfoque de información gestión organizacional pero además el desempeño económico, social, y medio ambiental de la misma. (Revista de Ciencias Sociales, 2014)

1.5 Proyecciones

Las proyecciones permitirán que dicho documento pueda exponer las limitaciones y los alcances de la forma más clara, así definiendo los objetivos de la investigación. Se investigarán y analizarán las ventajas y desventajas que traerá al país la inversión y construcción del futuro Aeropuerto Internacional Metropolitano, basado en las investigaciones dadas por la empresa Mott MacDonald Limited, Municipalidad de Orotina, y el Estado costarricense; así como los diferentes sectores relacionados con la economía que se verán beneficiados, por el gran paso en el sector aeroportuario en el que se verá sometido Costa Rica.

1.5.1 Alcances

Los alcances permitirán desarrollar como a partir de análisis semejantes y la ineficiencia actual del Aeropuerto Juan Santamaría, el proyecto ofrecerá un análisis desde lo malo y lo bueno que traerá la nueva infraestructura, desde un aspecto político exterior y el desarrollo del país.

Para el análisis más profundo, se estudiará la situación de las personas que serán expropiadas desde un punto más profundo, para así captar el sentimiento y la opinión de los futuros expropiados, presentando las ofertas y condiciones que ofrece el gobierno, así como analizar la gestión pública con el poco interés y enfoque en el desarrollo del proyecto, por la poca atención que se le ha brindado.

A su vez, la investigación se basará en investigación a partir del nuevo movimiento turístico y comercial ya que se espera una economía creciente para el país, oportunidades laborales, y oportunidad para las pequeñas y medianas empresas, ya que el proyecto esta visualizado para empezar su creación en poco más de 10 años.

1.5.2 Limitaciones

El proyecto posee limitaciones que se presentaran en la investigación sobre otro aeropuerto que no sea el Aeropuerto Juan Santamaría y el Daniel Oduber y el futuro Aeropuerto Internacional Metropolitano y solo será relacionado con algún megaproyecto o alguna problemática parecida y circunstancias semejantes.

El proyecto se condiciona para los próximos 10 años, más sin embargo no se eliminarán proyecciones que hablen sobre una construcción del aeropuerto más lenta y limitada por la lentitud de la gestión pública.

No se analizará el comercio o turismo con un solo país o nación, sino más bien desde un punto global y nacional.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

En este capítulo nos basaremos en la explicación fundamental del marco teórico, en el cual se pretende ampliar la descripción y análisis del problema y enlazar la teoría con la investigación para así facilitar la información al lector, darles organización y sentido a los sucesos. Entre el contenido del marco teórico se explicará sobre los antecedentes y las bases teóricas y poder redactar sobre sobre las interpretaciones de las mismas.

Esta parte del documento se compone de tres segmentos en donde se explicarán tres puntos importantes con base al Aeropuerto Internacional Metropolitano, sus puntos más importantes y el desarrollo que se espera para el proyecto, se iniciara con una descripción de

la futura infraestructura para que así el entendimiento sea más fácil y poder manejar un mapa mental sobre el proyecto, así también relacionarlo con las teorías de las Relaciones Internacionales y la política exterior basándonos en diferentes teorías y diferentes autores.

Posteriormente la investigación se ampliará a un nivel más histórico, explicando y dando desarrollo de los antecedentes, además informar sobre estado cultural e histórico de Orotina, lugar donde será desarrollado el aeropuerto nuevo e influyen muchos temas culturales e históricos que no hay que dejar de lado en la investigación y mucho menos se espera que no sean tomados en cuenta a la hora de la construcción y desarrollo del proyecto.

Por último, cuenta con una breve explicación sobre el estado y realidad actual del aeropuerto para así poder ubicar el proceso actual del proyecto, en manos de quienes, y cuál ha sido el avance del proyecto, y poder destacar los puntos más importantes que han atrasado el proyecto, así como el papel de las autoridades que están encargadas del mismo.

2.1 Aeropuerto Internacional Metropolitano

Como se ha mencionado anteriormente, el proyecto pretende ser palanca del desarrollo costarricense y parte de un futuro sostenible, darle status a Costa Rica como parte del transporte aéreo sostenible para Centro América y con relación a crear mejores oportunidades a los sectores más cercanos de la zona de la futura construcción, esto en temas de comercio y trabajo ya que las condiciones no serán las mismas en lo que a expropiación se refiere.

2.1.1 Descripción y estructura

Entre de los conceptos importantes para entender la siguiente información se destaca el de él espacio aéreo que ha sido estudiado por años para su utilización y aprovechamiento desde los astros hasta las instalaciones en la tierra para ayudar a la navegación y a la ubicación del espacio, por lo que puede definir como la porción de la atmosfera comprendida entre el suelo y una altura a determinar, donde la vida es posible para los hombres, definición que expone Le Goff. (Universidad autónoma de Barcelona,2015)

Todo el plan maestro que existe para la futura creación, este dividido en diferentes etapas y actividades, sin embargo, todas se enlazan con el mismo objetivo que es llevar orden y planificación para el levantamiento de la infraestructura, es con este orden con el que se manejaría la construcción, tomando en cuenta que muy seguro a la hora de que la municipalidad decidan definitivamente empezar la construcción van a existir actividades previas a también al finalizar, las actividades en las que está estructurado el proyecto son:

- Actividad 1. Inventario de las condiciones actuales y reuniones iniciales
- Actividad 2. Estimación de la demanda aérea.
- Actividad 3. Estudio de Ingeniería Preliminares y Evaluación Ambiental
- Actividad 4. Análisis de los requisitos.
- Actividad 5. Alternativas de Desarrollo Conceptual.
- Actividad 6. Plan de desarrollo del aeropuerto.
- Actividad 7. Plan de Negocios Preliminar.

(NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Como se hace ver con las viñetas anteriores, se pretende vigilar el proceso desde el inicio, con esto se refiere a incluso vigilar desde las reuniones de negociación previas en las cuales se puedan definir temas importantes y que no haya grandes alteraciones a último momento sin distraerse del documento de planificación que ya existe y que esta creado con mucho cuidado tomando en cuenta cada punto.

Temáticamente puede dividirse en tres volúmenes, el primero atiende a las condiciones existentes tanto en cuanto a las condiciones de mercado y sus proyecciones futuras como en cuanto al entorno geográfico y de ambiente que pueden resultar en condicionantes al desarrollo del proyecto. Esta etapa del proyecto se desarrolló primordialmente durante el 2016 y comprende las actividades denominadas de 1 a 3. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Estos son los volúmenes más relacionados con la sostenibilidad y el tema de la protección del ambiente, ya que el proyecto depende ir de la mano con el ambiente y hacer

el menos daño posible, estas pueden incluso ser limitantes si no se desarrollan o planifican de la mejor manera, ya que el tema ambiental cuenta con leyes que lo amparan las cuales es mejor no infringir.

La segunda etapa, es la etapa de planificación maestra propiamente dichas, y transcurre desde el análisis de los requisitos (que son función de la demanda prevista), las alternativas de desarrollo conceptual y las distintas opciones para satisfacer dicha demanda, pasando una vez seleccionadas la alternativa más favorable y conveniente, a la fase final de planificar el desarrollo por etapas, generando los correspondiente planos que sirvan como expresión gráfica de la infraestructura resultante de los requisitos operacionales . (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Esta pretende basarse en tener todo planificado y previsto, para así satisfacer las necesidades a futuro del aeropuerto y que por medio de los planos se pueda contar con una línea la cual haga las instrucciones más fáciles y claras, claro esto también depende de las agregados o actualizaciones que se le vayan hacer a la infraestructura durante el desarrollo y que sean necesarias.

Finalmente, la última etapa, enfocada en la actividad número 7, contiene la expresión económica del desarrollo, base fundamental de su factibilidad y guía para las acciones políticas y presupuestarias del Gobierno de Costa Rica en pos del desarrollo deseado. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Las actividades claramente fueron desarrolladas ya que es un megaproyecto y necesita poder dividirse en actividades para poder tener orden, ya que los futuros grupos de trabajo deberían ser de grandes cantidades de personas, por lo que el orden va a ser necesario y facilitara las cosas, es una forma en que la construcción se lleve a cabo por separado para que sea una sola al final.

Las actividades se han desarrollado siguiendo una estricta mecánica de talleres de trabajo que al menos una vez por mes, involucraron por una parte al equipo consultor y por la otra parte una comisión técnica integrada por miembros de la aviación civil quienes participaron durante todo el proceso bajo la guía del Sr. Delegado de Costa Rica ante

COCESNAS, Dr. Carlos Segnini y el Sr. vicepresidente de COCESNA, Dn. Eduardo Montero. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

El plan de emplazamiento no dejó de lado los beneficios y cuidados que se tendrán con la evolución de las zonas cercanas, sino que también tiene un punto clave en el plan de emplazamiento, por lo mismo se menciona anteriormente que el plan pretende envolver y resguardar cada punto que se relaciona con los beneficios o perjuicios que provoque la construcción.

2.1.2 Desarrollo urbano

Entre los objetivos de la actividad número 4 se encuentra un punto muy importante, el cual se vincula directamente a un aporte al crecimiento, impactos sociales positivos alrededor del aeropuerto, provisión de agua potable y saneamiento, y desarrollo de sistemas de movilidad.

En el documento que explica el plan maestro, que se ha estado utilizando en gran parte de esta investigación, se habla de planes de inversión ferroviaria como una manera de desarrollar la ciudad, traer avance a Orotina y zonas aledañas, el plan ferroviario consta de tres etapas que se basan en las zonas donde va haber habilitación de las redes:

- Etapa I: Habilitación de red desde el Estadio Nacional hasta Paraíso de Cartago.
- Etapa II: Habilitación de red desde la Estación del Atlántico hasta Alajuela.
- Etapa III: Habilitación de la red desde el Estadio Nacional hasta Alajuela

Esta habilitación de redes pretende abarcar las ciudades que más necesitan de conexión, las más utilizadas y por las que más se ve el movimiento humano, pretendiendo conectar ciudades con otras para facilitar el transporte interno del país y también las llegadas y salida del aeropuerto y así facilitarle y ofrecerles a los viajeros un medio de transporte más para que el movimiento en el país cada vez se haga más fácil.

Con respecto al aeropuerto se tiene previsto que en la etapa III se agregue un ramal hacia Orotina con capacidad de pasajeros y carga, dicho ramal tendría acceso al aeropuerto con

coincidencia con el intercambiador “A” propuesto para vía terrestre, siguiendo luego hasta el pacífico y llegando a Puerto Caldera. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Esta es la vía que favorecería al aeropuerto en mayor parte la salida y entrada del aeropuerto, el tema ferroviario en Orotina es muy importante, las personas más longevas del lugar hablan sobre el movimiento y desarrollo que tuvo la ciudad cuando el tren circulaba, se desarrollaron muchos establecimientos, desde tiendas, el mercado municipal; además de establecimientos nuevos que cuando tuvieron su mejor apogeo, el comercio entre comerciantes de Orotina y otros provincias y cantones fue bastante, ya que se comerciaban desde alimentos de la canasta básica, hasta materia prima, además de que las personas empezaron a incluir los viajes largos, a visitar familiares o realizar compras en la GAM.

Además de la entrada directa que se planea para el tren al aeropuerto, la demanda que se manejará tendrá varias opciones, las cuales faciliten a las personas decidir sus horas de viaje y destinos, algunas de las variables serán: frecuencia y destinos disponibles, tiempo de viaje en comparación con el modo carretero y costo del viaje. En comparación con otros aeropuertos que tiene sistema ferroviario, este sistema y el de buses es de lo más usados y accesibles escogidos por los pasajeros, este dato es obtenido de la constructora encargada de la construcción, Mott Mac Donald, la cual ha sido la constructora de muchos aeropuertos alrededor del mundo como, Hong Kong y Singapur. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Es importante que se cuente con una empresa que pueda hacer de la construcción un éxito, según lo que se menciona y se comprende del plan de emplazamiento, si se cuenta con una empresa preparada, para que la tecnología sea parte del aeropuerto y así sea más fácil el manejo de puertas y toda la administración del aeropuerto, la cual si se da de buena forma termina beneficiando que los viajeros no se pierdan en el aeropuerto por desorden de organización.

Estos modos de carretero o de modo viaje, pueden facilitar el viaje no solo de los residentes de la zona sino también ofrecerían opciones para los turistas los cuales por si solo traerían movimiento y desarrollo al cantón y sus zonas más cercanas, la llegada de extranjeros al lugar le exigiría más desarrollo a la zona en varias áreas, como infraestructura, desarrollo tecnológico para así facilitar los servicios a los turistas tanto nacionales como internacionales, actualización cultural, actualización de empresas y medios de transporte, solo de aviones y trenes sino también de buses, taxis, etc.

Aparte de la apertura laboral que se espera, esta sería una oportunidad de mucho valor para muchas familias que se encuentran en situación de riesgo, para jóvenes con estudios universitarios, pero incluso sin trabajo, o personas de mayor edad que también cuentan con mucha experiencia, pero han perdido su trabajo por el factor edad o situaciones ajenas. Es por esto que muchas de las personas e instituciones se encuentran deseosas de poder aprovechar las ventajas con la que contara el aeropuerto.

2.1.1 Ventajas y desventajas del proyecto

Este apartado es bastante importante ya que revelará de una forma más compacta que el Aeropuerto Internacional Metropolitano cuenta con ventajas y desventajas las cuales son variables positivas y negativas para la totalidad de la población del país y del sistema internacional, por eso la elección del título. En este punto están incluidas organizaciones y situaciones las cuales son influyentes desde ya (situación actual, la que no cuenta con la infraestructura del megaproyecto construido).

De paso se pretende inculcar la importancia de esta investigación que se basa en lo anterior mencionado, en dar a conocer de la mejor manera que el proyecto cuenta con tanto aspectos negativos como positivos y no solo por los negativos la construcción debe de venirse abajo, a como especificar que las desventajas con las que cuenta el proyecto son puntos importantes a los que no hay que dejar de prestarles atención.

2.1.3.1 Ventajas

La construcción promete ser un avance de tecnológico, social, económico, incluso mejorar la calidad de vida de muchas personas con esto también abrirle las puertas al país ante el Sistema Internacional, mejorar la comunicación entre países, ampliar el transporte aéreo para que Costa Rica sea un país sobresaliente en el tema aéreo, aparte de que ante los medios internacionales, el Aeropuerto Internacional Metropolitano es catalogado como uno de los megaproyectos del momento. Los ámbitos de mejora mencionados anteriormente y que serán beneficiados, la construcción en sí tiene varias ventajas, las cuales facilitarían todos los ámbitos mencionados.

La construcción en si tiene sus ventajas de creación, Costa Rica se destaca por ser un país con amplias ventajas en el campo aéreo y de transporte, por lo que el Aeropuerto Internacional Metropolitano tiene pocas desventajas a la hora del levantamiento en la zona de Orotina. El sistema de transporte aéreo y de navegación costarricense cuenta con fortalezas que crean que el desarrollo del emplazamiento sea más accesible. En el Plan Nacional de Transporte de Costa Rica 2011-2035, se puede destacar que, aunque se cuente con aspectos no tan positivos, existen factores fuertes para que los proyectos relacionados con transporte en Costa Rica puedan salir adelante.

El país cuenta con la integración internacional, se basa en que Costa Rica ha firmado y ratificado el Convenio de Chicago, el Protocolo de La Haya y todas las convenciones internacionales sobre Seguridad; Costa Rica se encuentra entre los países del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y los Miembros Asociados de la Asociación de los Estados del Caribe (AEC) del 2004. (Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 2011).

Esto genera que para el país sea más fácil en temas de conocimiento y de experiencia poder avanzar con más confianza los proyectos relacionados con el campo aéreo y poder utilizarlo para crear más oportunidades al país, es por esto que el país siempre se ha sentido en capacidad de poder expandir su liberación y proyectos aéreos, punto el cual el país puede aprovechar para abrirse campo en esto.

Con esto podemos hablar de la vocación de impulso a la liberación la cual está relacionada con la liberación realizada por la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el año 2006, en este acontecimiento señalan que Costa Rica presenta un elevado de liberación aérea en el contexto mundial, es por esto que existen una gran disposición de parte del gobierno costarricense de dinamizar aún más el transporte aéreo internacional, así facilitar el turismo que se siga desarrollando como una de las principales actividades económicas del país. (MOPT, 2011)

Claro está en que el país cuenta con muchas ventajas que lo respaldan, desde temas de seguimiento de las leyes más estrictas por las organizaciones internacionales y desde las más cercanas y establecidas por la aviación civil costarricense, con base a esto es necesario explicar cuáles son las organizaciones más importantes a la cuales Costa Rica debe de obedecer en temas de transporte y tráfico aéreo.

Costa Rica también cuenta con una la Ley General de Aviación Civil (Ley No 5150) y sus respectivas modificaciones, aunque el documento requiera de algunas actualizaciones, se considera como un documento sólido para permitir que la que Aviación Civil y muchos de sus proyectos sean avanzados. En el contexto de distribución de aeródromos, Costa Rica tanto por población como por superficie, el país se encuentra en las líneas generales, razonablemente bien servida atendiendo a las ratios del resto de países de su entorno, esto se basa en que: El 65% de la población se encuentra a menos de 25 km de un aeródromo. con tráfico regular de pasajeros; al aumentar esta distancia a 50 km, el porcentaje de servicio asciende al 97% de los costarricenses. En particular, las zonas que reciben mayor afluencia de turistas se hallan razonablemente bien servidas. (MOPT, 2011)

En temas de permisos Costa Rica cuenta con una buena imagen, tanto porque sus condiciones relacionadas con la superficie son aptas para sacar al país adelante en temas aéreos y termina este dato siendo parte del porque el país es uno de los mejores sitios para visitar y termina siendo el sector turismo el más beneficiado.

Como la ventaja más destacada, el tema del turismo internacional de Costa Rica, ya que el transporte aéreo siempre será ese “puente” que le facilitara al turismo internacional ser

parte del gran movimiento de personas extranjeras que entran y salen todos los años del país por vías aéreas ya que el 70% del turismo internacional llega por el medio aéreo. Así como se ha mencionado varias veces el tema de la amplitud laboral en las zonas más cercanas e incluso beneficiando a zonas lejanas será de aumento ya que el equipo de trabajadores que se ocupa para un megaproyecto es bastante grande. (MOPT,2011)

Costa Rica, cuenta con características físicas relacionadas con la fauna y la flora las cuales permiten que el país pueda competir ante cualquier destino turístico mundial; el Instituto de Costarricense cuenta con estructuras adecuadas que han permitido que la actividad turística sea una de las más desarrolladas e importantes del país, así convirtiéndose en la primera entrada para muchas familias ticas.

El territorio costarricense también cuenta con un buen servicio de instalación de ayuda a la navegación, que se compone de 8 instalaciones, número que se considera moderado para el volumen gestionado. A esto se le suma que Costa Rica es el único país integrante de COCESNA donde está autorizado el uso del GPS como medio suplementario de la navegación de ruta. (MOPT, 2011)

Esto se refiere a la tecnología necesaria para poder volar aviones de carga ancha además de contar con excelentes características de suelo para poder sobrevolar el país, además de que estas máquinas permiten tener en vigilancia los cuando hay varios vuelos activos en territorio aéreo nacional.

Con base en el párrafo anterior, es que la mayoría de turistas confían volar sobre Costa Rica, el país cuenta con excelente equipo para ayudar y capacitar a los cuerpos de pilotos, razón que explica por qué en el país existen tan pocos desastres aéreos y por qué el país cuenta con tantas escuelas de aviación que todos los años capacitan a cientos de pilotos para volar por todo el mundo.

Costa Rica, como parte de América Latina se ha visto beneficiado sobre el fuerte crecimiento que ha experimentado todo el territorio latino durante los últimos años, y que,

según datos del Banco Mundial, en la última década se ha dado un aumento de un 142% entre los años 2005 y 2015 lo cual significa que la cifra total de pasajeros ha incrementado más del doble. Esto es una señal de que América Latina reporta niveles de crecimiento demasiado altos por lo que la entrada y salida de dinero es un dato importante y exige ser siempre bien fiscalizado. (Espacios, 2017)

La visita a países de Latinoamérica cada vez es más fuerte y se conoce por ser una región muy visitada por extranjeros norteamericanos y europeos que llegan a la zona maravillados e intrigados sobre las bellezas naturales que esconde la zona latina y las diferentes culturas de las que se pueden aprender en estas zonas. América Latina por muchos años ha sido vista como un lugar inseguro que hace que los turistas no siempre se vean atraídos por el lugar, sin embargo, las buenas reseñas de la cultura latina han atraído miles de viajeros a las zonas.

Este dato también influye en el tema aéreo si no que el sistema aéreo también se ve exigido a cambiar y reinventarse en muchos sentidos, como: el aumento de frecuencias en ruta, creación de nuevas rutas de vuelo, establecimiento de nuevas aerolíneas, innovación en las operaciones y la tecnología usada, incorporación de aerolíneas de bajo costo, inversión en infraestructura, mayor demanda en la producción de aeronaves, creación de alianzas. (Espacios, 2017)

Con un tráfico tan acelerado y en crecimiento en América Latina, el beneficio para Costa Rica podría aumentar increíblemente si se contara con otro aeropuerto el cual llame más la atención de los turistas y así el comercio siga creciendo y los sectores dedicados a turismo puedan seguir operando con efectividad, aumentando su carga ritmo laboral y generando dicho sea de paso más necesidad de personas trabajadoras en las áreas de turismo y entretenimiento.

2.1.3.2 Desventajas

La principal desventaja social que tiene el proyecto, es el tema de la expropiación, las personas temen por lo que vaya a pasar con sus territorios, negocios, viviendas, incluso con

sus trabajos, el miedo está presente en estas personas, principalmente en que la municipalidad no cumpla lo que ha prometido o que el gobierno deje a muchas familias desamparadas. Los trabajadores del Aeropuerto Internacional Juan Santa María temen por perder su trabajo y que no puedan trasladarse a otros aeropuertos a trabajar, ya sea a la zona de Guanacaste o la zona de Orotina.

Se debe mencionar que la expropiación no es solo una desventaja para los residentes de la zona sino también para las leyes de transporte e instituciones relacionada con esto ya que son factores que inciden directamente en el desarrollo que se le quiere dar al Plan Nacional de Transporte dada la importante cantidad de terreno que se necesita para las ampliaciones que se necesitan para la creación de un proyecto o de un sistema ferroviario y muy pocas veces con alternativas.

Una de las desventajas más grande que enfrenta el proyecto, es el tiempo que se tiene para empezar la construcción, aunque ya están los territorios designados, y se tiene en cuenta los proyectos se tiene que ampliar para poder lograrlo, como ampliar la ruta 27, dar accesibilidad al sistema ferroviario, y prepara a la comunidad aledaña al terreno para que el proceso sea efectivo para todos, en este momento el gobierno costarricense no cuenta con el interés para poder sacar este proyecto adelante, la Municipalidad de Orotina, ha sido una institución que se ha mostrado interesada en el proyecto, sim embargo, es una decisión de gobierno costarricense dar paso a un proyecto tan grande, que aunque se tiene planeado para el 2030, se tiene esperado que el proyecto se posponga incluso hasta diez años más.

Como se explicó en las ventajas, el proyecto en temas aéreos también cuenta con alguna desventajas o puntos que no son beneficiosos para el proyecto. El CETAC o el Consejo Técnico de Aviación Civil de Costa Rica, actúa como consejo de administración dentro de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del país, pero se constituye de forma independiente por lo que todo lo que tenga que ver con la autoridad aeronáutica, por lo que todo lo que tenga que ver con el aeropuerto y su actividad en campo aéreo va tener que esperar autorización de las dos partes, es por esto que muchos de los proyectos en el

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se han visto incluso entorpecidos por estructura institucional con la que se cuenta. (MOPT, 2011)

Con esto se puede concluir que el órgano fiscalizador de la concesión va a tener que esperar siempre a que CETAC, junto con DGAC sean los que aprueben muchos de los permisos que va a necesitar el aeropuerto para poder operar como se debe por lo que esto se suma a ese factor tiempo que afecta que el aeropuerto no sean un proyecto ni siquiera a largo plazo, por lo que simplemente pasa a ser un proyecto para el futuro.

Costa Rica hasta el 2011 solo cuenta con 17 convenios bilaterales la mayoría con países americanos y 5 que son con países europeos, no todos los convenios son utilizados ya que de los 5 países europeos con los que hay convenios, solo conexiones directas con España y Alemania. Además, que Costa Rica no cuenta con un Modelo de Planificación de aeródromos y actualmente solo mantiene un decreto para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría por lo cual es necesario que se cree un decreto para el Aeropuerto Internacional Metropolitano o bien crean un decreto general sobre un Modelo de Planificación de aeródromos en el país. (MOPT, 2011)

Es por esto que desde hace ya varios años el país cuenta con los contratos y convenios escritos que lo impulsan a ser un buen escenario para el tema aéreo, más sin embargo el país es capaz de alcanzar mucho más en temas de reconocimiento con otros países y organizaciones alrededor del mundo, así el país puede incluso abrir sus puertas a más aerolíneas extranjeras y desde distancias más largas.

2.2 Desarrollo histórico del Aeropuerto Internacional Metropolitano

El Aeropuerto Internacional Metropolitano, nace a partir de las disfunciones que se han producido a lo largo de los años en estos aeropuertos, teniendo en cuenta que todos los años la cantidad de entradas y salidas del país aumentan, aparte del gran uso que se da a los aeropuertos todos los días, incluso se ha comentado sobre que los años del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría ya acabaron, sin embargo el aeropuerto alajuelense todos los

años es actualizado con mejoras en infraestructura, personal y servicios para que así pueda seguir teniendo vida útil y un campo importante en el mercado internacional y aeronáutico.

Identificando que el Aeropuerto Metropolitano nace de las insuficiencias que han empezado a generar los otros dos aeropuertos del país, es importante reconocer de qué tipo de problemas nacen, aparte de que cada año se estiman más entradas y salidas del país y no se sabe a ciencia cierta que todas las terminales vayan a dar abasto ya que el tráfico aéreo ha estado creciendo un 4% anual. El crecimiento histórico reciente ha sido hacia arriba, principalmente desde el 2015, con crecimiento de más de un 15% tanto en Liberia como en el Juan Santamaría, por otro lado, el volumen de aeronaves ha decrecido, en parte debido al incremento de tráfico de aeronaves grandes y la disminución de la actividad de aviación general. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Empezando por el Aeropuerto principal en el país, El Juan Santamaría presenta varios problemas operativos las cuales complican sus capacidades en la pistas y factores como estos pueden estar jugando incluso con la vida de personas, algunas recomendaciones con base a esto han sido por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado por la Organización de las Naciones Unidas, que se encarga de la aviación internacional, de regular y luchar porque el sistema aéreo sea utilizado de la mejor manera, por esto la OACI años atrás ha venido exigiendo al aeropuerto cumplir con las recomendaciones, aunque con el pasar de los años y la insistencia se han ido cumpliendo, esta es una señal de que puede ser un aeropuerto con sus años de vida en la recta final. (MOPT, 2011)

En el Daniel Oduber Quirós, ubicado en Guanacaste, también se presentan varias debilidades, la principal tiene que ver con la desorganización de las actividades el lado tierra y el lado aire del ultimo edificio que se construyó de terminal de pasajeros, ya que el lado tierra es gestionado por el concesionario CORIPORT mientras el lado aire se encuentra a cargo de la Dirección General de Aviación Civil es una fuente potencial de conflictos en materia de gestión y planificación de cuestiones intermodales lado tierra-lado aire (ampliaciones del edificio o de plataforma, responsabilidades en materia de seguridad operacional, registros estadísticos, etc.). (MOPT, 2011)

Esta información como parte clave y necesaria para entender que los aeródromos actuales del país llevan presentando dificultades y debilidades desde ya hace varios años, por eso mismo ha tenido que someter a los aeropuertos a modificaciones que incluso han sido tema de discusión entre organizaciones e instituciones; los temas relacionados con las fallas en pista son señal de que pueden ocurrir accidentes y desgracias en cualquier momento e incluso inculcar temor en los turistas.

Es importante recalcar que en el país ningún aeródromo cuenta con personal permanente para realizar las funciones de gestión, control mantenimiento o seguridad. Como se mencionó los problemas más habituales son el estado de las pistas, la existencia de obstáculos, la recogida de aguas pluviales y los problemas de seguridad derivados de la inexistencia o mal estado de los vallados perimetrales. (MOPT, 2011)

Es por esto que la creación de un aeropuerto nuevo, capaz, amplio, con las mejores condiciones para su equipo de trabajo, para los turistas tanto nacionales como internacionales es tan necesario, el país necesita un aeropuerto que ofrezca los mejores servicios para poder trasladarse a otros lugares.

Como evidencia histórica en relación con los aeropuertos podemos mencionar que estas instalaciones son producto desde un perspectiva jurídico política, de la actividad administrativa soberana de los Estados, en el que impusieron en su respectivo territorio nacional las reglas sobre la seguridad y muchos aspectos en relación con el control de la actividad aérea. (Universidad autónoma de Barcelona , 2015)

En relación con la cita anterior, el campo jurídico de los aeropuertos viene estableciéndose por sí sola desde hace ya muchos años y por si sola fue integrándose a las leyes y decretos que fuesen necesarios para el día de hoy seguir operando por todo el mundo, los aeropuertos son estaciones en las que se establecen mecanismos que después empezaron a ser parte de las leyes y directrices internacionales, pero siempre fueron primero desarrolladas en los aeropuertos y después empezaban a ser directrices incluidas incluso en los reglamentos internacionales que incumben a la aviación del mundo

Aparte de la historia en relación con los aeropuertos costarricenses, la aviación cuenta con historia en la que se ha destacado por desde un principio concretar y seguir reglas que en la mayoría de países se debe de cumplir, además de abrirse campo en temas jurídicos para así siempre tener que ver con la legalidad de todos sus movimientos, además de que se esmeró por ser parte de varias convenciones internacionales que dejan por escrito la importancia y la exactitud con la que trabajan los aeropuertos.

En la convención de París, fue la primera vez, relacionada con el sistema internacional y las relaciones internacionales que se mencionaron asuntos con aeródromos internacionales, donde se anunció la creación de campos espaciales para permitir aterrizajes y despegues de las aeronaves que viniesen del extranjero o fuesen hacia el extranjero, gracias a esto los aeródromos no podían volar más de lo acordado. Otras conferencias internacionales en las que se establecieron normas reguladoras, fueron La Conferencia de Chicago en 1944 y las posteriores de Dublín y Montreal, en estas se establecieron medidas reguladoras teniendo en cuenta el tráfico a servir. (Universidad autónoma de Barcelona , 2015)

El desarrollo histórico de las normas reguladoras aéreas tiene que ver con todo el marco jurídico que envuelve el mundo del tráfico aéreo, sin embargo, esta es prueba de que los aeropuertos vienen realizando una línea de cómo seguir todos las mismas directrices que a todos les convenga desde hace muchos años, han querido siempre ponerse de acuerdo con temas de distancia, tiempo, evolución tecnológica que gracias a estos hoy el sistema aéreo es de las principales entradas económicas en el mundo.

2.2.1 Marco jurídico

Un aeropuerto tiene que trabajar bajo varias reglas que establece el gobierno y también organizaciones internacionales que sirven para regular y regir varios temas relacionados con los aeropuertos y su operación, por eso es tan importante destacar por lo menos un marco jurídico general en cual se debe basar el futuro aeropuerto para así el buen funcionamiento del mismo.

Existe una reforma de resolución de N° 854-RCR-2012, en la cual se fijan las tarifas para los servicios aeronáuticos que brinda el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, fue firmada el 13 de junio del 2013, esta fue interpuesta por Aeris Holdin Costa Rica (concesionario del AIJSM), en esta se establecen tarifas que deben dar rentabilidad al mantenimiento del aeropuerto, la cual en el caso de CETAC, debe destinarse a desarrollo de proyectos de inversión como reservas para mantenimiento, desarrollo del AIJS y además para el desarrollo de nuevos aeropuertos cumpliendo de esta forma con lo que dispone el Contrato de Fideicomiso, y no pretender cargar esas reservas a las tarifas como un costo adicional a los usuarios de los servicios aeronáuticos. (Sistema Costarricense de Informacion Jurídica, 2020)

Sería excelente ley y obligación que el nuevo aeropuerto pueda contar con esa inversión al desarrollo del mismo como lo hace el Juan Santamaría para así poder contar con innovación no solo cuando el aeropuerto sea inaugurado sino también seguir viendo el desarrollo tecnológico y la belleza de los aeropuertos en el Aeropuerto Internacional Metropolitano.

Entre las tarifas que se regulan en esta norma son: las tarifas de aterrizaje, aeronaves de aviación general y aviación agrícola, aeronaves comerciales, tarifas de aproximación, aeronaves todas dependen de su peso para establecer su precio, iluminación, infraestructura del campo aéreo, mejoras de pistas y rampas, horas de vuelo y de trabajo. Estas tarifas fueron establecidas principalmente para el Aeropuerto Internacional Juan Santa María, sin embargo, puede resultar como un documento base para crear una misma norma para Aeropuerto Metropolitano o que la ley sea actualizada para aplicar a todos los aeropuertos del país, este sería complicado ya que todos aeropuertos no manejan la misma entrada y salida de turistas, ni la misma cantidad de vuelos. (SCIJ, 2020)

Un aeropuerto debe contar incluso con precios de regulación para incluso los comercios de ventas de comida, vestimenta, accesorios, todo depende del país en el que esté ubicado y las ventas que se le estimen al lugar, ya que funcionan también como centros de comercio en donde las ventas son un buen negocio y sirven para las efectivas ventas de

diferentes productos, así que un aeropuerto no solo abarca los precios, en vuelos, aerolíneas, cargas aéreas, tiene mucho más con que relacionarse y que ofrecer.

La Ley general de Aviación Civil es una base sólida la cual cuenta con sus respectivas modificaciones y constituyen el marco general de la aviación civil en Costa Rica, también hay intenciones por parte del gobierno de subsanar parte de las deficiencias con las que cuenta. Los reglamentos técnicos o el Reglamento Aeronáutico Costarricense, un punto bastante positivo para la industria, además que cuando se cree el Aeropuerto Metropolitano será necesario contar con este documento en el mejor estado. (MOPT, 2011)

La regulación del mercado de transporte aéreo local liberalizado, permite la operación de cualquier compañía que cumpla los requisitos estipulados por la autoridad aeronáutica, así que es el estado el que permite y regula las leyes del mercado y el grado de competencia. Por la población y capacidad del país solo operan dos compañías de vuelos regulares locales, SANSA y Nature Air, pero si existe un numero grande de compañías chárter y de helicópteros que ofrecen servicios de recreo transporte privado. (MOPT, 2011)

Finalmente, y como se mencionó anteriormente la CETAC y el DGAC, son la autoridad principal en el país en lo se relaciona con aviación, estas dos autoridades son las más apropiadas para poder cuidar de un megaproyecto como lo es el Aeropuerto Internacional Metropolitano, aunque su organización no esté del todo bien, son las más capacitadas y con experiencia para poder dirigir al país en temas de campos aéreos y como lo es un aeropuerto, un lugar que se la relaciona con la aeronáutica, el comercio, la seguridad de cientos de turistas que pueden pisar un aeropuerto día con día.

Para llevar a cabo el estudio de emplazamiento se han tenido en cuenta los anexos y manuales de OACI, circulares de asesoría y órdenes pertinentes de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, documentos y otras fuentes importantes del Programa de Investigación Cooperativa de Aeropuertos (ACRP, por sus siglas en inglés) del Consejo de Investigaciones de Transporte de los Estados Unidos (TRB), Manual de Referencia de Desarrollo de Aeropuertos (ADRM) de la IATA, la Asociación Nacional de

Protección contra Incendios (NFPA) y el Consejo Internacional de aeropuertos (ACI), esto con el fin de crear el aeropuerto en las mejores condiciones, tanto para que el gobierno siga con los lineamientos estipulados y también para la seguridad de los viajeros y trabajadores del lugar. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Claro está que aparte de seguir las directrices impuestas por las autoridades internacionales y nacionales, el proyecto cuenta con ciertos objetivos, los cuales hacen más fácil poder crear un proyecto perfecto en el que se pueda contar con varios beneficios, por lo también cuenta con algunos objetivos que se con base a las directrices que se tengan que seguir, estos se podrán llevar acabo.

En general es importante recalcar que ante una situación tan diversa como lo es el ámbito jurídico y normativo de los aeropuertos, en relación también con todos sus aspectos históricos, que el ámbito normativo se ubicó dentro del derecho aeronáutico, que también tiene gran conexión con el derecho marítimo con el que guarda grandes temas relacionados en sí, las dos nacen de un mismo tronco, pero tienen direcciones diferentes. (Universidad autónoma de Barcelona , 2015)

2.2.2 Marco de objetivos del AIM a futuro para Costa Rica

El estudio de emplazamiento se basa en 4 objetivos, los cuales abarcan todos los ámbitos del Aeropuerto, también están involucrados en el antes, durante y después de que el aeropuerto sea inaugurado y puesto en funcionamiento, pretenden dar conocimiento de las fortalezas del aeropuerto que se trabajaran, se le conocen como las 4 premisas de desarrollo.

Con base al flujo dinámico de pasajeros, aeronaves y equipaje, la demandad de tráfico tanto internacional como domestico espera ser positiva para el país, ya que el primer año se espera un rango entre 6,8 a 9,7 millones de pasajeros y de 12,5 a 20,1 millones de pasajeros para el año 2047, con estos datos tenemos que tener en cuenta que, según el Estudio de emplazamiento realizado en el 2017, se espera que la construcción esté listo o en proceso

para el 2027, (dato que según a cómo va avanzando el tiempo y el poco interés por parte del gobierno será pospuesto por lo menos unos 10 años más, si no es que más). (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría trabaja y ofrece el servicio de varias aerolíneas; las más importantes como Grupo Avianca y Copa, seguidas de varias americanas y las dos de mercado aéreo que se reparten entre Sansa y Nature Air, esto es un estimado de que en el futuro aeropuerto puede que operen las mismas aerolíneas y hasta más, ya que las pistas y la capacidad serán aún más grandes y pretenden dar más entrada a turistas para poder mover aún más en comercio costarricense, principalmente en las épocas del años que son más demandantes, que son alrededor de fin de año y en el mes de julio. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

El sector turismo de Costa Rica ha tenido sus bajas y altas, tomando en cuenta que las condiciones climáticas del país, no en todas las épocas del año favorece a todos los centros turísticos o a todos los comercios que son beneficiados por el turismo y el increíble movimiento económico que esto puede causar, por lo que la entrada de más turistas en el país puede mejorar algunas de las situaciones y que se pueda desarrollar una entrada de turismo alineado con el aeropuerto de forma consciente y con precios considerables o de “low cost”, algunas de estos métodos de “low cost” habilitan más crecimiento a nivel centroamericano por ser vuelos más cortos con aerolíneas centroamericanas.

Con respecto al tráfico internacional seguirá manteniendo al mercado americano como el primer mercado emisor de pasajeros, que también se espera que aumente con la nueva construcción, pero reduciendo ligeramente su cuota, Europa y Latinoamérica mantendrían su participación porcentual y el mercado que se espera aumente de forma importante sería el mercado centroamericano con un aumento de los restantes mercados, este también se encontraría englobado Asia. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Se proyectan al Aeropuerto Internacional Metropolitano no como un proyecto para los siguientes 30 años después de que se construya si no que debe ser una infraestructura que acoja al transporte aéreo del país no solo para lo que se tiene planeado si no para muchos años más, se desea que pueda acaparar a 50 millones de pasajeros anuales, por lo que se espera que vaya a ser un proyecto de máximo desarrollo.

Las operaciones eficientes, que se basan en garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia en las operaciones aéreas, así como se ha mencionado en otros apartados, la infraestructura planeada cuenta con todos los requisitos para que en el momento que el gobierno costarricense decida, se pueda dar el levantamiento, por lo que se cuenta con que cada etapa del plan maestro esté disponible para que se pueda dar de la mejor manera

Un ejemplo de esto es el desarrollo e importancia que se da la terminal de pasajeros, el área de maniobras aeronáuticas, las áreas de abastecimiento, la ciudad aeroportuaria, los accesos, las áreas destinadas a otros servicios aeronáuticos y la terminal de cargas., todos estos son puntos o áreas los cuales deben ofrecer el mejor servicio para que le creen al país el prestigio y la entrada económica que puede aprovechar el país y su desarrollo.

El desarrollo urbano es un punto ya mencionado, más sin embargo es una de las 4 premisas, las cuáles serán de beneficio para las pequeñas ciudades alrededor del aeropuerto, la zona de Orotina necesita que muchas infraestructuras cerca que la rodean, sean mejoradas, como a ruta 27 la cual ya está colapsada, por lo que se consideran inversiones para el año 2019, pero es un proceso más que esta pospuesto. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Con relación a esto también se espera el desarrollo del sistema ferroviario, ruta 1 a la Altura de San Ramón, ruta 131, 137, 622, 755,713, 756; todas son importantes ya que si estos procesos de inversión llegan a ocurrir se podrían generar impactos positivos a las ciudades aledañas, como San Ramón, Orotina, Atenas, San Mateo, lugares que necesitan desarrollo en todo sentido y principalmente fuentes de trabajo.

El tema de la sostenibilidad se trata como pilar para el aeropuerto, que tiene metas con relación a ser un proyecto con cero emisiones, desplazar la producción de carbono de tráfico aéreo, por lo que pretende es una integración con el sistema ambiental de la zona en donde se va a desarrollar el proyecto.

Este aeropuerto depende de una inyección de capitales privados, inversores que también tienen que tener interés por que el proyecto esté relacionado a beneficio del ambiente, de la contaminación de suelos, del aire, sónica, y que las emociones producto del aeropuerto sean inspeccionadas responsablemente. El uso de suelo y los terrenos serán protegidos, por lo que algunos terrenos se recomiendan que se adquieran como límite del aeropuerto los cuales llamarías el área primaria, otras propiedades que serán destinadas a actividades conexas que a la vez seguirán en usos de los privados serán llamadas como secundarias, las cuales igual se deberían reglamentar como industriales o para actividades relacionadas con uso aeroportuario. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

El párrafo anterior quiere decir, que el proyecto está tratando de cuidar todo lo posible el tema ambiental y crear la menor contaminación posible,

Un ejemplo de los daños contaminantes que puede generar el aeropuerto en la contaminación sónica a áreas aledañas, esta se refiere a una zonificación donde se registraría un ruido equivalente a 55dB de acuerdo a la normativa internacional, por lo que debe de prohibirse la construcción de edificios, escuelas o centros de salud, además de esto se consideraría si se relocalizan los moradores o los dueños de las viviendas o si se ofrece compensación mediante la ejecución de aislación acústica para sus viviendas. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Estos temas son bastante importantes relacionándolos con la situación a futuro con la expropiación, ya que se va a dar no solo por la ocupación de terreno si no también con problemas relacionados que el aeropuerto puede que no se maneje de una forma sostenible por lo que estos temas podrían ser de mayor perjuicio delo que se piensa, Orotina y otros

cantones tendrán que acostumbrarse y acoplarse a tanto los danos e incomodidades que el proyecto pueda causar como a los beneficios que provocará el mismo.

2.3 Realidad Actual

Hasta la actualidad, lo único que se lleva desarrollado del Aeropuerto Internacional Metropolitano, es su plan maestro y la organización con la que cuenta la Municipalidad de Orotina, claramente son planes y directrices escritas, sin embargo, el aeropuerto necesita que muchos otros proyectos como el plan ferroviario y principalmente la ampliación de la ruta 27 sea finalizados para poder dar paso a la construcción del Aeropuerto Metropolitano de una forma efectiva.

Según el plan de emplazamiento, estado inicial del proyecto es el estado futuro del aeropuerto en el día de inicio de las operaciones. Las instancias gubernamentales costarricenses esperan que la iniciación de operación del aeropuerto este para el 2027, por lo que ese es el año del estado inicial del NAIMCR, Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro. Por lo que según los 3 horizontes marcados por el Plan Maestro son:

- Corto plazo, 5 años después del día de apertura.
- Mediano plazo, 10 años después del día de apertura.
- Largo plazo, 20 años después del día de apertura.

Estos periodos anteriores tratan de poder dar fechas límites a la construcción, más sin embargo no se cree que se cuente con el edificio tan pronto en la realidad. Por temas climáticos o ajenos que nunca se deben de dejar por fuera, se deben tener varios planes de tiempo en las que se haga posible la construcción, por esos e cuenta con varios periodos en los que incluso se aprovecharía para crear variaciones en el aeropuerto que se planearían a futuro.

También se plantea, un estado de máximo desarrollo, el cual se trata de un estado de desarrollo a muy largo plazo incluso sin una fecha definida o volumen cierto de tráfico, pero

este es el que permitirá desarrollar un aeropuerto que no se agote en los futuros 20 años, sino que poder desarrollar un horizonte más amplio para 50 o 60 años y que permita sacarle más provecho a la estructura. (NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro, 2017).

Todas estas fechas son las predicciones escritas en los documentos más originales y relacionados con las instancias gubernamentales del país, sin embargo, la población costarricense sabe que el Aeropuerto Internacional Metropolitana, no va a estar construido ni en proceso para esas fechas, muchos menos para el 2027, la realidad de este proyecto es que por el poco interés del gobierno en poder sacar este proyecto adelante es muy poca.

Esto se debe a que: se debe ampliar la ruta 27 que desde el día 1 no ha dejado de producir fallas en su infraestructura, por lo que aparte de una ampliación también se deberían volver a construir los trayectos que presentan más fallas, el sistema ferroviario debe ser tomado en cuenta ya que se debe habilitar otro medio de transporte que facilite la entrada y salida del aeropuerto y como tercera y última se debe vigilar que los temas relacionados con los cantones cercanos, como expropiación, capacitación y ampliación de la zona sean lo más eficientes posibles, tareas que le conciernen a la gobierno municipal de la zona.

Entre la realidad del tema se encuentra que los temas relacionados con la globalización y la evolución mundial, también tienen que ver incluso con que el aeropuerto no ha sido del todo desarrollado por todos los cambios económicos, políticos y sociales que ha tenido que atravesar el país que de igual manera han dado forma al mundo desde hace alrededor de 50 años, gracias a la cada vez mayor circulación de transnacional de bienes, servicios y capitales, el aumento de la pobreza y el desarrollo de todas la crisis financieras que atraviesa el mundo sin excluir a Costa Rica como el país que actualmente desarrolla una increíble crisis financiera. (Council of Europe, 2017)

El país ha enfrentado situaciones que no esperaba, como por ejemplo, la pandemia por el covid-19, y para muchos costarricenses la crisis también fue un balde de agua fría, que de un pronto a otro sus entradas de dinero fuesen tan restringidas y además la gran cantidad de impuestos que se le han otorgado incluso a los productos de la canasta básicas,

son temas que terminan distrayendo al gobierno de una planificación importante como lo es el nuevo aeropuerto y otros planes de desarrollo de infraestructuras en el país

2.2.1 Política Exterior

Una forma de definir la política exterior y que hace fácil su entendimiento, es cuando la describimos como el núcleo principal de conexión entre la vida nacional y la realidad internacional, hay que tener en cuenta que no es la que se identifica la política exterior de un estado con la política exterior desarrollada por un gobierno. (Universidad Complutense de Madrid, 1993)

Los departamentos de política exterior costarricense han tenido que moverse y relacionarse con los planes del nuevo aeropuerto, además de ser parte de la aviación civil del país para muchos acuerdos y reglamentaciones, por ejemplo, la ratificación del Acuerdo de Transporte Aéreo de la Asociación de Estado del Caribe, la cual influye como potenciador de transporte aéreo entre los 25 países participantes en la AEC. La política exterior de Costa Rica cuenta con plus, el cual se basa en la imagen internacional la cual ha sido inmejorable, ya que el país se identifica con una estabilidad política, además de identificarse como un país amable con sus visitantes. (MOPT, 2011)

La buena imagen del país en relación al trato con sus visitantes es un aspecto que podría atraer más visitantes y facilitar las conexiones para la buena política exterior del país, mejorando cada vez más la imagen, el comercio y el turismo del país. La política exterior del país tiene como pilar la protección del medio ambiente por lo que el aeropuerto podría ir siguiendo uno de los temas más importantes para la política exterior del país, el cual se basa en proteger el ambiente y paz con la naturaleza por lo que ser un país más sostenible y consciente con el medio ambiente hace que la política exterior y el megaproyecto pueden llevar propósitos de la mano y con objetivos similares.

Costa Rica, ha sido catalogado por la revista Travel Weekly y por muchas otras revistas y medios de comunicación más, de que es uno de los mejores destinos turísticos, por

lo que es muy fácil de vender a los viajeros centroamericanos y de todo el mundo, por su buen clima, atractivos naturales, paisajes exóticos, y como antes se mencionó, el buen trato de la gente; esto son puntos que mejoran la imagen del país y dan beneficios a la política exterior en prestigio y atención. (Embajada de Costa Rica en Colombia , 2013)

2.2.2 Aeropuerto Internacional de Tocumen

En este apartado se pretende dar una comparación del Aeropuerto Internacional Metropolitano y otro aeropuerto que igual este catalogado como un megaproyecto, y que sea competencia para la futura construcción, el aeropuerto futuro cuenta con muchísimo territorio para construir el cual constaría de un tamaño bastante imponente y sería un modo más de conexión y comercio no solo para Costa Rica sino también para muchos países más.

Un proyecto a comparación es el aeropuerto de Tocumen en Panamá que, aunque no se construyó con la capacidad y tamaño que tiene hoy y ha tenido varias adaptaciones, el aeropuerto es un megaproyecto, ya que su terminal 2 fue recientemente renovada por lo que se extendió a ser un súper aeropuerto. Igual que el futuro aeropuerto en Costa Rica se tiene pensado seguir extendiendo su vida útil, igual que el máximo desarrollo para que así dure muchos más años de los esperados y así seguir compitiendo con otros aeropuertos de América Latina. (Central American Data, 2020)

Panamá igual que Costa Rica, pretendía con el aeropuerto y sus ampliaciones generar mejores condiciones para las personas que ocupan el servicio del aeropuerto, además de generar más enlaces para mejorar el servicio a los viajeros, además de poner a competir al aeropuerto con otros grandes aeropuertos y poder darle buena imagen a la infraestructura.

La ampliación de la terminal número 2 pudo catalogar al aeropuerto como el mejor proyecto en ingeniería global en categoría de aeropuerto y puerto de la revista “Global Best Projects” de Nueva York, y no solo por lo bien que se ve sino también porque fueron evaluados varios aspectos como el desempeño en temas de seguridad, innovación, calidad en el diseño y desafíos que presenta la construcción. (Estrategia y Negocios.net, 2019)

Es importante recalcar que el Aeropuerto Internacional de Tocumen fue producto de una situación parecida que hoy en día vive Costa Rica, ya que el tema de la ampliación está siendo necesaria no solo en aeropuertos si no como el caso de Costa Rica en carreteras, el tráfico aéreo y los trabajos en los que se implica viajar e incluso las planes de estudio en otros países cada día son más llamativos para las personas que quieren salir adelante, incluso el tema de viajar y conocer nuevas culturas se está haciendo moda y la entrada y salida de personas en los aeropuertos cada día aumenta más.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

En este apartado se mostrará la estructura del proyecto, en que se identificaran los instrumentos y medios de investigación por medio de los cuales se obtendrá información para la recolección de resultados y el análisis de la materia que se estudia, así como también contiene las unidades de análisis del documento y así poder explicar las etapas del proceso de investigación y mostrar la relación entre ellas.

El proyecto presenta un enfoque cualitativo ya que pretende estudiar a la población costarricense con respecto a los cambios que proporcionará la construcción del Aeropuerto Metropolitano y así realizar una prospección de lo que pasaría con la población, tanto aspectos positivos como negativos, tanto a nivel nacional como internacional.

En este apartado también se pretende dejar muy claro las limitantes y los alcances, ya que la investigación está focalizada en un solo tema que se puede ampliar mas no desviar del punto principal ya que si no se perdería la línea del título de la investigación. Gracias al diseño de investigación que se le dará a la investigación, se podrán dar a conocer varios conceptos y poder describirlos y explicarlos de la mejor manera de tal manera que permita desarrollar muchos temas relacionados con el Aeropuerto Internacional Metropolitano, la política exterior, las Relaciones internacionales y demás temas que se vean asociados.

3.1 Enfoque de la investigación

Cuando se habla del enfoque de investigación, nos referimos a la naturaleza del estudio, la cual se clasifica como cuantitativa, cualitativa o mixta; y abarca el proceso investigativo en todas sus etapas: desde la definición del tema y el planteamiento del problema de la investigación, hasta el desarrollo de la perspectiva teórica, la definición de la estrategia metodológica, y la recolección, análisis e interpretación de los datos. (Investigalia, 2019)

El análisis cualitativo, en contraste, está basado en el pensamiento de autores como Max Weber. Es inductivo, lo que implica que “utiliza la recolección de datos para finar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación” (Hernández, Fernández y Baptista, 2014: 7). A diferencia de la investigación cuantitativa, que se basa en una hipótesis, la cualitativa suele partir de una pregunta de investigación, que deberá formularse en concordancia con la metodología que se pretende utilizar. (Investigalia, 2019)

Esta investigación conlleva un tipo de enfoque cualitativo, ya que se basa en la investigación de posibles resultados a partir del análisis de un futuro megaproyecto para el país y las ventajas y desventajas para el entorno del Aeropuerto Internacional Metropolitano; además, de que esta investigación nace a raíz de preguntas de investigación, e igual se verán en las preguntas hacia los entrevistados, se analizarán datos a partir de los resultados de las entrevistas que nos brindaran expertos en la materia. El aeropuerto es un proyecto plasmado hacia el futuro por lo que algunas respuestas y resultados pueden ser proyecciones.

3.2 Diseño de la investigación

El diseño de esta investigación es de tipo descriptivo, el cual se refiere a la que se utiliza para describir la realidad de las situaciones, eventos, personas grupos o comunidades que se estén abordando en el análisis, plantea lo más relevante de una situación, por lo que se debe definir el análisis y los procesos que se involucraran para obtener resultados, este tipo de investigación lleva etapas como: examinar las características de la investigación, definirlo, formular hipótesis, seleccionar la técnica para la recolección de datos y fuentes a consultar. (Universa, 2017)

Este tipo de diseño se adapta de la mejor manera a la investigación, ya que se trabajará con las características de las de la investigación, aparte de haber seleccionado la recolección de datos por medio de investigación, análisis y entrevistas, por medio de estos se canaliza la información y la importancia de la misma, así como la importancia del proceso de la expropiación, desarrollo para el comercio local e internacional y el turismo.

3.3 Fuentes de Información

Las fuentes de información son un instrumento para el conocimiento, la búsqueda y el acceso de a la información. Encontraremos diferentes fuentes de información, dependiendo del nivel de búsqueda que hagamos.

3.3.1 Primarias

Se definen por ser la información de primera mano, la información original, son el resultado de ideas y conceptos, teorías y resultados de investigación. Es información directa sin ser interpretada o evaluada por otras personas, suelen ser libros, monografías, publicaciones periódicas, documentales oficiales o informes técnicos de instituciones ya sean públicas o privadas, tesis, conferencias, seminarios, testimonios de expertos, artículos periodísticos, videos y fotos. (Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 2015)

Con respecto a esta investigación se utilizarán entrevistas a profesionales en la materia y personas que viven con la idea día a día de que sus terrenos serán expropiados, así mismo bibliografías, artículos y documentos oficiales de instituciones públicas y privadas, donde se pueda obtener información válida para la certeza del conocimiento del autor.

3.3.2 Secundarias

Son las que ya han sido procesadas de una fuente secundaria, ya sea por una interpretación, un análisis, extracción y reorganización de una fuente primaria. (UAEH, 2015)

Población: La población costarricense.

Muestra: población vinculada con la construcción del nuevo Aeropuerto.

3.4 Unidades de análisis

Objetivo	Unidad de Análisis	Definición Conceptual	Definición Operacional	Definición Instrumental
1.Describir el proyecto del nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano como motor de desarrollo de la región de Orotina.	Aeropuerto Internacional Metropolitano.	Proyecto firmado el 16 de mayo del 2016 para la creación del futuro Aeropuerto Internacional Metropolitano, y así abastecer las funciones del Aeropuerto Juan Santamaría.	Prospección del Proyecto aeroportuario en Orotina.	Matriz Documental: Documentación del Proyecto.
2.Reconocer las implicaciones sociales de la construcción del aeropuerto.	Expropiación.	El pago que dará el Estado a los dueños de esas propiedades en la que se construirá el nuevo aeropuerto.	Impacto social vinculado al proyecto del aeropuerto.	Entrevista a Profundidad.
	Nuevas oportunidades de empleo.	Con la nueva entrada de comercio y el asentamiento de nuevas empresas en la zona, las oportunidades de empleo se van a expandir y así bajas los índice de desempleo.		

	Cambio cultural para la población a nivel cantonal y país.	La cultura a nivel cantonal y nacional tendrá impacto de desarrollo acostumbrando a la población a la diversidad, a la nueva cantidad de conocimiento cultural que se puede integrar a la sociedad.		
3. Identificar el beneficio que se obtendría para el sector turismo, comercio local e internacional.	Reactivación del turismo.	El desplazamiento de personas, hacia fuera y dentro del país que mejorará varios aspectos económicos y comerciales,	Principales aportes positivos para la región.	Entrevista a Profundidad.
	Beneficio Comercio (Ej dinamismo) Definir dinamismo y que afecta en el local internacional.	Dinamismo así como sinónimo del movimiento así relacionándolo con la futura innovación al comercio local y promoviendo el internacional.		
4. Analizar los efectos del aeropuerto en el modelo de la política exterior	Efectos para las Relaciones Internacionales.	Los efectos que serán derivados de la llegada del aeropuerto al país y que relación tiene	Posibles escenarios para las Relaciones Internacionales.	Entrevista a Profundidad.

con relación al desarrollo del país.		con las relaciones internacionales.	derivados del proyecto.	
	Política Exterior ligada al comercio.	Es ese conjunto de decisiones de un país en relación y consecuencias con el Sistema Internacional.		

3.5 Instrumentos de Investigación

Que el volumen y el tipo de información-cualitativa y cuantitativa, que se recaben en el trabajo de campo deben estar plenamente justificados por los objetivos e hipótesis de la investigación, o de lo contrario se corre el riesgo de recopilar datos de poca o ninguna utilidad para efectuar un análisis adecuado del problema, argumenta Rojas Soriana, (1996-197).

3.5.1 Instrumento #1. Matriz Documental

Objetivo: Los datos e información de la matriz documental buscan recolectar la información de donde nace la importancia del nuevo aeropuerto como así, de donde nace la necesidad de esta nueva infraestructura.

Acontecimiento	Año	Miembros	Evolución
Plan ruta del nuevo Aeropuerto Internacional.			
Procesos de expropiación.			
Crecimiento comercial de la zona			

Apertura de nuevos flujos de turismo en la zona.			
Finalidad de años de vida del Aeropuerto Juan Santamaría.			
Que nuevas negociaciones tendría que someterse el gobierno costarricense.			
La política exterior del país con relación a la nueva y mejor apertura que va a traer el Aeropuerto Internacional Metropolitano.			

3.5.2 Instrumento #2. Entrevista a Profundidad

Objetivo: La aplicación de la entrevista, busca fundamentar en una de las causas que produjeron que el nuevo aeropuerto sean un plan tan importante y de tanto provecho para el futuro del país, así como lo es el desabastecimiento de Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Perfil Profesional: Jason Araya Acosta, Supervisor de Procesos Operacionales y Certificaciones de Aeris.

Título de la entrevista: Situación actual del AIJS

1. Según la situación actual de AIJS, ¿cree usted que se puedan ampliar sus capacidades para abastecer al turismo 20 años más?

2. ¿Cuáles cree usted son las principales dificultades que presenta actualmente el AIJS?
3. ¿En que afectara el nuevo Aeropuerto a los trabajadores actuales del AIJS?
4. ¿Cuál es el factor comercio que más le beneficiara el nuevo aeropuerto a las viejas y nuevas aerolíneas que trabajan en el país?
5. El plan ruta de la carretera ruta 27 fue creado años antes de que la carretera fuese inaugurada, por lo que cuando esto pasó, la carretera no daba el suficiente abasto, ¿Cree usted que lo mismo pasara con el Aeropuerto Internacional Metropolitano?

3.5.3 Instrumento #3. Entrevista a Profundidad

Objetivo: Esta entrevista a profundidad se aplicará para revelar más sobre la situación que se espera a las zonas aledañas a la futura construcción, además de investigar más sobre la preparación y planes con los que cuenta la Municipalidad de Orotina.

Perfil Profesional: Jeffrey Valerio Castro, encargado de planificación, presupuesto y control de la Municipalidad del Cantón de Orotina.

Título de la entrevista: Futuros resultados para Orotina y alrededores.

1. ¿Está el proyecto adaptado para que la vida de las personas vecinas del cantón siga teniendo calidad de vida?
2. ¿Qué soluciones propone la municipalidad para las personas que serán expropiadas?
3. ¿Tendrá el estado costarricense y la municipalidad de Orotina que hacer un gasto millonario para la inversión?
4. ¿Tiene la municipalidad de Orotina un plan para adaptar a los pequeños comerciantes de la zona?
5. ¿Los pequeños comercios como pulperías y tiendas, tienen el peligro de desaparecer?

3.5.4 Instrumento #4. Entrevista a Profundidad

Objetivo: El fin de esta entrevista lleva consigo el objetivo de saber más sobre los permisos que cuenta actualmente y los que necesita el Aeropuerto Metropolitano en temas de espacio aéreo y terrestre, además conocer más sobre las nuevas oportunidades que traerá para la Aviación Civil costarricense.

Perfil Profesional: Álvaro Vargas Segura, Director General de Aviación Civil

Título de la entrevista: Aviación Civil y su relación con el nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano.

1. ¿Por qué es Orotina una zona estratégica para la construcción de nuevo aeropuerto?
2. ¿Cuáles son las condiciones a las que se tendrán que adaptar tanto la población humanada, como las diferentes especies de animales que habitan en la zona?
3. ¿Presentan los aviones de carga ancha mucho más nivel de riesgo a que ocurran accidentes en la zona?
4. ¿Qué nuevos proyectos, deberes y obligaciones traerá el AIM para la administración de Aviación Civil?
5. ¿Es el nuevo Aeropuerto una puerta a nuevas negociaciones y medios de cooperación internacional para el país?

3.6 Recolección de datos

Según Manuel Galan (2009), la recolección de datos se toma como medio o camino a través del cual se establece la relación entre el investigador y el sujeto de investigación para la recolección de datos y por supuesto el logro de los objetivos propuestos en la investigación.

3.6.1 Objetivo 1: Describir el proyecto del nuevo aeropuerto metropolitano como motor de desarrollo para la región de Orotina.

Tema	Instrumentos por utilizar	Implicaciones de su estudio
Descripción del plan ruta y del inmueble.	Documento oficial del plan ruta aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la empresa Mott MacDonald.	Al leer y comprender el documento oficial se puede conocer con más certeza sobre el proyecto y porque es tan necesario.
Descripción desde un punto económico y social del Aeropuerto Internacional	Proyectar los diferentes resultados que esperan por parte de las entidades	Conociendo las diferentes implicaciones del proyecto, la población se puede la

Metropolitano para la población costarricense.	públicas y privadas para el país y comercio local e internacional, además de las implicaciones negativas para la población.	poblacion se empapar sobre los procedimientos que accionará el estado para la construcción del min se prepare para lo negativo y a la vez aproveche el desarrollo que traerá la construcción.
--	---	---

3.6.2 Objetivo 2: Reconocer las implicaciones sociales de la construcción del aeropuerto.

Tema	Instrumentos por utilizar	Implicaciones
Situación actual sobre las personas futuramente expropiadas.	Información a partir de entrevistas que se obtendrán directamente de los vecinos de la zona de Coyolar.	Al investigar la situación actual se podrán obtener varias perspectivas de que tan afectadas serán estas personas.
Impacto a futuro para las personas que serán expropiadas.	De igual forma se investigará entre las personas víctimas de la expropiación.	Se podrán obtener resultados sobre qué tan amparados por el estado están estas personas.
Impacto cultural a la población costarricense.	Investigación sobre el impacto de entrada de extranjeros que trajo la país el Aeropuerto Juan Santamaría.	Relacionar los cambios que se dieron con la inauguración del AIJS a lo que podría ser el resultado de la inauguración el Aeropuerto Internacional Metropolitano.

3.6.3 Objetivo 3: Identificar el beneficio que se obtendría para el sector turismo, comercio y aspectos vinculados a ello.

Tema	Instrumentos por utilizar	Implicaciones
Beneficios para el comercio local.	Análisis de la entrada extranjera del país que de esa dependerá el crecimiento del comercio local.	Conocimiento sobre el dato de la cantidad de entrada de extranjeros que beneficiarán directamente al país en temas de comercio.
Crecimiento en las importaciones y exportaciones.	Analizar las variables de las cuales dependen las importaciones y exportaciones.	Resultados posibles de crecimiento.

3.6.4 Objetivo 4: Analizar los efectos del aeropuerto en el modelo de la política exterior en relación con el desarrollo del país.

Tema	Instrumentos por utilizar	Implicaciones
Capacidad de desarrollo del gobierno para poder crear vínculos en la política exterior.	Documentos sobre la gestión pública de los últimos años del país.	Al investigar los procesos internos podemos dar una prospección sobre los que tiene que ver con el exterior
Qué tipo de nuevas negociaciones puede crear el país con otros que traigan beneficio a la población	Análisis de los tipos de negociaciones y cooperación que es país puede desarrollar con otros.	Nuevos espacios de negociación en los que puede verse involucrado Costa Rica
Cambios que podrían obtener la política exterior a raíz del nuevo aeropuerto	Material de apoyo en el que el tema principal sea adaptación a las políticas exteriores.	Conocer sobre la capacidad del país para poder adaptarse a las condiciones de negociantes externos

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

El análisis de los resultados, sirve para poder obtener información sobre lo que se ha logrado e investigado en el proyecto y así lograr analizar si los aportes teóricos son acertados, eso se logrará por medio de análisis e interpretación de resultados. El análisis sirve y consiste en dar respuesta a las hipótesis a partir de los datos resultantes; la interpretación actúa de forma diferente pero siempre de la mano del análisis, ya que esta tiene un componente más intelectual y una fusión explicativa, ya que busca un significado al resultado del análisis mediante su relación con lo que se conoce sobre el tema.

Por medio de este apartado se pretende investigar la relación sobre lo que piensan los profesionales con base a su experiencia y poder analizarlo con la información ya investigada, para así poder constatar que lo que se dice en el proyecto tiene relación con la realidad y como se encuentra la información en relación con lo que dicen los profesionales en la materia, y sobre cómo se visualiza el proyecto del nuevo aeropuerto en cada una de las diferentes instituciones a las que corresponde los diferentes profesionales que fueron entrevistados.

También se quiere dar a conocer el beneficio inminente que sería la construcción sin dejar de lado que también tiene puntos no tan beneficiosos, en temas sociales y de sostenibilidad ambiental que no darían la mejor imagen, pero el beneficio económico será inminente, pues eso es lo que más se pretende destacar en la investigación de la mano con la opinión y relato de los profesionales en el tema.

4.1 El Aeropuerto Internacional Metropolitano y su vínculo con las Relaciones Internacionales de Costa Rica.

El aeropuerto por toda la investigación anterior se deduce que traerá desarrollo para el país en cantidades monumentales, desde amplitud laboral, movimiento del comercio y de turismo, nuevas oportunidades de negocio y nuevas inversiones extranjeras, nuevos medios de transporte y una nueva adaptación cultural, todos esos aspectos abarcan las Relaciones Internacionales y las hacen ser cada día más amplias.

Con base en las directrices internacionales, Costa Rica se encuentra en buenos términos los cuales no afectarían a que el país quiera empezar a mejorar y desarrollar las relaciones internacionales que le pueden generar, es por eso que el principal vínculo entre el Aeropuerto Internacional Metropolitano y las relaciones internacionales, es que el aeropuerto puede ser un atajo para poder llevar al país a un lugar más importante dentro del sistema internacional.

De las principales formas en las que se podría dar este desarrollo es que el nuevo aeropuerto mejore la imagen internacional del país haciéndolo más llamativo para los demás países que también busquen mejorar y crear enlaces con otros países, incluso entre América Latina, no siempre los buenos planes de cooperación se dan entre países europeos y países latino o menos desarrollados sino que también se crean negociaciones entre países con el mismo rango económico y social y suelen salir conexiones beneficiosas.

En relación con la política exterior del país, la cual es un tema importante entre las relaciones internacionales, mejoraría el interés de otros países por tener una pacífica relación con Costa Rica ya que el aeropuerto se puede utilizar como estación de escala entre países, y poder hacer viajes más cómodos económicamente hablando, temas que no sería intervenidos si la seguridad de Costa Rica sigue teniendo vigilancia total y orden, para que así las visitas no corran con el temor de vivir una mala experiencia en el país y que el país no sea mal visto por los inversores extranjeros que primero viene a conocer el país.

4.2 Las implicaciones sociales de la construcción del Aeropuerto Internacional Metropolitano.

Para este apartado se realizó una entrevista a un funcionario de la Municipalidad del cantón Orotina, encargado de Planificación, Presupuesto y Control Interno, Don Jeffrey Valenciano Castro, el cual aporta información sobre la preparación que cuenta la municipalidad con base al futuro del pueblo de Orotina y sus alrededores.

Según lo respondido en la entrevista, el plan maestro de la obra, es integral, inclusivo con un gran componente ambiental y social, que logra crear condiciones que mejorarían la calidad de vida de los vecinos de cantón y zonas cercanas; el gobierno local también ofrece soluciones para las personas que van a ser expropiadas también relacionadas con empleo y salud; específicamente con el tema de las expropiaciones, se espera que el gobierno cumpla con lo estipulado en los decretos firmados en el cual indica que se debe realizar un estudio técnico que permita satisfacer las necesidades socioeconómicas de los afectados y que los mismos puedan acceder a condiciones mejores a las que tenía.

La Municipalidad de Orotina cuenta con un plan dirigido a varias áreas, que sin embargo no se cuenta con ciencia cierta si estas van a salir de la mejor manera, cuando se decida pedir el desalojo de las casas y propiedades, o cuando algunos pequeños comerciantes tengan que desaparecer, sin embargo, se hace ver que la institución busca cubrir las futuras necesidades de los ciudadanos, además de tratar de adaptar a los pequeños comerciantes a seguir adelante por medio de planes de estudio, convenios y algunas otros planes relacionados con el comercio, expropiaciones, salud y empleo de las personas, las cuales terminan afectando de manera positiva o negativa a la población.

Otra implicación social es el tema de que tan pospuesto sea empezar con la construcción ya que el desarrollo de la zona seguirá siendo el mismo si no se invierte en una entrada tan importante como lo puede ser el Aeropuerto Internacional Metropolitano, mientras la mayoría de personas tendrán que seguirse trasladando a la zona del GAM, principalmente a San José para seguirse desarrollando y ganando dinero para poder vivir en mejores condiciones.

4.3 Identificación del beneficio que se obtendrá con base al turismo, comercio y aspectos vinculados a ello.

En este objetivo, se utilizó la entrevista hecha a Erick Álvarez Arias, el cual se desempeña en el área de Planificación operacional en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en la cual se interrogó sobre la actualidad del Juan Santamaría y algunos aspectos

a futuro con respecto a la futura construcción y que tan beneficiosas pueden ser para algunas personas los nuevos factores que trae.

En la entrevista se expresan algunos puntos importantes sobre el empleo de las personas que actualmente trabajan en el aeropuerto Juan Santamaría, ya que la mayoría de estas personas son residentes de las zonas de San José, Alajuela y Heredia, por lo cual también se ha comprobado que viajan entre 30 minutos y hora y media hacia su lugar de trabajo por lo que cambiar de lugar de trabajo les generaría una molestia y más esfuerzo en lo que se refiere a viajar de sus hogares a su lugares de trabajo, sin descartar la opción de que los que no tengan la facilidad de desplazarse pierdan su trabajo y fuente de ingreso.

Con respecto al tema del comercio y la ventaja que le generaría a las nuevas y viejas aerolíneas suena bastante atractivo gracias a los aspectos de aéreos por la topografía, condiciones de viento, altitud de la zona con respecto al nivel del mar. Además de la cercanía con zonas donde los pasajeros pueden vacacionar. Aparte de que también promete grandes avances en infraestructura, grandes oportunidades de capacitación profesional para nuevos trabajadores. Estima aportes al PIB cerca de 1500 millones de dólares por año, teniendo más incidencia en el Pacífico Central.

Claro que este proyecto generará tanto ventajas como desventajas, beneficiando a algunos y generando desventaja para otros, en esto influyen mucho los factores de vivienda, claro está que en temas de trabajo, turismo y comercio se beneficiaran las personas oriundas de Orotina y sus alrededores que las residentes en áreas que se ubican en la gran área metropolitana. Las aerolíneas negocios beneficiados ya que las cercanías a los lugares más turísticos están más presentes en la zona del pacífico que en la de la gran área metropolitana.

Una de las mejores reseñas es el aumento del tráfico aéreo y turistas hacia la zona de América Latina, esto puede implementar que el país vaya a ser beneficiado con la entrada de turistas que compren en los comercios costarricenses, desde los más grandes hasta los más pequeños, así generando más movimiento económico en el país y que las personas que viven

en las zonas de riesgo puedan verse beneficiadas, sacar a sus familias adelante y mejorar su calidad de vida.

4.4 Análisis de los efectos del Aeropuerto Internacional Metropolitano en el modelo de la política exterior con relación al desarrollo del país.

Para analizar de una forma más coherente este objetivo, se realizó una entrevista al señor Álvaro Vargas Segura, director de Aviación Civil. Don Álvaro se expresó sobre varios temas relacionados con el Aeropuerto Internacional Metropolitano, las Relaciones Internacionales, la cooperación internacional y las nuevas responsabilidades para la aviación civil del país.

La aviación civil costarricense es signataria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (1944) o el Convenio de Chicago, por lo que el país siempre deberá de seguir la directrices y normativa de tal convenio, además de seguir lo que dictamine la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por lo que se seguirá sus alcances y los anexos para tener una operación segura en dicho aeropuerto. De igual manera se hará con las directrices de la Federal Aviation Administration (FAA), para permitir al país y al aeropuerto trabajar acorde con los requerimientos dictaminados y seguir trabajando con aerolíneas de bandera estadounidense.

El entrevistado también comenta que el Proyecto se encuentra alineado con la visión de futuro y estrategias de crecimiento lo que pretende servir de base para las futuras decisiones de inversión del país en relación con el nuevo aeropuerto internacional. Con relación a la cooperación internacional, el país cuenta con alianzas coordinadas por el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN) y el Ministerio de Relaciones Exteriores, entre estas se realizan cooperaciones en varios temas relacionados al país y su política exterior.

Con base en lo anterior dicho, el gobierno cuenta con una preparación básica de poder sacar el aeropuerto adelante o por lo menos sus inicios; anteriormente se ha hablado sobre el gran beneficio que será la construcción del megaproyecto por lo que comenzar con el

proyecto no sería del todo difícil ya que el país y su sistema aéreo tiene muchos puntos adelantados a favor, sumándole a esto un plan casi perfecto del área donde se va a construir, más sin embargo la construcción tiene que construirse conscientemente en relación con la expropiación y las vidas humanas que se verán afectadas gracias a la ocupación del terreno.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En este capítulo se informará sobre la información o descubrimientos relacionados a todo el tiempo de información que ha ocupado la tesina y así dar un cierre formal a la investigación, para lo que es necesario la atención del tema, para así lograr un resumen de todo el tema y lograr una correcta conclusión y que dichas concuerden con lo anterior mente dicho en el proyecto.

En las siguientes conclusiones, se hablará sobre los resultados que viene a partir de toda la investigación que se hizo en relación con Aeropuerto Internacional Metropolitano, ya que al ser un proyecto a futuro se puede concluir con varias percepciones y resultados a partir de las también entrevistas a algunos profesionales que se hicieron para así dar a conocer más información actual y a futuro sobre el tema, aparte de ser un tema que cuenta con muchísimos beneficios principalmente a futuro, cuenta con muchas desventajas que incluso generan temas en algunos costarricenses.

Este apartado pretende ayudar al lector el porqué de toda la investigación y porqué se generaron investigaciones en aeropuertos ajenos al Internacional Metropolitano e incluso investigación en un aeropuerto ajena a Costa Rica como es el de Tocumen y que tiene que ver toda la ampliación de este con un nuevo megaproyecto en Costa Rica.

5.1 Conclusiones

Con base en el objetivo general, el Aeropuerto Internacional Metropolitano facilitará muchos de los factores que están asociados con las Relaciones Internacionales, como las negociaciones y cooperaciones internacionales que tras de ser parte de las Relaciones Internacionales, también traería beneficios a gobierno costarricense por medio de planes y

estrategias, tanto por medio de la entrada de turistas y nuevas culturas, como las grandes aerolíneas, tiendas de comercio y el aeropuerto en sí, es una gran inversión extranjera, por ser una empresa internacional la que hará la inversión.

En conclusión, con el objetivo 2, el aeropuerto está descrito como un megaproyecto, el cual traerá avance al país, a sus zonas aledañas, y gran avance cultural que será introducido a la población desde que el aeropuerto empiece a funcionar del todo, principalmente el tema de los vuelos más grandes los cuales traerán grandes cantidades de personas, en aviones de grande capacidad, por lo que permitirán que el tráfico aéreo se amplíe de forma de darle prestigio, por lo que principalmente los pueblos aledaños a la zona de la construcción serán sometidos a una adaptación cultural la cual cambiara la perspectiva social de los ciudadanos.

Es un proyecto planeado y escrito en físico, por lo que no se sabe con certeza como vaya a resultar el proyecto a la hora en que la creación se haga realidad, mientras la construcción está perfectamente planeada, dividida por sectores y actividades el cual cuenta con aprobación de la empresa creadora y sigue las reglas de varias instituciones nacionales y otras internacionales.

Sin embargo, por lo difícil que será llegar hasta el día en que el aeropuerto empiece en definitivo su operación, no se sabe si los planes de creación, estén perfectamente hábiles para que el aeropuerto pueda funcionar, ya que el proyecto se atrasa cada vez más por la situación actual del país, y el poco interés por parte del gobierno costarricense, por lo que puede que el aeropuerto este planeado para dar abasto dentro de los próximos 10 años pero si el proyecto se atrasa 10 años más puede ya no sea el aeropuerto que el país espera y pueda solucionar las fallas de los demás aeropuertos.

Se puede concluir en el objetivo 2, que las dos implicaciones más grandes en relación al contexto social, se basan en la expropiación y las oportunidades laborales, las cuales pueden ser de manera positiva o negativa ya que el tema laboral varia para las personas depende de en qué área del país residan y su facilidad de transportarse. Esto se resumen de la forma en que para los trabajadores de aeropuertos que residen en el Gran Área

Metropolitana, se les era difícil cambiar de lugar de trabajo y transportarse al área de Orotina, por otro lado, este cambio será beneficioso para las personas que residen en la zona de Orotina o cerca ya que las oportunidades laborales se expandirán en el área abriendo oportunidades de trabajo directos tanto dentro del aeropuerto como fuera, en las zonas más cercanas.

Con base en el tema de la expropiación, gracias a toda la investigación, se ha hecho notar que el tema de las expropiaciones es bastante amplio y que no afectará a todas las personas de la misma manera, aunque todas residan en la misma área, mientras el aeropuerto no haga realidad, estas personas seguirán con la incertidumbre si van a tener un amparo decente de parte del gobierno, muchas de estas personas han logrado sacar provecho específicamente de esas tierras, como viveros, sembradíos, restaurantes, supermercados, los cuales se ubican en terrenos que van a ser necesitados por la construcción, por lo que muchas veces ni el dinero ni la reubicación de vivienda será la opción más agradable para muchos vecinos de la zona.

Concluyendo con base a la información del objetivo 3, los 3 puntos mencionados en el nombre del objetivo, se relacionan de una forma directa con el ámbito económico, el cual en todos los sentidos visualiza excelentes resultados para el país, y algunas inversiones extranjeras, los ingresos extranjeros en el país, se elevarían de forma importante además de se relaciona directamente con que se esperan muchas oportunidades laborales, por lo que la entrada de dinero extranjero sería mayor.

El sector turismo, definitivamente tendría que prepararse ya que esto puede implicar la entrada de más turistas al país, ya que Costa Rica ya es un país destacado como excelente destino, y la oportunidad para el sector turismo de crecer puede ser importante, retadora y beneficiosa, así como para muchos comercios cercanos y lejos del aeropuerto, muchos comercios relacionados con la historia del país van a ser beneficiados por gran movimiento de dinero y extranjeros que se verían en la zona.

Finalmente, para concluir el objetivo número 4, la política exterior en relación con el aeropuerto y el desarrollo que este traerá al país, será demandante y retadora para la política exterior costarricense; claramente el país tendrá que resaltar en su modo de política, de negociación y de cooperación, el manejo de la vida nacional tendrá que ser ordenada y firme para poder reflejarla de forma internacional y poder manejar la gran cantidad de ventajas y oportunidades, así como también dificultades que se le puedan presentar al país.

En relación con las Relaciones Internacionales se puede destacar que el Aeropuerto Internacional Metropolitano puede ser factor clave para mejorar las relaciones internacionales y la imagen de Costa Rica en el Sistema Internacional, el país puede crecer aún más con ayuda internacional y capital extranjero, sin dejar de destacar que la inversión viene de una inversión extranjera la cual pretende que en el país haya más movimiento internacional, así también aportando a las importaciones y exportaciones relacionadas con el país.

Para terminar con las conclusiones, el proyecto se basa en dar a conocer de una forma más amplia el desarrollo del Aeropuerto Internacional Metropolitano, por lo que se toman el mismo valor de las ventajas y desventajas de proyecto, por lo que no se debe despreciar o dejar de lado el proyecto por las desventajas con las que cuenta, pero no se debe solo centrarse en las ventajas y no ponerle atención a los perjuicios que puede traer la construcción.

5.2 Recomendaciones

A las futuras investigaciones se les recomienda, apoyar e incentivar con su investigación a que el país siga desarrollándose como un atractivo turístico que va de la mano con el desarrollo sostenible y la tecnología, ya que el país pretende seguir teniendo una imagen de ser un lugar que respeta la biodiversidad y la apoya por medio de nuevas tecnologías y que se adapten a ella de la mano con seguir impulsando el desarrollo económico y así el país pueda recuperarse de la crisis financiera que atraviesa actualmente

Se le recomienda al gobierno costarricense, mejorar y ampliar las medidas de construcción y de protocolo ya dentro del aeropuerto, para que así vayan de acuerdo con el avance de los años y que cuando sea hora de poder dar inicio a la construcción, el inmobiliario no se vaya a ver con una planificación antigua en la que puede haber fallos. Además, seguir al pie como lo ha sido hasta hoy las leyes y directrices tanto nacionales como internacionales para que el aeropuerto se apruebe como una construcción segura y correcta.

De la mano con esto, también adaptar el aeropuerto a las medidas post covid-19, claramente la población mundial no podrá dejar de vivir sin el covid-19 y las personas se tendrán que adaptar a ello, por lo que el aeropuerto tendrá que actualizarse con las medidas necesarias para que no se destaque como un lugar de contagio directo hacia las personas, sino más bien destacarse por ser un lugar limpio.

Siguiendo con las recomendaciones a la instancia costarricense, los procesos de ampliación de la ruta 27 y la apertura del sistema ferroviario deberían considerarse como temas claves e importantes, muchas de las personas que viajan todos los días por la ruta 27 arriesgan su vida ya que la carretera constantemente cuenta con fallos peligrosos, aparte de que su ampliación sería clave para poder seguir con los planes de emplazamiento del nuevo aeropuerto y con suerte tener el aeropuerto en los próximos 10 años.

Se le aconseja a la instancia de la Aviación Civil Costarricense seguir velando por que el mega proyecto no genere daño algún al ambiente y a la misma vez pueda dar una buena imagen a nivel internacional; la aviación civil costarricense se ha destacado por ser un punto firme y correcto, aparte de ser una institución bastante respetable en el país y con una carga laboral bastante fuerte ya que es prácticamente la única institución que se encarga del transporte y directrices aéreas en el país.

Se le recomienda a la Organización de Aviación Civil Internacional se parte del impulso de que no solo en Costa Rico sino también en muchos otros países que son miembros o no miembros de la Organización de las Naciones Unidas, a construir y contar con todas las directrices necesarias para la construcción de nuevos y mejores aeropuertos en todo el

mundo, el transporte aéreo debe ser tomado con la importancia que se necesita para que así los aviones sigan siendo ese método de transporte que tanto le ha facilitado en transporte a tantas personas y por otro lado también le ha dado trabajo a tantas personas en el mundo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abogado.com. (2020). Obtenido de <https://www.abogado.com/recursos/propiedades-inmobiliarias/dominio-eminente-expropiacion-propiedad.html>
- ACNUR. (2017). Obtenido de https://eacnur.org/blog/que-son-y-en-que-consisten-las-relaciones-internacionales-tc_alt45664n_o_pstn_o_pst/
- AEDIC. (2019). Obtenido de <https://www.eadic.com/que-es-un-aeropuerto/>
- Espacios. (2017). Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a18v39n03/a18v39n03p07.pdf>
- Cartín, M. (2020). Aeropuerto Juan Santamaría... El Coco Obtenido de <https://micostaricadeantano.com/2019/01/31/aeropuerto-juan-santamaria-el-coco/>
- Casa presidencial. (2020). Obtenido de <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2016/05/empresa-britanica-mott-mcdonald-realizara-estudios-de-emplazamiento-para-nuevo-aeropuerto-metropolitano-de-costa-rica/>
- Cambio Político. (2016). Obtenido de <https://cambiopolitico.com/el-aeropuerto-internacional-de-orotina-y-el-polo-de-desarrollo/75808/>
- Central American Data. (2020). Obtenido de https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Expectativas_por_ampliacion_de_Tocumen
- crhoy.com. (2017). Obtenido de <https://www.crhoy.com/nacionales/374-expropiaciones-del-aeropuerto-de-orotina-estan-pendientes/>
- Council of Europe. (2017). Obtenido de <https://www.coe.int/es/web/compass/globalisation>
- Embajada de Costa Rica en Colombia . (2013). Obtenido de https://www.embajadadecostarica.org/index.php?option=com_content&view=article&id=168&Itemid=584
- En Costa Rica . (2015). Obtenido de <https://www.encostarica.co.cr/informacion/>
- Estrategia y Negocios.net. (2019). Obtenido de <https://www.estrategiaynegocios.net>
- Go visit Costa Rica . (2020). Obtenido de <https://www.govisitcostarica.co.cr/region/city.asp?CID=301#>
- Investigalia. (2019). Obtenido de <https://investigaliacr.com/investigacion/el-enfoque-de-investigacion-la-naturaleza-del-estudio/>

- La Nación. (26 de febrero de 2017). Obtenido de <https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/aeropuerto-juan-santamaria-la-puerta-de-entrada-a-costarica/FMNPCWHPGBCWTIQWV5LMGR4RDU/story/>
- Municipalidad de Orotina . (2020). Obtenido de <http://muniorotina.go.cr/index.php/la-municipalidad/micrositios/aeropuerto>
- Mi Costa Rica de Antaño. (2020). Obtenido de <https://micostaricadeantano.com/2020/03/28/estacion-del-ferrocarril-al-pacifico-ototina-alajuela-1901-1950/com/nacionales/374-expropiaciones-del-aeropuerto-de-ototina-estan-pendientes/>
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte. (2011). Obtenido de <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/7d3bb15f-167f-4c4f-852e-806f53730eb4/Aeropuertos-Estrategias-directrices.pdf?MOD=AJPERES>
- NAIMCR Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro. (2017). Obtenido de <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3846/387.7-22.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Revista de Ciencias Sociales. (2014). Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/280/28024392002.pdf>
- Sistema Costarricense de Informacion Jurídica. (2020). Obtenido de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC¶m2=1&nValor1=1&nValor2=75228&nValor3=93208&strTipM=TC&lResultado=5&nValor4=1&strSelect=sf
- Summa. (2017). Obtenido de <https://revistasumma.com/nuevo-aeropuerto-promovera-a-costarica-como-centro-de-desarrollo-de-transporte-aereo-sostenible-para-centroamerica/>
- Universa. (2017). Obtenido de <https://noticias.universia.cr/educacion/noticia/2017/09/04/1155475/tipos-investigacion-descriptiva-exploratoria-explicativa.html>
- Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. (2015). Obtenido de <https://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/bitstream/handle/123456789/16700/LECT132.pdf>
- Universidad de Barcelona . (2006). Obtenido de <http://www.ub.edu/graap/aeropuertosHPE.pdf>

Universidad Complutense de Madrid. (1993). Obtenido de <https://www.google.co.cr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiruM2Nw8bsAhWIm1kKHSIGDc4QFjAKegQIBBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ucm.es%2Fdata%2Fcont%2Fmedia%2Fwww%2Fpag-55160%2Flib2cap1.pdf&usg=AOvVaw1-iFE-JNQ4XY2l3-NQqlS3>

Universidad autónoma de Barcelona . (2015). Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2016/hdl_10803_367921/erc1de1.pdf

Universia.net. (2020). Obtenido de <https://www.universia.net/uy/actualidad/orientacion-academica/escribe-conclusion-memorable-tu-tesis-siguiendo-estos-consejos-1159003.html>

ANEXOS

Entrevista 1

Pregunta 1

Si, en la actualidad el aeropuerto Juan Santamaría se encuentra en un proceso de expansión y remodelación para cumplir con el plan maestro. Recientemente se han hecho modificaciones tanto en el lado terrestre como en el lado aéreo, para poder alargar la vida del aeropuerto. Se han remodelado las salas de abordaje existentes optimizando los espacios para la comodidad de los pasajeros, además de la creación de nuevas y modernas salas de abordaje equipadas con tecnología de punta para hacer el paso de los pasajeros por el AIJS una experiencia única e inolvidable.

Hace poco se creó el Centro de Operaciones y Comunicaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AOCC) desde el cuál se monitorean las operaciones y seguridad del Aeropuerto. Esto por mencionar unas cuantas obras que se han hecho en el AIJS; construcción de acceso vertical a la torre de control, expansión de la rampa remota, la creación de una rampa y terminal doméstica. Adicional a esto se cuentan con nuevos proyectos de infraestructura a corto y largo plazo como el nuevo edificio de Bomberos al lado sur del AIJS, la movilización de COOPESA al sur de AIJS, ambos movimientos nos dan pase una extensión de las salas de abordaje hacia el oeste de la terminal. Para concluir, en mi opinión el AIJS en la actualidad tiene una vida de más de

Años, y si le sumamos los proyectos que vienen, el AIJS perfectamente puede operar unos años más.

Pregunta 2

Actualmente el AIJS presenta varias limitantes que dificultan su crecimiento rápidamente. Tenemos limitantes de obstáculos al este de la ciudad, si bien es cierto a simple vista puede ser prácticamente impensable que el AIJS tenga problemas de obstáculos; sin embargo, al este de la ciudad tanto los edificios como las zonas montañosas son unas limitantes para salida y llegadas, ya que se encuentra muy cerca del aeropuerto y limitan a los aterrizajes y despegues a realizar maniobras “extras”. La población: alrededor del AIJS se encuentra muy cerca pueblos que impiden la expansión de las diferentes áreas de movilización de aeronaves,

ya que para poder disponer de los terrenos es necesario llevar un proceso de expropiación por parte del estado y eso lleva su tiempo. Condiciones de viento. La altitud con respecto al nivel del mar, lo que limita a los aviones despegar con más carga y pasajeros.

Pregunta 3

La propuesta del nuevo aeropuerto afecta directamente a un gran porcentaje de trabajadores del AIJS. La mayor parte de trabajadores residen en San José, Alajuela y Heredia, y se ha comprobado que se movilizan en autobús lo cuál les toma de 30 a 1,30 minutos desplazarse, ahora imaginemos cuantos les tomaría en llegar a Orotina en autobús. Adicional a esto se tiene un porcentaje de trabajadores que residen en Carta y San José que les toma hasta 2 horas desplazarse de sus hogares a el AIJS en vehículo propio. En mi opinión sería un total caos la afectación a los actuales empleados.

Pregunta 4

La propuesta del nuevo aeropuerto puede sonar muy atractivo para los operadores aéreos por la topografía, condiciones de viento, altitud de la zona con respecto al nivel del mar. Además de la cercanía con zonas donde los pasajeros pueden vacacionar. El proyecto propone la creación de cerca de 90 mil empleos directos e indirectos. Grandes avances en infraestructura, grandes oportunidades de capacitación profesional para nuevos trabajadores. Estima aportes al PIB cerca de 1500 millones de dólares por año, teniendo más incidencia en el pacifico central.

Pregunta 5

Si, claro que puede pasar lo mismo. El tiempo que va a transcurrir entre los estudios y la creación del nuevo aeropuerto puede ser letales. Los estudios de un nuevo aeropuerto llevan varios años de análisis, durante este tiempo las condiciones que impone el mundo de aviación es muy cambiante. La aviación tiene una característica importante y es que cada día evoluciona a algo mejor. El diseño del aeropuerto Metropolitano puede ser un total caos ya que cuando lo vayan a construir la cantidad de vuelos, flujo de pasajeros, el personal capacitado para atender las operaciones entre otros, evidentemente no serán los mismos a los

que cuando se realizaron los estudios tiempo atrás. Todo lo anterior teniendo en cuenta que la inauguración inicial del proyecto estaría para el año 2027.

Entrevista 2

Pregunta 1

De conformidad con el Plan Maestro elaborado por la empresa MottMacdonald el proyecto es integral, inclusivo con un alto componente ambiental y social, el cual permite crear condiciones que mejorarían la calidad de vida de los vecinos del cantón y las zonas más cercanas.

Pregunta 2

La posición del gobierno local siempre ha sido proteger los intereses de los munícipes temas relacionados con expropiaciones, empleo, salud, etc. Específicamente con el tema de expropiaciones la intención es que el gobierno cumpla con lo estipulado con los decretos firmados en el cual indica que se debe realizar un estudio técnico que permita satisfacer las necesidades socioeconómicas de los afectados y que los mismos puede acceder a condiciones mejores a las que tenía.

Pregunta 3

De conformidad con el Plan Maestro elaborado por la empresa MottMacdonald el proyecto tiene un costo aproximado a lo \$1.7 millones en su primera etapa y \$2.9 millones en su etapa final, lo cual representa una inversión importante, sin embargo el estudio propone que el mecanismo de financiamiento para la construcción es mediante una Asociación Público Privada (APP), lo cual permite que tanto el estado costarricense realice una obra pública de primer mundo.

Pregunta 4

La Municipalidad de Orotina se ha venido preparando con crear condiciones en

temas relacionado como:

a) Preparación técnica para ello cuenta con el Centro de Formación y Capacitación (CEFOCA), para preparar a los jóvenes, comerciantes, productores locales, microempresarios, etc.

b) Convenios interinstitucionales con academia.

c) Creación de la Comisión de Desarrollo Estratégico que muy pronto se convertirá en la Federación de Desarrollo del Territorio OSME (Orotina, San Mateo y Esparza).

d) Ordenamiento territorial mediante un Plan Regulador que organice y regule el uso de la tierra mediante reglamentos.

Pregunta 5

Como lo indique en la respuesta anterior se debe entrar en un proceso de capacitación que forme capacidades en los comerciantes, microempresarios y emprendedores existentes los cuales puedan ajustarse a las nuevas demandas de los clientes y la competencia que ingrese al territorio.

Entrevista 3

Pregunta 1

Se había iniciado desde el año 2011 con varios estudios y la empresa española INECO había determinado que la zona de Orotina o Miramar serían los puntos más idóneos para la construcción de este nuevo aeropuerto, por diversas razones logísticas. Posteriormente, se contrataron los servicios de la empresa Mott McDonald, quienes, en mayo del año 2017, presentaron el estudio de emplazamiento y Plan Maestro para el desarrollo del Aeropuerto Metropolitano, para los cuales se han tenido en cuenta y estudiado factores tales como:

- Viento
- Topografía del emplazamiento y movimiento de tierras necesario
- Disponibilidad de terrenos
- Orografía y obstáculos
- Procedimientos de vuelo
- Factores ambientales y afección acústica

- Accesos y desarrollos territoriales en el entorno del aeropuerto

Se ha confirmado que la región señalada por varios estudios previos como zona más apta para la construcción del nuevo aeropuerto de Costa Rica. Es destacable que luego de estudios meteorológicos y aeronáuticos el equipo consultor ratifica los estudios previos y desarrolla la localización prevista en el cantón de Orotina como la opción más conveniente y factible.

Pregunta 2

Los impactos en el entorno se han abordado desde el punto de vista de los impactos positivos que se generan por creación de nuevos puestos de trabajo e incremento del producto bruto regional, los que se dedujeron a través de métodos que comparan los empleos directos que se generarían en el aeropuerto, los empleos indirectos y los inducidos, mediante estadísticas del transporte aéreo en Latinoamérica, y que nos pronosticarían que en total en 2047 (sumando las tres categorías), habrían en total casi 80,000 empleos que dependerán del aeropuerto, y también que la actividad generada alrededor de estos empleos será responsable de un producto bruto interno generado por el transporte aéreo del orden de 1.500 millones de dólares al año.

Los impactos que deben mitigarse desde el punto de vista social se resumen como:

- Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario.
- Modificación del patrón de uso del suelo y paisaje.
- Variación del patrón demográfico y alteración del tejido social.
- Pérdida de calidad de vida por afectaciones ambientales y tensiones urbanas (Caso ruido sobre Coyolar / Orotina).

Predomina la opinión de que ninguno de estos impactos tiene magnitud tal como para desmerecer el impacto económico-social positivo del desarrollo, pero desde ya que necesitan de una cuidadosa acción de Gobierno, que anticipe y tome en cuenta los impactos anteriores mediante una adecuada zonificación urbana, medidas de compensación adecuada por los terrenos y dirigida a los ocupantes afectados en su propiedad o por servidumbres de uso. (Según conclusiones de un taller realizado el día 31-01-2017 en la Municipalidad de Orotina).

Pregunta 3

Se considera que los aviones de carga ancha no presentan mayores niveles de riesgos a que ocurran accidentes en la zona, esto por cuanto primeramente se han identificado las opciones más viables de ubicación de los elementos que abarcaría dicho aeropuerto; un ejemplo de ellos es que se han estudiado los impactos en el entorno, abarcando las servidumbres aeronáuticas producidas por la necesidad de evitar que las construcciones penetren las superficies limitadoras de obstáculos que protegen el desarrollo seguro de las operaciones aeronáuticas.

Para ello a partir de la ubicación de las pistas obedece a un factor determinante, que resultan ser los Obstáculos del terreno.

Pregunta 4

Al ser la Dirección General de Aviación Civil signataria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (1944), también conocido como el Convenio de Chicago, debe someterse a las regulaciones y normativa que en materia de transporte aéreo dictamine la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en este sentido, deberá darse cumplimiento a sus alcances y los Anexos que lo conforman, así como sus respectivas enmiendas, de manera tal que se ajusten dichas regulaciones a las condiciones requeridas para una operación segura en dicho aeropuerto.

De igual manera deberá cumplirse con las regulaciones emitidas por la Federal Aviation Administration (FAA), para mantener una categorización acorde con los requerimientos dictaminados por esta entidad y permitir la continuidad en el país de operaciones por parte de aerolíneas de bandera estadounidense.

Pregunta 5

El Proyecto, que se encuentra totalmente alineado con la visión de futuro y estrategias de crecimiento del país, servirá de base para las decisiones de inversión que adoptará el Gobierno de Costa Rica para el nuevo aeropuerto internacional del país. Respecto a la cooperación internacional, el país cuenta con alianzas estratégicas que son

coordinadas por medio del Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN), Ministerio de Relaciones Exteriores y la Cancillería; por medio de las cuales se aporta cooperación en temas varios al país, entre ellos consultorías, asesorías y acompañamiento en el desarrollo de estudios técnicos.

En última instancia, es importante aclarar que todos los escenarios planteados anteriormente no consideraban la afectación que a nivel mundial se ha tenido a raíz del surgimiento de la Pandemia COVID-19; siendo parte de sus consecuencias la paralización de mucha de la planificación estratégica institucional y de nuestro país. Aunado a lo anterior, cabe también señalar que el cronograma de implementación que se había estimado por la empresa consultora para el desarrollo de este proyecto debe ser ajustado a corto, mediano y largo plazo.

Mapa de las zonas que serán expropiadas y posición de aeropuerto



Fuente: NAIMCR, estudio de emplazamiento y plan maestro.

Lista de siglas

AJS: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

AIM: Aeropuerto Internacional Metropolitano.