

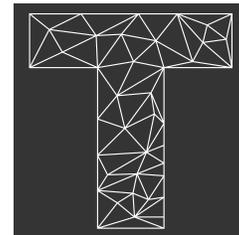
Fotografía:  
Francisco Javier Mojica Mendieta



LUCHA CAMPESINA, CONFLICTO SOCIOAMBIENTAL Y  
MULTITERRITORIALIDAD: UN POSIBLE AEROPUERTO INTERNACIONAL  
EN PALMAR DE OSA, COSTA RICA

M.Sc. José Antonio Mora Calderón

# LUCHA CAMPESINA, CONFLICTO SOCIOAMBIENTAL Y MULTITERRITORIALIDAD: UN POSIBLE AEROPUERTO INTERNACIONAL EN PALMAR DE OSA, COSTA RICA



## **Peasant struggle, socio-environmental conflict and multi-territoriality: a possible international airport in Palmar de Osa, Costa Rica**

Revista Trama  
Volumen 12, número 2  
Julio - Diciembre 2023  
Páginas 80-121  
ISSN: 1659-343X  
<https://revistas.tec.ac.cr/trama>

M.Sc. José Antonio Mora Calderón<sup>1</sup>

Fecha de recepción: 8 de febrero 2024

Fecha de aprobación: 22 de abril 2024

Mora, J. LUCHA CAMPESINA, CONFLICTO SOCIOAMBIENTAL Y MULTITERRITORIALIDAD: UN POSIBLE AEROPUERTO INTERNACIONAL EN PALMAR DE OSA, COSTA RICA. Trama, Revista de ciencias sociales y humanidades, Volumen 12, (2), Julio-Diciembre, págs. 80-121. <https://doi.org/10.18845/tramarcsh.v12i2.7207>

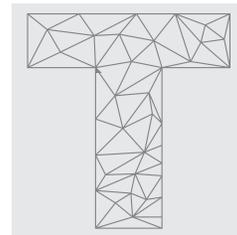
**DOI:** <https://doi.org/10.18845/tramarcsh.v12i2.7207>

1. Geógrafo. Docente de Geografía en la Sede de Occidente de la Universidad de Costa Rica. Coordinador del Programa Kioscos Socioambientales para la Organización Comunitaria, de la Vicerrectoría de Acción Social de la Universidad de Costa Rica. Universidad de Costa Rica. San José. Costa Rica.

**Correo electrónico:** [joseantonio.mora@ucr.ac.cr](mailto:joseantonio.mora@ucr.ac.cr)

**ORCID:** <https://orcid.org/0009-0005-0869-8110>





## RESUMEN

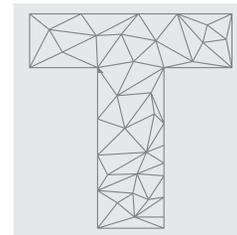
Este artículo busca analizar un conflicto socioambiental ocasionado tras la posible construcción de un aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur de Osa, Puntarenas, Costa Rica. El análisis se realizó desde los aportes de la geografía humana y específicamente bajo los conceptos de tipología de territorios y las multiterritorialidades. En términos metodológicos, las técnicas de recolección de la información fueron cualitativas, siendo la revisión documental, entrevistas a personas clave y trabajo de campo. Se analizaron los distintos proyectos territoriales que hay en la zona y que entran en relación con el proyecto del aeropuerto internacional, resaltando el papel de la lucha campesina, a través de la Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras, en su reivindicación por el territorio campesino. Como gran conclusión, se evidencia que las multiterritorialidades implican ejercicios del poder entre actores socioterritoriales como el Estado, las empresas y el campesinado. Resulta necesario comprender el proceso de resistencia campesina como un proyecto territorial más, que lucha contra un megaproyecto territorial, como lo es la construcción de un aeropuerto.

**Palabras clave:** Multiterritorialidades, Aeropuerto, Campesinado, Zona Sur, Palmar, Fincas, Geografía Humana.

## ABSTRACT

This article aims to analyze a socio-environmental conflict stemming from the potential construction of an international airport in the Palmar Sur Farms of Osa, Puntarenas, Costa Rica. The analysis was conducted within the framework of Human Geography, specifically focusing on the concepts of territorial typologies and multi-territorialities. Methodologically, the information collection techniques were qualitative, consisting of documentary review, interviews with key individuals, and fieldwork. Various territorial projects in the area were examined in relation to the international airport project, emphasizing the role of peasant struggle, facilitated by the Peasant Struggle Organization for Our Lands, in asserting their claim to peasant territory. A key conclusion drawn is that multi-territorialities involve power dynamics among socio-territorial actors such as the State, corporations, and peasant communities. Understanding peasant resistance as another territorial project opposing a mega-territorial project, such as airport construction, is deemed essential.

**Key words:** Multiterritorialities, Airport, Peasantry, Southern Zone, Palmar, Farms, Human Geography.



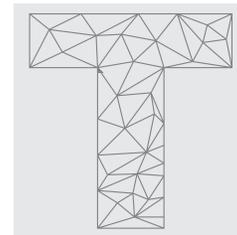
## I. INTRODUCCIÓN

El presente artículo reflexiona alrededor de un estudio de caso territorial, analizado desde elementos teóricos de la geografía humana, específicamente desde los aportes de Mançano (2009), en su planteamiento de la tipología de territorios, y los de Haesbaert (2013) sobre la concepción de las multiterritorialidades. Se trata del conflicto socioambiental que se ha desprendido por la posible construcción de un aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur de Osa, Puntarenas, Costa Rica. La idea de construir este proyecto tomó fuerza a partir del año 2010, que es cuando se firmó un decreto ejecutivo (No. 36226-MOPT) para su creación. Este conflicto se ha llevado a cabo en una zona que, debido a sus particularidades histórico-geográficas, resulta pertinente mirarse bajo una escala espaciotemporal mayor, debido a que las Fincas de Palmar Sur son comunidades conformadas en su gran mayoría por personas extrabajadoras de la Compañía Bananera de Costa Rica (CBCR), la cual se instaló en la zona sur del país de 1934 a 1984.

Como ya se dijo, este conflicto socioambiental puede ser entendido desde las contribuciones teóricas de la geografía humana y propiamente desde la óptica de los debates territoriales. Por lo anterior, se analizó el caso, en primera instancia, a partir de las variables que desprende la tipología de territorios: el primer territorio configurado por la acción del Estado, el segundo territorio que es producido por la lógica de la propiedad privada, y el tercer territorio que es el resultado de la conflictividad que causan los dos anteriores y, en segunda instancia, a partir de las variables obtenidas de la lectura sobre las multiterritorialidades: los proyectos territoriales<sup>2</sup> (configurados por determinados actores socioterritoriales) y las relaciones entre cada uno de estos proyectos identificados, en clave de reflexiones finales y conclusiones.

---

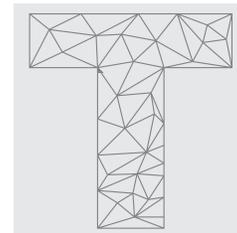
2. Proyecto territorial se entiende desde las nociones de producción social del espacio, y no desde visiones administrativistas que conciben a los proyectos como planeamientos previos a su ejecución. El proyecto territorial no es algo acabado, sino como un proceso en ejecución y en función de los actores socioterritoriales que definen su configuración.



Esta contribución forma parte de los resultados de la tesis de maestría académica en Geografía en la Universidad de Costa Rica titulada “Multiterritorialidades y conflictos por la tierra en Costa Rica: el caso del antiguo Distrito Bananero de Palmar (1984-2018)”, en donde se buscó comprender la relación entre las multiterritorialidades y los conflictos por la tierra en las Fincas de Palmar Sur de Osa, en el periodo que va de 1984 (año en que la CBCR se retiró de la producción de banano en la zona sur) hasta el año 2018, que fue el año de corte de la investigación. Con este artículo, se busca visibilizar este conflicto socioambiental, con el fin de aportar insumos para la comprensión de las posibles implicaciones socioambientales que podría ocasionar la construcción de un aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur de Osa, a partir de la identificación de los distintos proyectos territoriales existentes, y las relaciones que poseen entre sí, en donde el campesinado se torna un actor socioterritorial determinante en el conflicto.

Metodológicamente, las técnicas de recolección de datos utilizadas fueron la revisión documental de artículos, libros, actas de cooperativas, actas de comparecencias en la Asamblea Legislativa, documentales, informes institucionales, leyes, proyectos de ley, estudios de impacto ambiental, memorias, decretos de interés nacional, entre otros; también se realizaron entrevistas semiestructuradas con actores clave como funcionarios de instituciones como el INDER, personas campesinas de las Fincas de Palmar Sur y personas expertas en materia ambiental. Finalmente, se realizó trabajo de campo, visitando la zona durante el periodo de elaboración de la investigación. Todo esto se articuló junto a los elementos teóricos propuestos para poder montar la estrategia teórico-metodológica utilizada.

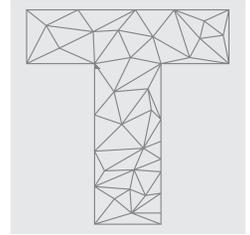
El artículo se estructura de la siguiente manera. En primera instancia se describe el área de estudio, a partir de la comprensión histórico-geográfica que plantea Hall (1984), quien propone que todo proceso histórico posee, a su vez, su dimensión geográfica, y viceversa. Se plantean los elementos teóricos y metodológicos que han sido utilizados en el caso de estudio. Luego, a manera de resultados, se analiza el proyecto territorial que detona el conflicto socioambiental, que surge tras la idea de construir un aeropuerto internacional. Esto desprende el análisis de los otros proyectos territoriales que hay en la zona y las relaciones que poseen cada uno de estos entre sí. Se busca evidenciar, a su vez, a uno de los principales actores socioterritoriales del conflicto socioambiental: se trata de las organizaciones campesinas conformadas por las personas que viven en las Fincas de Palmar Sur.



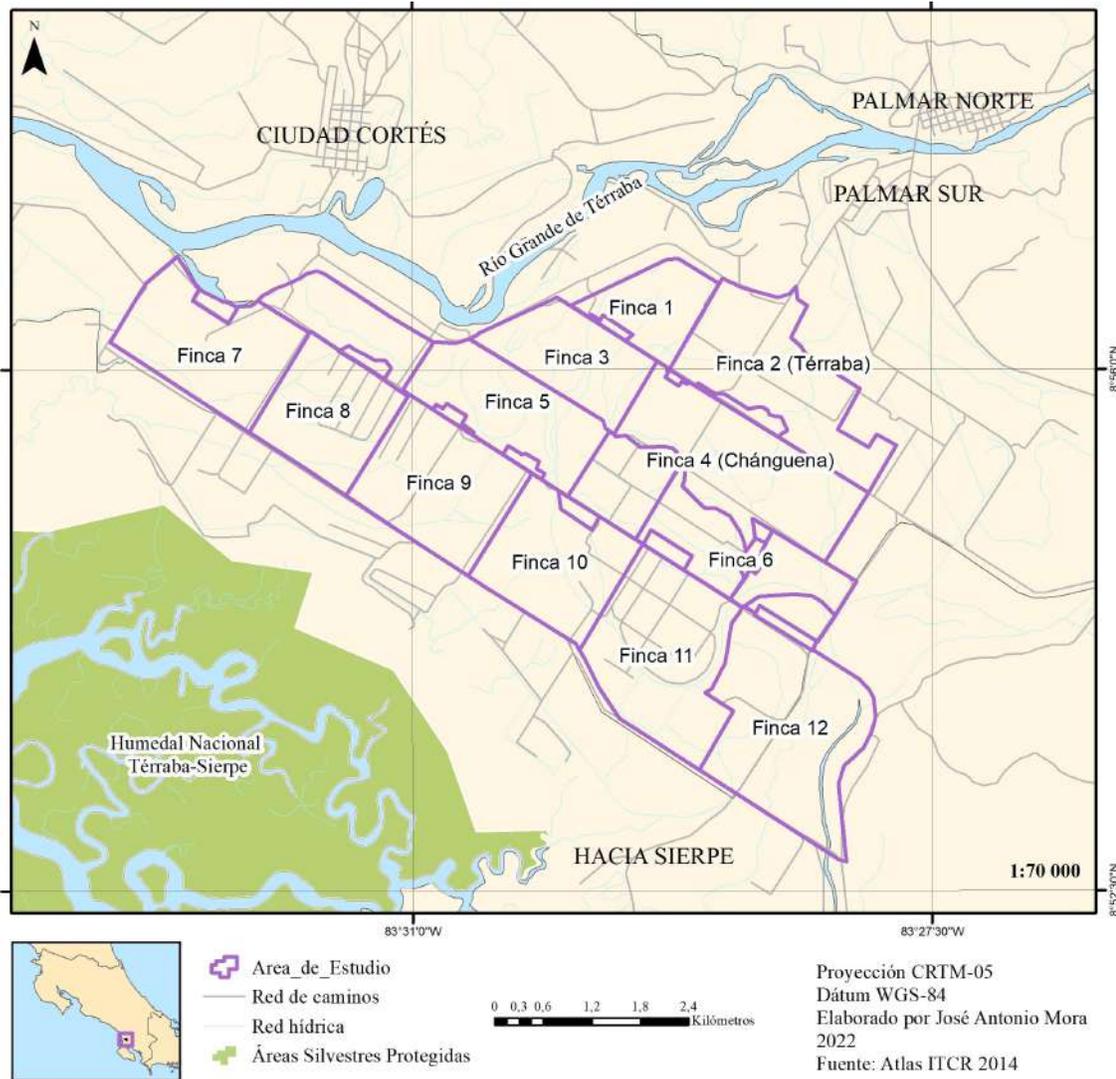
## II. ÁREA DE ESTUDIO: LAS FINCAS DE PALMAR SUR

El conflicto socioambiental que se analiza acá ocurre en lo que se conoce como las Fincas del distrito de Palmar Sur del cantón Osa de la provincia Puntarenas de Costa Rica. En total las Fincas van de Finca 1 a Finca 12 (Ver Mapa 1) y algunas a su vez se componen de comunidades que contienen caseríos (llamados “cuadrantes”), compuestos por casas, antiguas bodegas, escuelas y empacadoras de banano, que fueron parte de la producción de banano de la CBCR y que actualmente siguen ahí (Ver Imagen 1). Las Fincas son en realidad los antiguos poblados que estaban dentro de la plantación de banano de la Compañía Bananera de Costa Rica (CBCR), la cual se instaló desde Quepos y Parrita hasta la zona de Chiriquí en Panamá, abarcando prácticamente toda la franja del pacífico sur costarricense y parte de Panamá. La CBCR subdividió su producción a través de tres grandes regiones: División Quepos, División Golfito y Puerto González Víquez (Royo, 2009). Cada División se subdividía a su vez en Distritos (que no necesariamente corresponden con los distritos de la división político-administrativa nacional) y estos últimos en Fincas. Para el caso del área de estudio, las Fincas formaban parte del Distrito bananero de Palmar, el cual a su vez pertenecía a la División Golfito de la CBCR.

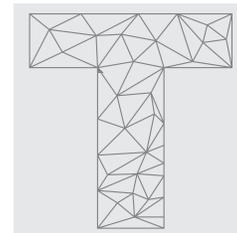
En 1984, la CBCR abandona la producción de banano en la zona sur del país. Esta salida se materializa un año después, a través de un documento que da por finalizado el contrato entre la compañía y el Estado costarricense, conocido como el “finiquito bananero”. Después de que se va la CBCR, las Fincas pasaron a ser propiedad del Estado costarricense. Actualmente el área de estudio se compone por doce Fincas bananeras, las cuales miden entre 200 a 270 hectáreas cada una, y están habitadas por personas que producen la tierra y se auto reconocen como campesinas (Mora, 2022).



**Mapa 1. Las Fincas de Palmar Sur, Osa, Puntarenas, Costa Rica**



**Fuente: Elaboración propia, 2022.**

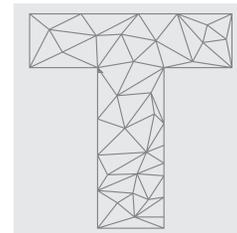


**Imagen 1. Casas e infraestructura que se encuentran dentro de las Fincas de Palmar Sur**



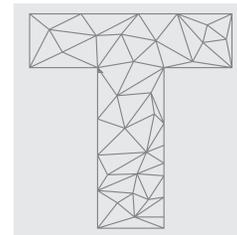
**Fuente: Archivo de Kioscos Socioambientales VAS-UCR, 2023.**

En prácticamente todas las Fincas hay cuadrantes habitados. Ya se dijo que la mayoría de las personas que viven en las Fincas trabajaron para la CBCR durante el periodo de producción de banano. Cuando la CBCR se fue de la zona, estas personas desempleadas se quedaron viviendo en los cuadrantes y en las parcelas. De hecho, después de que la CBCR se fue, estas personas fundaron cooperativas productivas, y no solo se quedaron viviendo en los cuadrantes de las Fincas, sino que además produjeron plátano, cacao y banano en distintos momentos productivos, que van desde 1985 hasta el 2001 aproximadamente (Mora, 2022).



Actualmente, el uso de la tierra del área de estudio es variado. Algunas de las Fincas están producidas bajo la lógica del policultivo campesino, especialmente las Fincas 2, 4, 5, 8, 9 y 10, otras Fincas están sembradas con plantaciones, como lo es el monocultivo de palma aceitera, propiedad de Palma Tica S.A. en Finca 1, Finca 3 y cerca de Finca 7 (el caso de la producción de palma aceitera en la zona sur ha sido bastante estudiado por Clare, 2011), el monocultivo de banano en Finca 7, propiedad de la bananera Siglo XXI, y el monocultivo de plátano propiedad de Surcoop R.L. en Finca 6 y Finca 11 (Mora, 2022). Por otro lado, un pequeño sector de Finca 6 está destinado a la conservación arqueológica, ya que allí se ubica el centro de visitantes de Finca 6: un museo donde se ubican esferas de piedra con una alineación original (sobre esto se hablará en profundidad más adelante). No obstante, en términos generales, el uso de la tierra es principalmente agrícola, bajo dos lógicas de producción: monocultivo agroindustrial (palma aceitera, banano y plátano) y policultivo campesino (granos básicos, frutas, plátano, ganadería, entre otros), con la excepción de ese pequeño sector de Finca 6, donde se encuentra el centro de visitantes propiedad del Museo Nacional, y las esferas ubicadas en su sitio original (Mora, 2022).

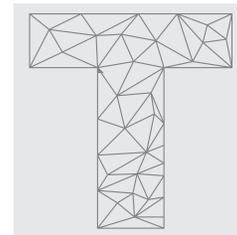
En cuanto al sitio geográfico donde se encuentran las Fincas de Palmar Sur, se trata de un delta inundable conformado por sedimentos que aportan los ríos Grande de Térraba (al oeste) y Sierpe (al este). El delta está limitado, al norte por la Fila Costeña, la cual es una falla inversa que produjo un imponente sistema montañoso costero, y al sur un amplio ecosistema marino-costero compuesto por humedales, lagos, pantanos y comunidades arbóreas costeras, denominado como el Humedal Térraba-Sierpe. Además, este delta conserva una significativa cantidad de sitios arqueológicos de gran valor, ya que es donde se han encontrado la mayor cantidad de esferas de piedra precolombinas, ampliamente estudiadas por personas como Quintanilla (2004).



Tomando como referencia todos los elementos mencionados sobre el área de estudio (al cual llamaremos como antiguo Distrito Bananero de Palmar), queda claro que se trata de un sitio donde habitan comunidades campesinas que se conformaron en las Fincas desde que se fue la CBCR, en el año 1984. Además, el sitio se ubica en un delta de inundación, el cual, como su nombre lo indica, se inunda cada vez que el caudal de los ríos Grande de Térraba y Sierpe se desborda, principalmente cuando en la época lluviosa de la zona (que va de abril a diciembre) se da la influencia de sistemas de baja presión (ondas, depresiones, tormentas o huracanes). Por otro lado, el sitio se ubica al norte del Humedal Nacional Térraba-Sierpe (HNTS), el cual posee características importantes de destacar, en tanto es un proyecto territorial más de la zona, destinado a la conservación de la vida silvestre. Por último, el sitio posee vestigios arqueológicos destacables, como son las esferas de piedra precolombinas, que han sido manejadas como otro proyecto territorial que hay en la zona y que además poseen un importante reconocimiento internacional.

Es justo en este sitio, concretamente en las Fincas 8, 9, 10 y 11 del antiguo Distrito Bananero de Palmar, ubicado en Palmar Sur de Osa, donde se pretende construir un aeropuerto internacional (Ver Imagen 2). Este proyecto es el detonante de un conflicto socioambiental debido a que, al tratarse de un proyecto de mega infraestructura que formaría parte de la red de transporte aéreo, su construcción produciría una serie de transformaciones territoriales (y por tanto transformaciones socioambientales) tanto dentro como fuera del área del proyecto, ocasionando impactos sobre distintos elementos territoriales de la zona. Hay varios sectores sociales que no están de acuerdo con la construcción de este megaproyecto.

En relación con lo anterior, para que una situación socioambiental pueda denominarse un conflicto, es necesaria la existencia (en disputa) de distintos actores socioterritoriales, que poseen proyectos territoriales no necesariamente compatibles. Para este caso de estudio, como se verá más adelante, la Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur se convierte en un actor socioterritorial determinante, que ha manifestado, de diversas maneras, su oposición al aeropuerto.



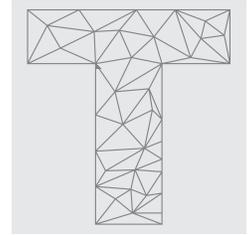
### III. ELEMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS: LA CONFLICTIVIDAD SOCIOAMBIENTAL DESDE LOS DEBATES TERRITORIALES

Para poder iniciar con el análisis del estudio de caso, se mostrarán los elementos teórico-metodológicos que han sido utilizados para la comprensión de este conflicto socioambiental. Si bien, en América Latina los conflictos socioambientales han sido analizados tradicionalmente desde las escuelas de la Economía Ecológica y la Ecología Política (Martínez-Alier, 2002; Escobar, 1996; Svampa, 2015; Leff, 2002; Gudynas, 2009 y otros), lo cierto es que, es posible comprender la conflictividad desde otras propuestas teórico-críticas, que también problematizan la realidad. Esto no quiere decir que no se reconozca el enorme valor que han tenido corrientes teóricas como la Ecología Política Latinoamericana, en la comprensión de la conflictividad socioambiental, sino más bien que es posible que se puedan incluir otros aportes teóricos, como lo son los debates territoriales, en búsqueda por comprender y analizar los conflictos socioambientales.

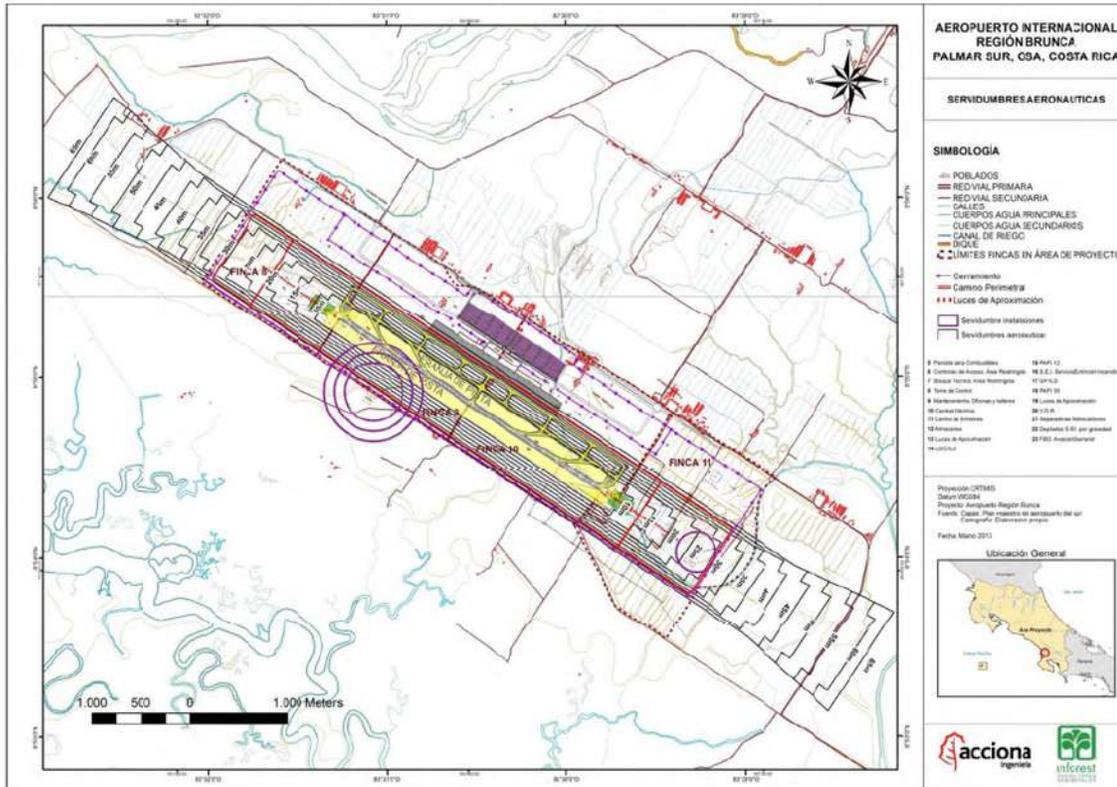
En este artículo se propone un análisis desde los debates territoriales de la Geografía Humana, especialmente utilizando la tipología de territorios que propone Mançano (2009) y la noción sobre las multiterritorialidades que ha planteado Haesbaert (2013). El conflicto socioambiental por la construcción del aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur es, al mismo tiempo, un conflicto territorial, ya que son varios tipos de territorios los que están en disputa. Es por eso que resulta conveniente analizar este caso a partir de estos enunciados teóricos.

#### **La concepción de territorio**

Un territorio es un espacio socialmente producido (Lefebvre, 2013). La implicación de varios sectores sociales en la construcción/destrucción de un territorio, le da el carácter político producto de la imbricación de las relaciones sociales y de poder de quienes definen qué es y qué no es un determinado territorio (Lopes de Souza, 2013; Haesbaert, 2013). Por eso, más allá de hablar de territorio, como una cuestión unidimensional, podría más bien hablarse de territorios, reconociendo esa pluralidad. De esta forma, dentro de los territorios existen procesos de territorialidad, los cuales son multidimensionales, habiendo así muchas territorialidades dentro de un mismo territorio (Porto-Gonçalves, 2009).

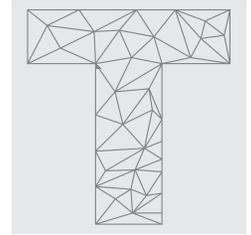


**Imagen 2. Proyecto del aeropuerto internacional en las Fincas 8, 9, 10 y 11 de Palmar en Palmar Sur de Osa**

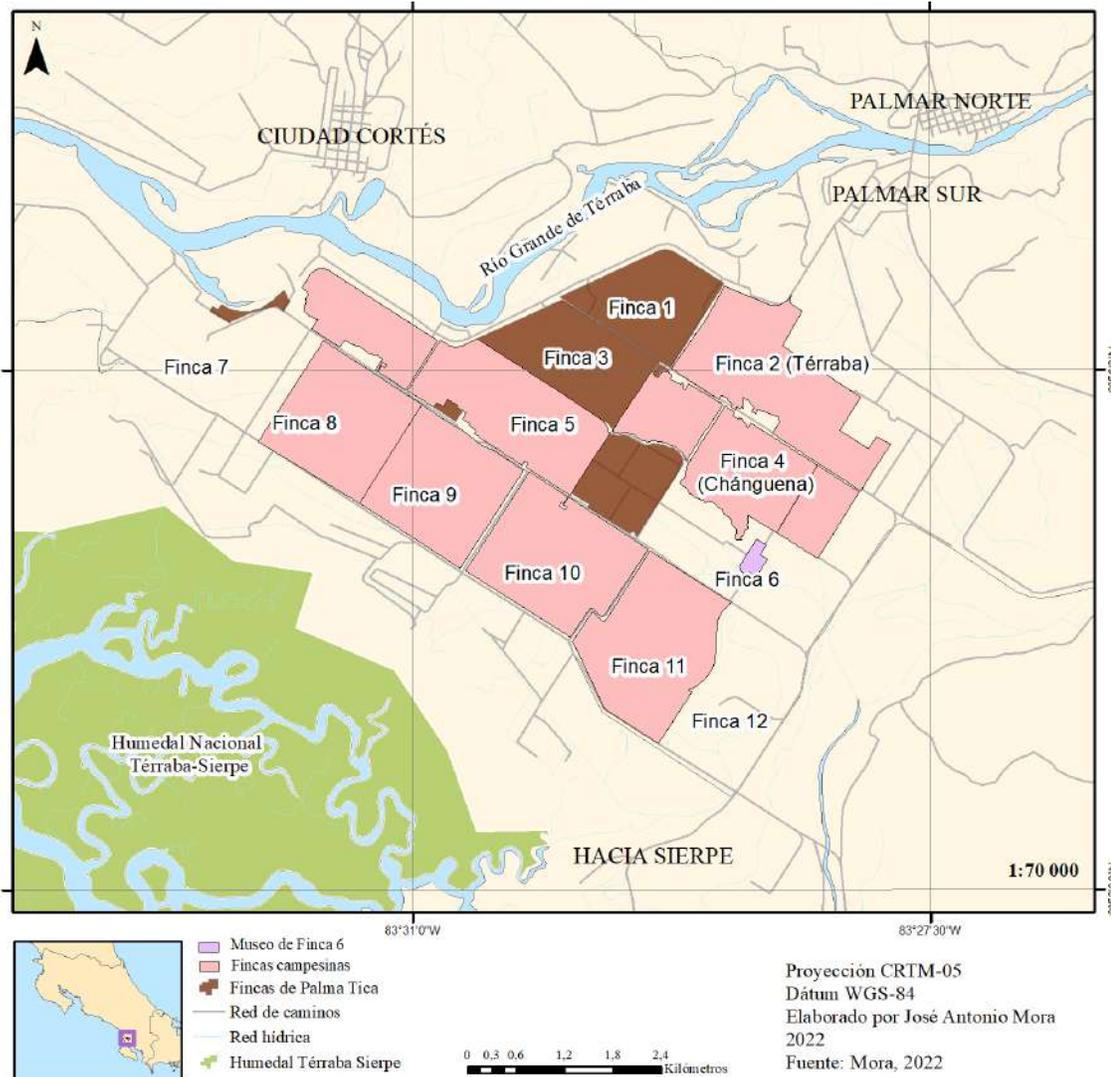


**Fuente: Recuperado de Consorcio ACCIONA INFOREST (2013).**

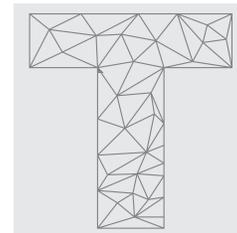
Partiendo de la afirmación de Lopes de Souza (2013), y su interés por incluir al conflicto y las relaciones de poder dentro de la noción de territorio, es necesario pensar cómo dialoga esta definición con el caso de la presente investigación. Según Domínguez y otros (2019), en las Fincas de Palmar existen diversos tipos de territorios. Por un lado, se encuentra el territorio construido por las personas campesinas que habitan las Fincas, por otro lado, está el territorio de la palma, cultivado con palma aceitera propiedad de Palma Tica S.A., también está el territorio arqueológico donde están las esferas precolombinas y otros vestigios de las culturas ancestrales de la zona, y, por último, muy cerca del área de estudio se encuentra el territorio de la conservación de la naturaleza, el cual se encuentra al sur de las Fincas (Ver Mapa 2).



**Mapa 2. Proyectos territoriales de Palmar Sur, Osa, Puntarenas, Costa Rica**



**Fuente: Elaboración propia, 2022.**

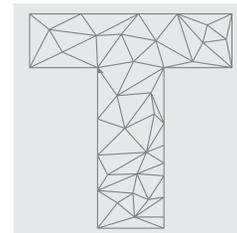


En definitiva, los territorios no se conforman solamente por elementos materiales y visibles en el espacio geográfico, sino que existen elementos inmateriales que forman parte de su imbricación (culturales, políticos, económicos, saberes, prácticas, entre otros). Es por eso por lo que es más adecuado hablar de proyectos territoriales. Territorio es a su vez territorialidad, y esta se conforma por los proyectos territoriales que están detrás de estas configuraciones. En ese sentido, podría afirmarse que puede haber proyectos territoriales no necesariamente plasmados en el espacio geográfico. Es decir, son propuestas territoriales aun no materializadas espacialmente, como es el caso del proyecto territorial para la construcción del aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar.

Un proyecto territorial es un plan de acción que, desde una perspectiva teórica general, se pretende aplicar a determinados contextos geográficos y bajo intereses particulares (Vecslir y Tommei, 2013). Por tanto, si hablamos de proyectos territoriales distintos, concebidos como planes de acción, es determinante conocer los actores sociales que están detrás de estos proyectos (para esta investigación se hablará de actores socioterritoriales, ya que se conciben como actores que tienen un proyecto territorial concreto). Existen autores que han buscado diferenciar estos distintos proyectos territoriales, mediante propuestas de tipologías. Una de estas alternativas es la expuesta por Mançano (2009) en su tipología de territorios.

### **La tipología de territorios**

Debido a la necesidad de diferenciar y caracterizar cada uno de los distintos proyectos territoriales propios de las Fincas de Palmar, alrededor del conflicto que ha detonado la posible construcción de un aeropuerto internacional en esta zona, se ha procurado utilizar la tipología de territorios que brinda Mançano (2009). Para este autor, una tipología de territorios es distinta con la noción de las multiterritorialidades (la cual se explicará más adelante), ya que la tipología de territorios hace un esfuerzo por diferenciar, de forma esquemática, distintas formas de emplear los territorios, en cambio, las multiterritorialidades buscan entender las relaciones territoriales en sus múltiples escalas y dimensiones.



Similar a Haesbaert (2013), Mançano (2009) parte de la idea de que los territorios pueden clasificarse, en primera instancia, en materiales e inmateriales. Los primeros son fijos y fluidos, haciendo referencia a los espacios de gobernanza, las propiedades privadas y los espacios relacionales. De esta forma se distinguen los territorios del Estado de los territorios públicos y privados, sin dejar de lado la interdependencia de estos con los espacios relacionales. Mançano (2009) logra diferenciar tres tipos de territorios:

- Primer Territorio: Que son los espacios de gobernanza, es decir los territorios del Estado, los cuales no son unidimensionales.

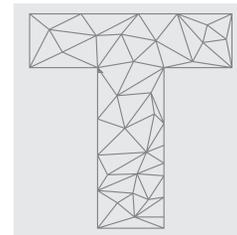
- Segundo Territorio: Conformado por las propiedades privadas. Se comprende por la diversidad y las posibilidades de los tipos de propiedad.

- Tercer Territorio: Es el espacio relacional, formado por las multiterritorialidades del Segundo en el Primer Territorio. Es el territorio del conflicto y la conflictividad.

Por tanto, utilizando esta tipología, el conflicto socioambiental ocasionado por el proyecto territorial para la construcción de un aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur, formaría parte del Tercer Territorio (espacio relacional de la conflictividad). Sin embargo, tal y como el autor deja claro, este tipo de territorio es producto de la relación entre los dos anteriores, por lo que resulta necesario caracterizar la forma en que se traduce en el espacio geográfico, los otros proyectos territoriales en las Fincas de Palmar.

### **La noción de las multiterritorialidades**

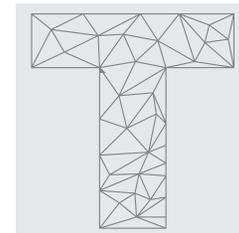
Como se dijo anteriormente, el Tercer Territorio (espacio de la conflictividad) se diferencia del Segundo (configuración espacial de la propiedad) y del Primero (espacios de gobernanza) porque se forma “de las multiterritorialidades del Segundo en el Primero” (Mançano, 2009, sp). Este reúne todos los tipos de territorios a partir de la conflictividad. El planteamiento de Haesbaert (2013) se puede vincular con el concepto del Tercer Territorio, y es este mismo vínculo (Tercer Territorio y Multiterritorialidades) el que se ha decidido sostener para la presente investigación.



Este autor enlaza su concepción de multiterritorialidad con ideas expuestas por Barel (1986), Lacoste (1988), Massey (1993) y Harvey (1992), quienes visibilizaron discusiones centrales, como la idea de multiplicidad en el espacio geográfico, la concepción tradicional de lo multiterritorial como una sobreposición lógica, ordenada y jerárquicamente estructurada y funcional, la idea de la multiescalaridad, la cual involucra la vivencia de múltiples “papeles” (refiriéndose a los actores socioterritoriales), entre otros (Haesbaert, 2013). Esto quiere decir que los territorios que componen los procesos de multiterritorialidad, pueden imaginarse a partir de la superposición de múltiples relaciones de poder, pasando del poder material al simbólico, y definidos por las relaciones económico-políticas que marca el capitalismo (Rincón, 2011).

Para Haesbaert (2013) la multiterritorialidad refiere a la existencia de diversos territorios (y/o territorialidades) al mismo tiempo, en un espacio geográfico determinado. Para este, toda relación social involucra una interacción territorial, un entrecruzamiento de diferentes territorios. Lo “multi” se piensa, tanto desde una escala vertical (multiescalar), como una horizontal (multidimensional). De manera tal, como afirma Haesbaert (2013), el territorio, visto como espacio focalizado a partir de relaciones de poder, ya sean de dominación o de apropiación (utilizando un lenguaje lefebvriano), manifiesta un sentido, tanto multiescalar como multidimensional, el cual sólo puede ser aprendido debidamente dentro de una concepción de multiplicidad, la cual no tendría por qué borrar la idea que existen relaciones de poder que desplazan, eliminan, someten, oprimen, cooptan y debilitan otros tipos de territorios que les entorpecen.

Para el caso de la investigación acá planteada, las multiterritorialidades son la evidencia concreta de que existe un conflicto socioambiental, ya que la idea de construir un aeropuerto internacional, en tanto proyecto territorial no materializado, ha despertado tensión a otros proyectos territoriales, como el proyecto campesino, que lo conforman las personas que viven en varias de las Fincas (especialmente personas que viven en Finca 2, Finca 4, Finca 5, Finca 8, Finca 9 y Finca 10), quienes, a través de una figura organizativa llamada Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur, han manifestado su rechazo a que se construya el aeropuerto internacional. Esta organización ha argumentado la incompatibilidad de este proyecto de infraestructura con los otros proyectos territoriales que hay en la zona: el agrícola (tanto el agroindustrial como el campesino), el arqueológico y el de la conservación de la naturaleza.



Tomando como referencia los elementos teóricos anteriormente planteados, se han operacionalizado los resultados de la investigación, a partir de los distintos proyectos territoriales que han sido identificados. Para obtener este análisis, primeramente, se recolectó la información a través de revisión documental, entrevistas semiestructuradas con informantes claves<sup>3</sup> y trabajo de campo, por medio de la técnica de la observación. Esto permitió que posteriormente se triangulara la información, extrayendo los distintos proyectos territoriales presentes, que se relacionan directamente con el conflicto socioambiental que detonó la idea de construir un aeropuerto internacional en las Fincas. La información se ha ordenado de la siguiente manera:

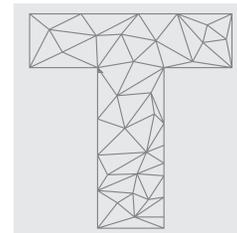
**Tabla 1. Proyectos territoriales y actores socioterritoriales involucrados en el conflicto del aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur.**

Proyecto territorial	Actores socioterritoriales involucrados
Las Fincas del INDER y de INFOCOOP	-Instituto Nacional de Desarrollo Rural (INDER) -Instituto Nacional de Fomento Cooperativo (INFOCOOP)
Conservación arqueológica por las esferas de piedra	-Museo Nacional -UNESCO
Conservación de la naturaleza en el HNTS	-Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) -Convención RAMSAR
Lucha campesina contra el aeropuerto internacional del sur	-Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur -Aviación Civil (MOPT) -Municipalidad de Osa -Gobierno Ejecutivo

**Fuente: Elaboración propia (2024).**

Se mostrarán los resultados del análisis en función de los distintos proyectos territoriales identificados, que guardan relación con el conflicto socioambiental que produjo el proyecto del aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar.

3. Es importante aclarar que, para proteger la identidad de las personas entrevistadas, en este artículo se les cita con seudónimos y no con sus nombres. La protección de identidad de las personas entrevistadas busca garantizar que no se les exponga por sus expresiones ideológicas. Además, no es de ninguna necesidad que se conozca la identidad de estas para la finalidad de este estudio.

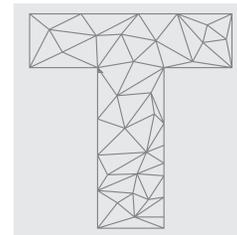


## IV. EL PROYECTO TERRITORIAL DEL INDER E INFOCOOP EN LAS FINCAS

Un documento titulado “Plan Maestro del Aeropuerto del Sur – Costa Rica” (OACI, sf) elaborado por la Dirección de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de las Naciones Unidas (ONU), menciona que, debido a intereses de interconexión, mejora en el desarrollo económico y social de la región del pacífico costarricense, la imposibilidad actual de conectar fácilmente la región del pacífico sur con la costa caribe (zona portuaria principal del país), y la operación de aeródromos pequeños y dispersos en la región sur, es necesaria la construcción de un aeropuerto tipo internacional en la región sur de Costa Rica, compuesta por los cantones Pérez Zeledón, Buenos Aires, Coto Brus, Osa, Corredores y Golfito.

El Plan Maestro profundiza en las necesidades económicas de la región sur, así como en distintos criterios técnicos utilizados para tomar la decisión de que la mejor zona para construir un aeropuerto internacional es en Finca 8, Finca 9, Finca 10 y Finca 11 de Palmar Sur, en el cantón Osa. Las argumentaciones técnicas para decidir esta ubicación son:

- No hay dificultades de pista por vientos, ya que estos son débiles y sus velocidades máximas son inferiores a los límites admisibles.
- El suelo es un aluvión muy homogéneo, apto para cimiento de pistas y edificaciones.
- Se dispone del espacio suficiente para el desarrollo de las áreas aeroportuarias, y las buenas conexiones con las carreteras de la costa y la Interamericana.
- Existen condiciones para conectarse a los suministros de energía eléctrica, agua, teléfonos y otros servicios necesarios.
- El perfil del turista que se desea atraer a la zona se enfoque en la protección y observación de hábitat naturales y este sitio queda cerca de la Península de Osa y del Golfo Dulce.
- Es un punto estratégico para turistas que deseen partir de allí hacia el norte de país, utilizando la Costanera (ruta 34), y beneficiando económicamente a la zona.
- Se ubicaría en una posición equidistante de la mayoría de las poblaciones importantes de la zona, por lo que el turista que las visite podrá acceder a su alojamiento o servicios básicos.

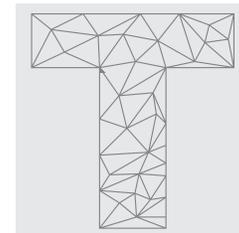


La idea de construir un aeropuerto en esta zona de Palmar se concreta mediante la firma de un decreto de interés nacional en el año 2010. Es a través del decreto ejecutivo No. 36226-MOPT, durante el gobierno de Laura Chinchilla, que se declaran de interés público todas las gestiones necesarias para construir un aeropuerto internacional sobre las Fincas 8, 9, 10 y 11 de Palmar Sur de Osa. Desde el poder ejecutivo y Aviación Civil, la dinamización de la actividad turística en la zona sur ha sido la principal justificación para interesarse en construir este aeropuerto. Si bien existen argumentos técnicos considerables que permiten justificar la decisión de construir un aeropuerto internacional en las Fincas 8, 9, 10 y 11 de Palmar Sur, es necesario conocer las características de los proyectos territoriales que se desarrollan sobre estas Fincas, para así poder identificar las causas que despertaron la existencia del conflicto socioambiental.

El Instituto Nacional de Desarrollo Rural<sup>4</sup> (INDER) es el dueño legal de la mayoría de las Fincas de Palmar Sur: Finca 5, Finca 6, Finca 8, Finca 10 y Finca 11. En líneas generales, la posesión del INDER sobre estas Fincas es relativamente reciente (2002), ya que cuando se dio la salida de la CBCR en el año 1984, si bien las tierras pasaron a ser propiedad estatal, el entonces gobierno de Luis Alberto Monge permitió que las personas extrabajadoras de la CBCR siguieran habitando en las Fincas, siempre y cuando estas fundaran cooperativas productivas y reactivaran la producción agrícola en estas tierras (Mora, 2022). Esta permisividad con respecto a la tenencia de la tierra por parte del Estado hacia las cooperativas, junto a crisis en la comercialización de la producción agrícola por parte de estas, conllevó a que muchas de las Fincas fueran rematadas por entidades bancarias, como el Banco Nacional y el Banco Popular. Luego, el ahora llamado INDER, compró nuevamente las Fincas, las cuales estaban (y todavía están) habitadas por personas que han sido parte de la historia productiva de la zona.

---

4. El Instituto de Tierras y Colonización (ITCO) fue creado en el año 1961 mediante la Ley 2825. En el año 1982 cambia su nombre a Instituto de Desarrollo Agrario mediante la Ley 6735 y en el año 2012 nuevamente cambia su nombre a Instituto Nacional de Desarrollo Rural a través de la Ley 9036. Cada cambio de nombre obedece a una transformación de la forma en que la institución ha orientado la política agraria y la dotación de tierras al campesinado del país. Si desea profundizar sobre las transformaciones del INDER, véase Guillén (2020).



**Tabla 2. Fincas propiedad del INDER en Palmar Sur de Osa**

Nombre de la Finca	Toponimia que utiliza el INDER	Expropietario	Fecha de traspaso al INDER
Finca 5	COOPEADELANTE, conocida como SURCOOP	Banco Nacional de Costa Rica	29 de agosto del 2002
Finca 6	COOPALCA DEL SUR, conocida como SURCOOP	Banco Nacional de Costa Rica	2 de septiembre del 2002
Finca 8	COOPROPALCA, conocida como SURCOOP	Banco Nacional de Costa Rica	29 de agosto del 2002
Finca 10	Hazel Zepeda, conocida como Bana Sur	Banco Popular y de Desarrollo Comunal	17 de diciembre del 2003
Finca 11	COOPALSUR, conocida como SURCOOP	Banco Nacional de Costa Rica	29 de agosto del 2002

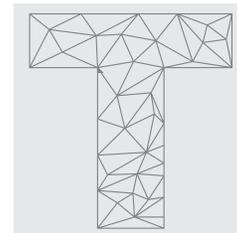
**Fuente: Elaboración propia a partir de expedientes del INDER (2021).**

Si se observa bien la tabla anterior, no aparece Finca 9 en la lista de las propiedades del INDER, ya que esta Finca es propiedad del Instituto Nacional de Fomento Cooperativo (INFOCOOP)<sup>5</sup>. Dicha institución, al igual que las entidades bancarias mencionadas, queda con la posesión de la Finca, debido a la crisis de la producción cooperativa de los noventa. No obstante, Finca 9 eventualmente podría pasar a estar en manos del INDER y no del INFOCOOP, considerando las competencias de cada una de las instituciones<sup>6</sup>. Sin embargo, esta última no ha comprado la Finca, ya que no ha sido una prioridad para la institución (Pablo, comunicación personal, 20 de octubre del 2021). En ese sentido, retomando la reflexión sobre el conflicto socioambiental del aeropuerto internacional, es necesario pensar el proyecto territorial de estas dos instituciones de cara a los siguientes aspectos:

- El INDER es la institución con competencias agrarias en el país, por eso, parte de sus objetivos es velar de que sus tierras se mantengan producidas por las personas que habitan en estas, en calidad de parceleras.
- El INFOCOOP es la institución encargada del fomento y desarrollo del cooperativismo en Costa Rica, según la Ley 5185. No es parte de las capacidades del INFOCOOP poseer asentamientos campesinos en sus propiedades, como sí es objetivo del INDER.

5. En 1973 se crea el Instituto Nacional de Fomento Cooperativo (INFOCOOP) mediante la Ley 5185, la cual busca promover y fortalecer al sector cooperativo del país.

6. Según la Ley 9036, el INDER posee en sus competencias la dotación de tierras para la producción agrícola y pecuaria.

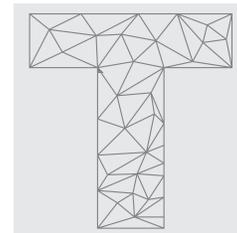


- Finca 8, Finca 10 y Finca 11, como propiedad del INDER, y Finca 9 del INFOCOOP, pasarían a ser propiedad de Aviación Civil en el momento que se inicien las construcciones del aeropuerto internacional, según lo establece el decreto de interés nacional del proyecto.

- Por tanto, todas las personas que viven en los cuadrantes y en las parcelas de estas cuatro Fincas serían reubicadas.

Esto detona un primer componente del conflicto socioambiental. Según una de las entrevistadas, el INFOCOOP no se ha acercado a hablar con las personas que habitan en Finca 9 sobre una posible reubicación (Juana, comunicación personal, 10 de agosto del 2021). Caso contrario, en los años 2004 y 2010, el INFOCOOP intentó desalojar a las personas que vivían en el cuadrante de Finca 9 (Corrales y otros, 2015). Resulta sugestivo el accionar de la institución, ya que una de las personas entrevistadas mencionó que fue el mismo INFOCOOP que les dijo a las personas (que habían formado parte de las cooperativas que habían fracasado en los ochenta y noventa) que se quedaran viviendo y trabajando en la Finca en calidad de “cuidadores” (Lilieth, comunicación personal, 10 de agosto del 2021).

Con el INDER ocurre algo distinto, ya que, a pesar de que existe un decreto nacional desde el año 2010 para la construcción del aeropuerto internacional, a partir del año 2017 la institución inició un proceso de calificación para la dotación de tierras, hacia las personas parceleras que vivían en la Finca 10 (Guillén, 2020). A pesar de que parece que el proyecto territorial de la institución sobre Finca 10 es el que usualmente le corresponde al INDER, lo cierto es que, según una de las personas entrevistadas que vive en Finca 10, uno de los funcionarios del INDER le mencionó que siempre y cuando haya un decreto de interés nacional en pie para la edificación del aeropuerto en las Fincas, la institución obedece ante dicho decreto y no puede realizar grandes proyectos dentro de las Fincas que les aplica el decreto (Nadia, comunicación personal, 11 de agosto del 2021).

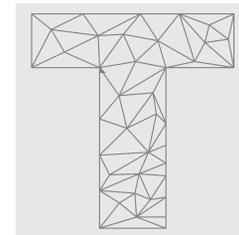


En términos generales, el proyecto territorial de estas dos instituciones se sintetiza en los siguientes puntos:

- Dentro de Finca 9, propiedad del INFOCOP, viven personas campesinas desde hace más de dos décadas. Estas personas se encuentran en condición de ocupación precaria (a pesar de que la institución les permitió quedarse en la Finca en calidad de “cuidadores”) y no tienen ninguna comunicación con la institución. No conocen si serán reubicadas o si, nuevamente, la institución intentará desalojarles, como lo hizo en el 2004 y en el 2010.

- En Finca 10, en el año 2017 el INDER inició un proceso de calificación de personas parceleras (no lo había iniciado antes) pero las personas funcionarias de la institución han sido directas en decirle a las personas que viven en Finca 10, que esta Finca forma parte del decreto de interés nacional del aeropuerto, y que, por tanto, no realizarán grandes proyectos productivos dentro de la Finca, que se sostengan durante el tiempo.

Estos son algunos elementos sobre este proyecto territorial agrario que involucra a dos instituciones estatales con la idea del aeropuerto internacional. Son las instituciones que, además, guardan relación directa con las personas que viven en las Fincas. Estas personas serán eventualmente notificadas de los avances que vaya a tener el proyecto del aeropuerto, así como de las posibles soluciones sociales que correspondería plantearles, en caso de que sean desalojadas.



## V. ¿ESFERAS DE PIEDRA Y AEROPUERTO INTERNACIONAL? EL MUSEO ARQUEOLÓGICO EN PALMAR

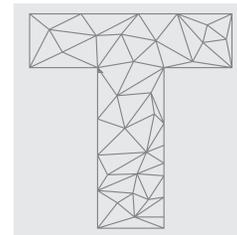
Las Fincas de Palmar Sur forman parte de lo que se conoce como el Valle del Diquís. Región que ha sido históricamente reconocida por albergar las esferas de piedra precolombinas: artefactos elaborados, aparentemente de forma colectiva, que evidencian el alto nivel tecnológico y la destreza de quienes las tallaron (Quintanilla, 2004).

Durante la 38ª reunión del Comité de Patrimonio Mundial, celebrada en Doha, Catar, se anunció el 23 de junio del 2014 la declaratoria a las esferas precolombinas de Costa Rica, ubicadas en el Valle del Diquís, como patrimonio mundial por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) (Cerdas, 23 de junio 2014). Según el Informe para la nominación, elaborado por el Ministerio de Cultura y Juventud (2014), la declaratoria aplicó para cuatro sitios arqueológicos:

- Grijalba, ubicado en Balsar, al norte de Ciudad Cortés
- Batambal, cerca del pueblo Cañablanca en Palmar Norte
- El Silencio, en el margen este del río Grande de Térraba, después de cruzar el puente sobre la Costanera Sur
- Finca 6, en el antiguo Distrito Bananero de Palmar

Ya desde el año 2006, una nota en el periódico La Nación titulada “Museo comunitario revivirá historia de Osa” (La Nación, 12 de abril del 2006) hablaba sobre el interés por parte del Museo Nacional en presentar la candidatura ante la UNESCO, pero no fue sino hasta 8 años después que tal declaratoria se formalizó. Este tipo de reconocimientos otorga necesariamente alto prestigio a nivel internacional. Con esta declaratoria, las Fincas comienzan a mostrarse al mundo de otra forma, y ya no solo por haber sido parte de la antigua plantación bananera de la CBCR, o porque es la zona donde se quiere construir un aeropuerto internacional.

El sitio arqueológico de Finca 6 se ubica justo en la Finca que lleva ese nombre, situada al frente de Finca 11 (Ver Mapa 2). Finca 6 y Finca 11 es una zona reconocida popularmente como una sola (Finca 6-11). Son menos de 10 hectáreas en donde se encuentra el sitio arqueológico que conserva: 1) un alineamiento original de esferas de piedra, 2) una “bodega” de distintas esferas de piedra que se han ido recuperando y almacenando en esta propiedad, y 3) un centro de visitantes, conocido como Centro de



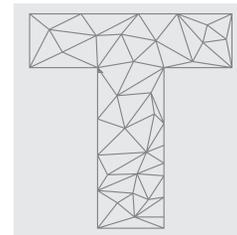
Visitantes de Finca 6. Otras Fincas, aparte de Finca 6, también conservan evidencias arqueológicas, como por ejemplo en Finca 4 (También conocida como Finca Chánguena), en donde se han hallado importantes montículos precolombinos. Finca Chánguena también posee una situación particular, ya que se ha encontrado en un conflicto agrario que ha implicado una serie de acontecimientos políticos y legales como desalojos, bloqueos, recuperaciones, recursos de amparo y otros (Mora, 2022).

Según un informe elaborado por Corrales (2015) un asentamiento prehispánico bastante grande y desarrollado está situado justo en lo que hoyes Finca Chánguena, en donde al menos unas 180 hectáreas evidencian la presencia de estructuras elevadas construidas con rellenos de tierra y sostenidas por paredes con cantos rodados. El informe menciona que se llevó a cabo una exploración por parte del Museo Nacional para delimitar la zona de mayor complejidad y realizar las gestiones para adquirir dichos terrenos, y de esta forma crear una nueva reserva arqueológica, que se incorpore a los sitios declarados Patrimonio Mundial. De las 180 hectáreas que son consideradas de interés arqueológico, señalan que son 20 las hectáreas de mayor importancia, y que se ubican en el sector suroeste de Finca Chánguena (Ver Mapa 3).

En noviembre del año 2010, una nota del Semanario Universidad titulada “Gobierno arruinaría candidatura de parque de las esferas indígenas como Patrimonio de la Humanidad con aeropuerto internacional en la zona sur”, hizo mención de que la experta en Patrimonio, Patricia Fumero, denunció su preocupación sobre la incongruencia de construir un aeropuerto al lado de un futuro sitio (en ese momento) patrimonio de la humanidad. La especialista declaró que las vibraciones causadas por el despegue y aterrizaje de los aviones, así como todas las actividades propias de un aeropuerto (comercio, hospedajes, transporte de pasajeros), dañarían gravemente el estado de estas esferas (Córdoba, 10 de noviembre del 2010).

Costa Rica posee cuatro sitios con declaratoria de patrimonio mundial por parte de la UNESCO (sf):

- Reservas de la Cordillera de Talamanca–La Amistad /Parque Nacional de la Amistad (1983, 1990)
- Parque Nacional Isla del Coco (1997, 2002)
- Área de Conservación Guanacaste (1999, 2004)



- Asentamientos Cacicales Precolombinos con Esferas de Piedra de Diquís (2014)

Sin embargo, el hecho de que estas zonas contengan dicha declaratoria no significa que no sea posible perder tales denominaciones. Han existido casos donde la UNESCO ha retirado una declaratoria de patrimonio de la humanidad, debido a pérdida de las condiciones que le dieron originalmente tal reconocimiento. La UNESCO posee una "Lista del Patrimonio Mundial en Peligro", donde, según el Artículo 11, inciso 4 de la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, se incluyen:

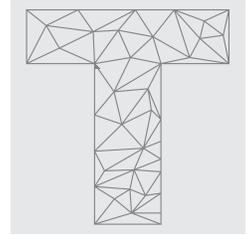
(...) aquellos bienes que forman parte del patrimonio cultural y natural y que estén amenazados por peligros graves y específicos, como la amenaza de desaparición causada por deterioro acelerado, proyectos de gran envergadura públicos o privados, o proyectos de desarrollo urbano o turístico rápido; destrucción causada por cambios en el uso o propiedad de la tierra; alteraciones importantes debido a causas desconocidas; abandono por cualquier motivo; el estallido o la amenaza de un conflicto armado; calamidades y cataclismos; incendios graves, terremotos, deslizamientos de tierra; erupciones volcánicas; cambios en el nivel del agua, inundaciones y maremotos. (UNESCO, 1972)

Queda claro que la UNESCO podría eliminar la declaratoria de patrimonio mundial a las esferas de piedra, en caso de que la construcción del aeropuerto internacional amenace con deteriorar las condiciones en que se encuentran estos sitios. Por ello, lo mencionado hasta ahora sobre este proyecto territorial, nos deja algunas cuestiones en evidencia:

- Un sector de 10 hectáreas dentro de Finca 6 posee una denominación como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, debido a la existencia de un emplazamiento original de esferas de piedra precolombinas. No obstante, la declaratoria de patrimonio abarca otros sitios que están fuera de las Fincas de Palmar.

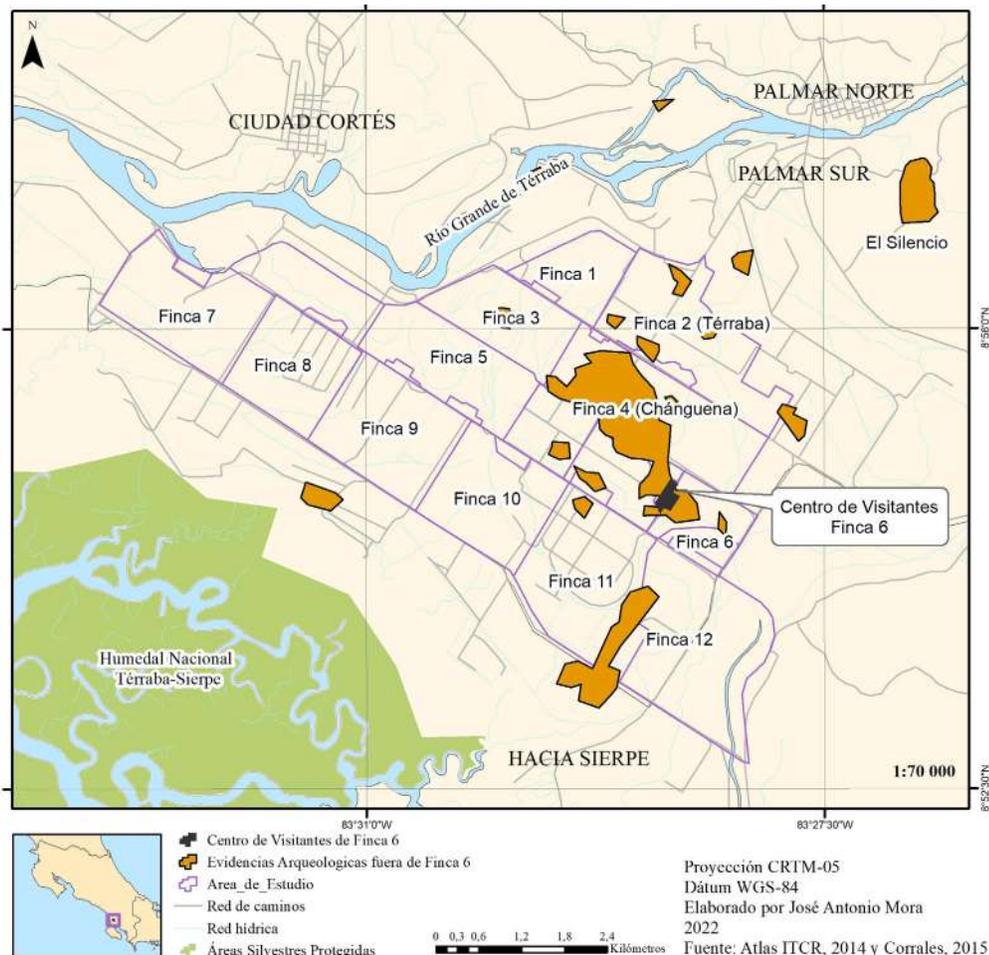
• A pesar de que solo 10 hectáreas poseen dicha protección dentro de las Fincas, existen evidencias de que otras Fincas (por ejemplo, en Finca Chánguena) conservan destacados sitios arqueológicos, que el Museo Nacional ha incluso considerado tener bajo su tutela.

• En caso de que se deterioren los sitios con declaratoria de patrimonio de la humanidad, la UNESCO podría retirar dicho reconocimiento, y Costa Rica perdería uno de los cuatro sitios que poseen tal distinción internacional.

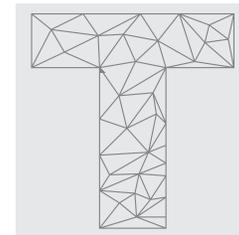


Pero ¿qué relación guarda este proyecto territorial con la idea de construir un aeropuerto internacional? Lo primero que tiene que quedar claro es la distancia entre un proyecto y otro, ya que parte del aeropuerto se estaría construyendo en Finca 11, la cual se encuentra literalmente al frente de la calle de Finca 6, donde está el centro de visitantes y el alineamiento original de las esferas. Ante esta corta distancia entre un proyecto y el otro es necesario cuestionarse si el aeropuerto internacional no estaría poniendo en amenaza este proyecto de conservación arqueológica, que además posee una distinción de la UNESCO.

**Mapa 3. Evidencias arqueológicas dentro de las Fincas de Palmar Sur**



**Fuente: Elaboración propia a partir de Corrales (2015).**

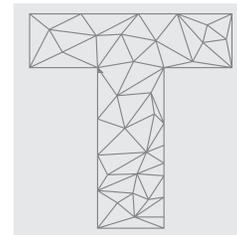


## VI. EL PROYECTO DE CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y EL AEROPUERTO INTERNACIONAL

En el año 1994 se decretó como área silvestre protegida, el humedal ubicado al costado sur del antiguo Distrito Bananero de Palmar, llamado Humedal Nacional Térraba Sierpe (Decreto 22993-MIRENEM, 1994). Se trata de un proyecto de conservación de la naturaleza por parte del Estado, que además busca cumplir con determinados objetivos de manejo en pro de la conservación de la vida silvestre local y de paso. El Humedal Nacional Térraba Sierpe (HNTS), forma parte del Área de Conservación Osa (ACOSA) del Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE).

Este humedal es, además, un sitio RAMSAR, es decir, forma parte de una lista de humedales de importancia mundial debido a su valor en la conservación de la flora y la fauna, principalmente aviar, y significativamente aves migratorias. Además, es de los humedales más grandes del pacífico centroamericano y el más grande de Costa Rica. El HNTS es considerado uno de los más significativos del país por su extensión y biodiversidad (RAMSAR, 2020). Este importante ecosistema, está ubicado a menos de un kilómetro del sitio donde se espera construir el aeropuerto internacional. Por tales motivos es necesario preguntarse cuáles podrían ser los impactos que ocasionaría el constante flujo de aviones (despegues y aterrizajes) sobre los hábitats de la biodiversidad que vive dentro de este importante sitio RAMSAR.

El HNTS, como la gran mayoría de las áreas silvestres protegidas de Costa Rica, posee un Plan de Manejo. En este se indica que los humedales marinos, estuarinos y palustrinos de la cuenca baja de los ríos Térraba y Sierpe (es decir, el HNTS), componen un hábitat de vital importancia como espacio de alimentación, reproducción y refugio para una enorme diversidad de especies de flora y fauna. Este humedal posee un sector marino ubicado en la zona de Bahía Drake, un sector humedal marino-deltáico, ubicado desde Punta Mala hasta Punta Sierpe, en la Bahía de Coronado, un sector humedal estuarino, conformado por los manglares esteros y ecosistemas asociados y ubicándose desde Boca Coronado hasta el cauce del río Grande de Térraba, un sector humedal ribereño ubicado en la desembocadura del río Sierpe, un sector humedal palustrino conformado por los yolillales y ubicado entre el río Sierpe y el cauce del río Tigre, y un sector humedal lacustrino, conformado por la laguna de Sierpe (Proyecto Planes de Manejo de las Áreas Silvestres Protegidas de ACOSA, 2008). En total son seis diferentes tipos de ecosistemas marino-costeros los que conforman este importante humedal, el cual se ubica, como ya se ha señalado, a solo un kilómetro (en línea recta) de las Fincas de Palmar Sur.

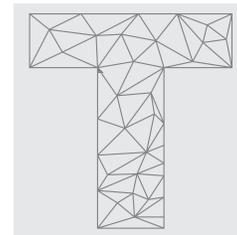


El proyecto territorial de conservación de la naturaleza está demarcado en el Plan de Manejo del HNTS. Resulta necesario reflexionar sobre el grado de compatibilidad entre un área silvestre protegida (que además posee una distinción mundial) y un aeropuerto internacional como vecino. Como se verá más adelante, durante el 2013 se llevó a cabo el estudio de impacto ambiental y socioeconómico del aeropuerto del sur, el cual fue presentado ante la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA) por las partes desarrolladoras (Aviación Civil y la empresa consultora Acciona Inforest) y se le asignó un expediente para su correspondiente estudio (Expediente D1-11752-2013-SETENA). Este estudio de impacto ambiental fue analizado por distintas instituciones estatales, entre las cuales destacan universidades públicas como la Universidad de Costa Rica y la Universidad Nacional, participando profesionales de distintas áreas como Biología, Geografía, Geología, Sociología, entre otros. Uno de los principales aspectos criticados a dicho estudio, fue precisamente la caracterización de la flora y fauna de la zona, así como su debatible manejo sobre la gestión de la biodiversidad que alberga alrededor del área del proyecto, es decir, en el HNTS.

Todos los proyectos mencionados, obedecen a la lógica del Primer Territorio que propone Manzano (2009), al ser espacios de gobernanza bajo la gestión de instituciones estatales (INDER, INFOCOOP, Museo Nacional y SINAC). El proyecto del aeropuerto internacional también obedecería a esta categoría de Primer Territorio, pero, al presentar una importante oposición desde varios sectores sociales, principalmente desde las personas que serían desplazadas, es analizado como un Tercer Territorio, considerando que este corresponde al espacio relacional, de la conflictividad<sup>7</sup>.

---

7. En ese sentido, el análisis del Segundo Territorio correspondería al de la tenencia de la tierra, que, si bien es necesario para tener un panorama completo del conflicto, no resulta indispensable para poder comprender la situación del caso de estudio.



## VII. LA LUCHA CAMPESINA CONTRA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL SUR: EL DETONANTE DEL CONFLICTO SOCIOAMBIENTAL

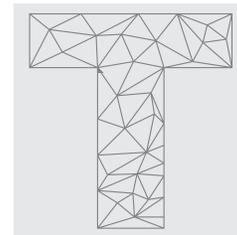
Para el año 2010, durante la administración de Oscar Arias, se firmó el decreto ejecutivo No. 36226-MOPT, con fecha del 16 de octubre de ese año, donde se declaró de interés público todas las labores para instaurar la ubicación y poder construir un aeropuerto internacional en la zona sur. Al año siguiente, ya con la administración de Laura Chinchilla, se firmó el decreto ejecutivo No. 36748-MOPT, en el cual se mencionan aparentes errores sobre los folios reales y los planos catastrados, citados en el decreto del año anterior, sobre las Fincas que se estarían utilizando para construir el aeropuerto. En ambos decretos, se menciona que el sitio para construir el aeropuerto sería en Finca 8, Finca 9, Finca 10 y Finca 11 de Palmar Sur de Osa.

El Plan Maestro del aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur menciona los criterios de selección para la escogencia del sitio idóneo, el cual contiene las mejores condiciones en materia aeronáutica. En este documento se señala:

Originalmente, esta ubicación surgió como el producto de varios estudios realizados por la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica. Este lugar estaba ocupado originalmente por la compañía bananera. Actualmente un sector de estos está plantado de bananos y otros sectores están invadidos por las malezas. (Dirección de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional, sf)

En general, el Plan no menciona nada sobre la situación social en las Fincas, como el hecho de que hay decenas de familias viviendo y produciendo de forma agrícola dentro de estas desde hace más de dos décadas. Socialmente, el documento se enfatiza en un análisis sobre el tipo de turista que estaría llegando a la zona. No obstante, la mayor parte del plan contiene elementos técnicos geofísicos, como análisis de materiales, caracterizaciones meteorológicas, del ambiente geomorfológico, y otros.

Al ser un aeropuerto internacional, es necesario considerarlo como un proyecto de dimensiones espaciales importantes, y por tanto como un megaproyecto de infraestructura (Abedrapo, 2011). Esto quiere decir que, debido a la escala que representa esta obra, sus implicaciones no solo afectarían las Fincas de Palmar, sino que se detonarían una serie de impactos (ambientales, sociales, culturales) con repercusiones en la escala regional.

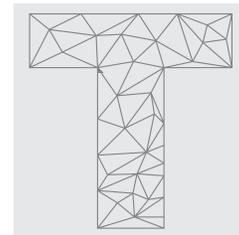


Al año siguiente de la declaratoria de interés nacional, que dio viabilidad a los estudios previos para la construcción de este megaproyecto, se generó una campaña de expectativa por parte del gobierno, el gobierno local y desarrolladores inmobiliarios, a favor de la construcción de la obra. El viceministro de transporte aéreo y marítimo de ese momento fue uno de los principales defensores, quien varias veces afirmó que este proyecto se estaría planteando como “ambientalmente sostenible”, es decir, en armonía con el entorno natural de la zona, como lo es el HNTS. Por esos motivos, se comenzó a hablar de este proyecto como “el aeropuerto verde” (Mora, 2022).

En ese mismo periodo, en la zona de Palmar Sur se comenzó a gestar un grupo de oposición a la obra, compuesto por personas campesinas de las Fincas, principalmente de Finca 9 y Finca 10. Este grupo se reconoció bajo el nombre de Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur (Corrales y otros, 2015) y entre sus principales reivindicaciones se encontraba:

- El acceso a la tierra para la producción campesina,
- La defensa de las Fincas de Palmar Sur por valor ecológico, arqueológico y agrícola,
- Y, por tanto, el rechazo a cualquier proyecto que venga a amenazar estos elementos esenciales en la territorialidad de las Fincas, como lo es el aeropuerto internacional.

Durante este tiempo, desde el Programa Kioscos Socioambientales para la Organización Comunitaria, de la Vicerrectoría de Acción Social de la Universidad de Costa Rica, se coordinó un proyecto de acción social que buscó “acompañar y fortalecer las capacidades organizativas de las organizaciones comunitarias de las Fincas de Palmar para la defensa del territorio campesino” (Kioscos Socioambientales VAS-UCR, 2011). A través de Kioscos Socioambientales, así como del apoyo de otras organizaciones sociales, como la Red de Mujeres Rurales, la Asociación de Iniciativas Populares Ditsó, la Coordinadora de Lucha Sur-Sur, el periódico alternativo Sociovoz, entre otros, se desarrolló una especie de campaña mediática alternativa, ya que, a través de distintos dispositivos (espacios de encuentro, elaboración de materiales socioeducativos, generación de un video documental, entre otros) se buscó la visibilización de la amenaza de desalojo que estaban viviendo las personas campesinas habitantes de Finca 9 y Finca 10, así como los impactos socioambientales que traería la construcción de este aeropuerto internacional para los ecosistemas del HNTS y los sitios arqueológicos, como las esferas precolombinas ubicadas en Finca 6, y toda la región sur del país en general (Mora, 2022).

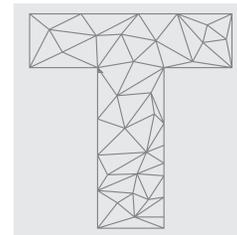


La oposición, que se germinó desde la Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur, fue escalando en términos mediáticos, al punto que, desde la Comisión Permanente Especial de Ambiente de la Asamblea Legislativa de Costa Rica, se llamó a ambas partes (Aviación Civil y la organización campesina) a comparecer ante el Poder Legislativo del país. Durante la comparecencia de Aviación Civil se dijo lo siguiente:

Como les digo, estos terrenos aeronáuticamente son excelentes, en realidad como ustedes vieron no hay mayor cultivo ahí en los extremos, en Finca 8 y Finca 11 creo que hay cultivo de plátano básicamente, en realidad son pocas las familias que hay que trasladar. El estudio de impacto ambiental que conlleva el estudio aviario y conlleva el estudio social, es parte de lo que hay que hacer y es parte de las soluciones que hay que darle a todo esto. En realidad, el proyecto está en su fase de análisis y esto es parte del insumo que debemos tener para ver si lo echamos a andar o no, pero sí creemos que es una buena oportunidad para llevar un poco más de riquezas a la zona que en realidad no la tiene. (Asamblea Legislativa, 4 de agosto del 2011)

Sin embargo, en la comparecencia donde participaron personas de la Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur se dijeron aspectos muy diferentes, que evidencian la existencia de un conflicto ante este proyecto:

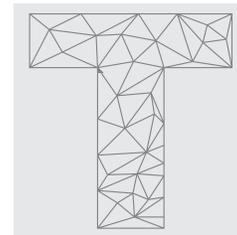
Según dice aquí este documento que traemos [muestra un mapa], dice que Finca 9 y Finca 10 no son sitios abandonados como ustedes lo hacen ver, todo lo contrario, son dos comunidades campesinas al igual que Finca 5, Finca 6 y Finca 12, todos esos lugares que por llamarse Fincas uno se imaginaría que son sitios abandonados. Finca 9 y Finca 10 tienen sus caseríos, sus plazas, sus centros de recreación, esas tierras nosotros las aprovechamos sembrando lo que comemos cada día, sembramos yuca, banano, papaya, frijoles, arroz, y ayote y en todo lo que va se relaciona con el agro. Ahí se mantienen grupos de hombres trabajando, labrando la tierra, muchas veces con las puras uñas, porque no tenemos financiamiento, ni recursos económicos para trabajar, pero sí lo hacemos con ahínco para mantener la cultura campesina, aquella cultura que creo que si nosotros luchamos, pues no va a desaparecer de este país, porque a como vemos, creemos que los ricos como que quieren desaparecer totalmente, quitar ese estorbo, porque pareciera que el campesino es algo como que les está estorbando. (Asamblea Legislativa, 8 de setiembre del 2011)



Es claro que las personas de las Fincas, a través de la organización campesina, no quieren irse de esta zona, a pesar de que supuestamente se les garantizaría un proceso de reubicación. A partir de las ideas expuestas por Porto-Goncalves (2009), las personas de las Fincas de Palmar han desarrollado un proceso de territorialización en estas tierras, es decir, han construido un territorio. De hecho, estas personas le llaman “territorio campesino”, el cual, en tanto proyecto territorial, posee sus propias reivindicaciones para seguir existiendo (Mora, 2022).

Durante el periodo analizado, desde Aviación Civil se contrató a una empresa consultora (Acciona Inforest) para que desarrollara el estudio de impacto ambiental (EslA) del proyecto del aeropuerto internacional. Este estudio se compone de unas 2843 páginas, que detalla aspectos como la descripción del proyecto, características ambientales del área de influencia, impactos del proyecto, acciones correctivas y compromisos ambientales, fases de desarrollo del proyecto, descripción de la normativa legal, descripción del ambiente físico, biológico y socioeconómico, un diagnóstico ambiental y otros.

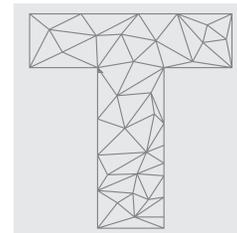
Es competencia institucional de la SETENA, revisar, evaluar y pronunciar criterio sobre el EslA. Sin embargo, al tratarse de un proyecto con dimensiones considerables e implicaciones regionales, SETENA emitió el estudio a distintas instituciones, para que expresaran su opinión y criterio técnico-científico sobre este. Algunas instituciones fueron la Universidad de Costa Rica (UCR), la Universidad Nacional (UNA), el Servicio Nacional de Aguas Subterráneas, Riego y Avenamiento (Senara), el SINAC, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), el Ministerio de Salud, el Museo Nacional, entre otros (SETENA, 2021).



La gran mayoría de las instituciones realizaron los respectivos análisis, e identificaron una importante cantidad de inconsistencias en el EsIA. Instituciones como la UCR, argumentaron que había capítulos del EsIA (por ejemplo, el estudio biológico y el socioeconómico) que debían redefinirse por completo. Después de la enorme cantidad de críticas y observaciones que la mayoría de las instituciones emitieron ante el susodicho EsIA (fases del estudio incompletas, muestreos con poca validez científica, falta de datos socioeconómicos sólidos, problemas de citación, entre otros), en el año 2015 la SETENA emitió una comunicación oficial hacia la Dirección General de Aviación Civil, con la siguiente información:

- Declarar desierta la licitación del proyecto de estudio de factibilidad socioeconómico, técnico, legal e institucional, para el desarrollo del AIRB
- Solicitar a OACI la devolución de los dineros para el proyecto del AIRB
- Instruir al director general para que remita los estudios pertinentes para fortalecer y mejorar los aeródromos de la región (SETENA, 2021).

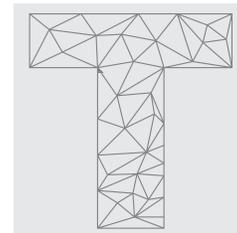
Si bien, desde la Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur se hizo lectura de este oficio como un triunfo político, lo cierto es que mientras siga vigente el decreto de interés nacional, el proyecto del aeropuerto internacional sigue latente. Ahora, ¿qué convierte este caso en un conflicto socioambiental? Lo primero es que los proyectos territoriales mencionados no pueden existir uno al lado del otro. Es decir, para que se lleve a cabo el proyecto territorial del aeropuerto, es necesario desplazar o, siendo más claros, desterritorializar el territorio campesino de las Fincas de Palmar Sur. Por otro lado, el sólo hecho de proyectar la construcción de esta mega obra, obliga a considerar los posibles impactos, en múltiples escalas, que se estarían generando. Utilizando la nomenclatura del Atlas de la Justicia Ambiental (EJAtlas, sf), podrían enlistarse los posibles impactos ambientales y socioeconómicos que ocasionaría la fase de construcción y desarrollo de este aeropuerto.



**Tabla 3. Características del conflicto socioambiental alrededor de la construcción de aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur según EJAtlas**

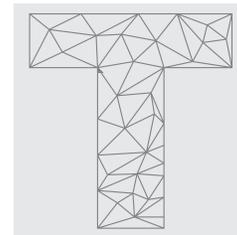
Categoría	Características
Tipo de conflicto (primer nivel)	Infraestructura y edificaciones en ambientes externos
Tipo de conflicto (segundo nivel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proyectos de puertos y aeropuertos</li> <li>- Conflicto por adquisición de tierras</li> <li>- Instalaciones turísticas (resorts, hoteles, marinas)</li> <li>- Humedales y zonas de manejo costero</li> </ul>
“Commodities” específicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Servicios turísticos</li> <li>- Tierras</li> </ul>
Área del proyecto	490 hectáreas
Tipo de población	Rural
Población afectada	105 familias
Inicio del conflicto	2010
Fin del conflicto	No ha finalizado
Impactos ambientales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contaminación del aire</li> <li>- Pérdida de biodiversidad</li> <li>- Desertificación</li> <li>- Pérdida estética y de paisaje</li> <li>- Contaminación del suelo</li> <li>- Erosión</li> <li>- Deforestación y pérdida de cobertura vegetal</li> <li>- Reducción ecológica y conectividad hidrológica</li> <li>- Inseguridad alimentaria</li> <li>- Riesgos al patrimonio arqueológico y a su declaratoria como patrimonio de la humanidad por UNESCO</li> </ul>
Impactos socioeconómicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desalojos</li> <li>- Desterritorialización del territorio campesino</li> <li>- Pérdida de estilos de vida tradicionales</li> <li>- Pérdida de prácticas, culturas y saberes tradicionales</li> <li>- Violación a derechos humanos</li> <li>- Desposesión de tierras</li> <li>- Pérdida de sentido de arraigo</li> <li>- Incremento de presencia policial</li> <li>- Especulación inmobiliaria y gentrificación</li> </ul>

**Fuente: Elaboración propia a partir de EJAtlas (sf).**



A esta lista se le podría sumar que, el sitio donde se pretende construir el aeropuerto se ubica dentro del delta de inundación de los ríos Grande de Térraba y Sierpe. Es una zona inundable, la cual, en el contexto actual de cambio climático, no es recomendable considerarla como posible sitio para la construcción de un aeropuerto internacional. Durante el año 2017, la tormenta tropical Nate generó gran cantidad de daños sobre las Fincas de Palmar Sur, evidenciando que los eventos hidrometeorológicos se convierten en una importante amenaza para la zona, y que, por tanto, es necesario pensar en la profunda relación que poseen las amenazas naturales con la gestión de desastres en esta zona del país (Meza, 2021).

Desde algunos sectores académicos y de investigación, se ha problematizado que, con la construcción del aeropuerto internacional en las Fincas de Palmar Sur, se estaría detonando un modelo de turismo poco amigable con la naturaleza y que, por el contrario, se estaría repitiendo la situación ocasionada tras la apertura del aeropuerto Daniel Oduber en Liberia, Guanacaste, como lo fue la presión sobre la tierra tras la introducción de inversión extranjera directa, que se ha traducido en el desplazamiento de personas locales y el aumento de un desarrollo inmobiliario como resorts, marinas, hoteles, campos de golf y otros. Esta situación ha generado una serie de conflictos socioambientales en distintas comunidades, como fue el caso de la comunidad de Sardinal de Carrillo, que salió a protestar a las calles debido a la desigualdad por el acceso al agua en la zona costera guanacasteca (Center for Responsible Travel, 2010).

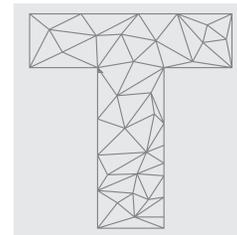


## VIII. CONCLUSIONES: COMPRENDER EL CONFLICTO SOCIOAMBIENTAL EN CLAVE DE MULTITERRITORIALIDAD

La Geografía Humana busca estudiar las interrelaciones entre los ámbitos culturales, económicos, políticos, sociales y otros, desde distintas escalas espaciales y temporales, en diversos contextos geográficos. Parte de los estudios de la Geografía Humana es la discusión de la territorialidad y las multiterritorialidades, ampliadas principalmente por corrientes latinoamericanas (especialmente brasileñas) del pensamiento geográfico. La conflictividad socioambiental ha solido analizarse desde corrientes como la Ecología Política Latinoamericana. La propuesta de este artículo es que los debates territoriales propios de la Geografía Humana pueden sumarse y complementar a la lectura de la Ecología Política Latinoamericana para comprender conflictos socioambientales.

No obstante, la propuesta tipológica de territorios que plantea Mançano (2009), si bien resulta bastante esquemática para sistematizar la información, no propone elementos teóricos para comprender específicamente la conflictividad socioambiental, de hecho, Haesbaert (2013) tampoco lo hace. Lo que se propone en este artículo es que es posible utilizar los debates territoriales de ambos autores para comprender las disputas y los conflictos de distintos actores socioterritoriales en un espacio geográfico determinado y que estos conflictos y debates bien pueden tener una fuerte connotación socioambiental. No obstante, es posible analizar el caso acá expuesto desde otras ópticas, como lo es la conflictividad agraria y la lucha por la tierra (Mançano, 2009).

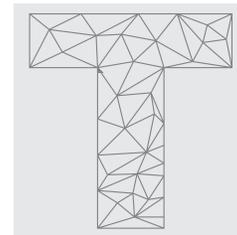
El conflicto socioambiental anteriormente expuesto puede ser visto bajo el enfoque de las multiterritorialidades. Se trata de la existencia de múltiples territorios con diferentes grados de poder político y económico y que, por tanto, evidencian que las multiterritorialidades no solo corresponden a la coexistencia de proyectos territoriales (como una suerte de romantización de lo espacial), sino que su traducción espacial implica conflictos, disputas, desplazamientos, transformaciones e impactos.



El proyecto territorial del aeropuerto internacional del sur no puede coexistir con el proyecto territorial campesino, reivindicado por la Organización de Lucha Campesina por Nuestras del Sur, ya que, en primera instancia, es necesario desalojar a las comunidades que habitan dentro de Finca 8, Finca 9, Finca 10 y Finca 11; en segunda instancia, el aeropuerto requerirá de otras instalaciones en su zona directa de influencia (hoteles, bodegas, alquileres de autos, restaurantes, entre otros) por lo que muchas comunidades campesinas vecinas (Finca 5, Finca 4 o Chánguena, Finca 6-11 por ejemplo) se verán indirectamente afectadas; en última instancia, la construcción de un aeropuerto internacional en las Fincas será el detonante de un modelo territorial muy distinto al que actualmente hay en la zona sur, cayendo en la posibilidad de repetir los impactos negativos que se vivieron en el caso guanacasteco (Silva, 2016). Esta comprensión multiescalar es propia del análisis de las multiterritorialidades, ya que se están pensando los impactos de este proyecto desde múltiples escalas espaciales.

La multiterritorialidad también refiere a la existencia de distintos proyectos territoriales que se imbrican y relacionan entre sí. Tal es el caso de las Fincas de Palmar, donde existen distintos tipos de proyectos territoriales (incluso más de los que se han analizado en este artículo, por ejemplo, la producción agroindustrial de palma aceitera, plátano y banano), con diferentes objetivos y que, en caso de que se construya el aeropuerto internacional, las repercusiones sobre estos podrían ser irremediables. Los proyectos territoriales de conservación arqueológica (con las esferas de piedra precolombinas) y conservación de la naturaleza (en el HNTS) podrían entrar en conflicto con el proyecto del aeropuerto internacional, ya que se trata de un megaproyecto que tendrá impactos en la fase de construcción de la obra, pero sobre todo en la fase de operación, los cuales suelen ser mayores, ya que se desarrollan como impactos acumulativos a lo largo de los años.

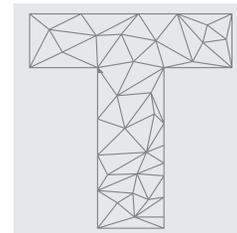
La lucha campesina dirigida por la Organización de Lucha Campesina por Nuestras Tierras del Sur, conformada por habitantes de Finca 9 y Finca 10, se convirtió en un actor socioterritorial con un proyecto territorial muy claro: la exigencia de seguir viviendo dentro de las Fincas (como lo han hecho desde que padecieron el abandono de la CBCR en la zona) y la oposición al aeropuerto internacional. La consigna de este actor socioterritorial ha sido apoyada y acompañada por diferentes sectores sociales, como lo han sido Kioscos Socioambientales de la UCR, la Red de Mujeres Rurales, Ditsö,



Bloque Verde, la Federación Costarricense para la Conservación (FECON), la Coordinadora de Lucha Sur-Sur (CLSS), Sociovoz y SURCOS, este último es un medio de comunicación alternativo que apoyó en la elaboración de un video documental, el cual muestra la forma tradicional en la que viven las personas campesinas en las Fincas y su preocupación a ser desalojadas, en caso de que se construya el aeropuerto internacional (Ferlini, 2011). Las acciones llevadas a cabo por la organización campesina son el principal indicador de la presencia de un conflicto socioambiental tras la posible construcción de este megaproyecto.

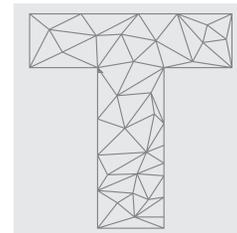
A partir del caso expuesto, se evidencia que las multiterritorialidades implican obligatoriamente un ejercicio del poder entre los actores socioterritoriales involucrados y que, más allá de hablar sobre la existencia de múltiples territorios, resulta necesario comprender los procesos de resistencia campesina como un proyecto territorial más, que está luchando contra un proyecto territorial enorme, como lo es la construcción de este megaproyecto. La lucha campesina es, por tanto, un territorio más, que configura este caso como un conflicto multiterritorial, al haber tantos proyectos territoriales involucrados, en un espacio geográfico relativamente pequeño, pero con implicaciones ambientales, económicas y culturales en múltiples escalas regionales.

Como futuros debates, es necesario que desde la academia se sigan aportando insumos para comprender las conflictividades y proyectos que están transformando las realidades, urbanas y rurales, de nuestro entorno. La instalación de megaproyectos en una zona, como es el caso de un aeropuerto internacional, requiere de una profunda reflexión y acción por parte de las Ciencias Sociales, para buscar contribuir con elementos que permitan pensar de forma crítica los territorios y las territorialidades.

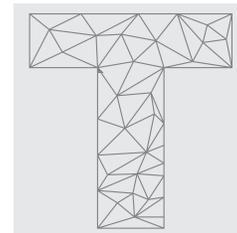


## V. BIBLIOGRAFÍA

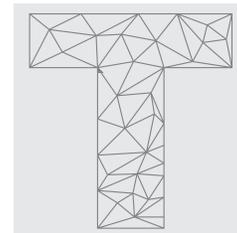
- Abedrapo, Eduardo (2011). Aspectos Institucionales para el desarrollo de megaproyectos de infraestructura de transporte en Latinoamérica. *Diálogo Regional de Política*. Repositorio de Inter-American Development Bank.
- Asamblea Legislativa (4 de agosto del 2011). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 11. Comisión Permanente Especial de Ambiente*. Departamento de Comisiones, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.
- Asamblea Legislativa (8 de setiembre del 2011). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 14. Comisión Permanente Especial de Ambiente*. Departamento de Comisiones, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.
- Barel, Yves (1986). *Le social et ses territoires. Espaces, jeux et enjeux*. Editorial Fayard e Foundation Diderot. Paris, Francia.
- Center for Responsible Travel (CREST). (2010). *Impacto del Turismo Relacionado con el Desarrollo en la Costa Pacífica de Costa Rica - Informe Ejecutivo*.
- Cerdas, Daniela (23 de junio del 2014). Unesco declara patrimonio mundial esferas precolombinas de Costa Rica. *El Financiero*. <https://www.elfinancierocr.com/negocios/unesco-declara-patrimonio-mundial-esferas-precolombinas-de-costa-rica/FRRA262TWBHC FNZETBMBXWZX7M/story/>
- Clare, Patricia (2011). *Los cambios en la cadena de producción de la palma aceitera en el pacífico costarricense. Una historia económica, socioambiental y tecnocientífica 1950-2007*. San José, Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia 2000.
- Consortio ACCIONA INFOREST (2013). *Estudio de Impacto Ambiental y Socioeconómico del Nuevo Aeropuerto Internacional en la Región Brunca*. Costa Rica: Dirección General de Aviación Civil y Organización Aviación Civil Internacional. San José, Costa Rica.



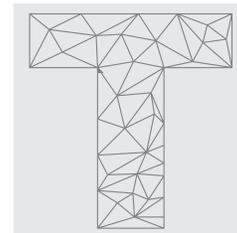
- Córdoba, Javier. (2010, 10 de noviembre). Gobierno arruinará candidatura de Parque de las Esferas indígenas como Patrimonio de la Humanidad con aeropuerto internacional en la Zona Sur. *Semanario Universidad*. <https://historico.semanariouniversidad.com/pais/gobierno-arruinara-candidatura-de-parque-de-las-esferas-indigenas-como-patrimonio-de-la-humanidad-con-aeropuerto-internacional-en-la-zona-sur/>
- Corrales, Francisco (2015). *Informe de investigación Museo Nacional de Costa Rica. Investigaciones arqueológicas en sitios con esferas de piedra, Delta del Diquís. El Sitio Finca 4 (P-254-F4) y su importancia regional*. San José, Costa Rica.
- Corrales, José y otros. (2015). *Tierra Campesina: Memoria de las comunidades Finca 9 y Finca 10*. Programas Kioscos Socioambientales. Universidad de Costa Rica.
- Decreto 22993-MIRENEM (17 de marzo de 1994). Creación del Humedal Térraba Sierpe. *La Gaceta* 54. San José, Costa Rica.
- Decreto 36226-MOPT (16 de octubre del 2010). Declaratoria De Interés Público De Las Acciones Para Determinar La Ubicación Y Construir Un Aeropuerto Internacional En La Zona Sur De Costa Rica. *La Gaceta* 212. San José, Costa Rica.
- Dirección de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (sin fecha). *Plan Maestro del Aeropuerto del Sur – Costa Rica*. Tomos I y II. San José, Costa Rica.
- Domínguez, Ramona y otros. (2019). *Tierras en lucha: Resistencia campesina. Atlas de la memoria de las comunidades de Finca Chánguena, Finca 9 y Finca 10 de Palmar Sur de Osa, 2016-2019*. Programa Kioscos Socioambientales y Escuela de Ciencias Políticas. Universidad de Costa Rica.
- EJAtlas. (s. f.). *Environmental Justice Atlas*. Recuperado de <https://ejatlas.org/>
- Escobar, Arturo. (1996). *Construir el futuro desde el Sur: Ensayos para una crítica poscolonial de las razones de desarrollo*. Litoral.



- Ferlini, Alejandro [majandrofcc] (11 de junio del 2011). *Botas con machete. La cultura campesina amenazada en la zona sur de Costa Rica*. [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=kS4MsDLUsX0&t=1215s>
- Gudynas, Eduardo. (2009). Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. Contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual. *Extractivismo, política y sociedad*, 17-32.
- Guillén, María José. (2020). Emprendedores sin tierra: Neoliberalismo, reforma y lucha campesina en Palmar Sur, Osa. *Anuario Centro de Investigación y Estudios Políticos*, 56-86
- Haesbaert, Rogério (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales* No. 8, 9-42.
- Hall, Carolyn (1984). *Costa Rica, una interpretación geográfica con perspectiva histórica*. San José: Editorial Costa Rica.
- Harvey, David (1992). *La condición de la posmodernidad*. Editorial Hucitec. Sao Paulo, Brasil.
- INDER (2021). *Repositorio institucional de expedientes de las Fincas*. San José Costa Rica.
- Juana, (Pseudónimo, Comunicación personal, 10 de agosto del 2021).
- Kioscos Socioambientales VAS-UCR (2011). *Informe de labores del año 2011*. <https://drive.google.com/file/d/19ZXujleQOzUO5oPpuMulbLBRiX7aiP3c/view?usp=sharing>
- Kioscos Socioambientales VAS-UCR (2023). *Archivo de oficina*. Universidad de Costa Rica.
- La Nación (12 de abril del 2006). Museo comunitario revivirá historia de Osa. *La Nación*. <https://www.nacion.com/ciencia/museo-comunitario-revivira-historia-de-osa/GI2QDWYXTBAYRJMG5C4Z7C6AZQ/story/>
- Lacoste, Yves (1988). *A Geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra*. Editorial Papirus. Campinas, Brasil.
- Leff, Enrique. (2002). *Racionalidad ambiental: La reapropiación social de la naturaleza*. Siglo Veintiuno Editores.
- Lilieth, (Pseudónimo, Comunicación personal, 10 de agosto del 2021).



- Lopes de Souza, Marcelo (2013). *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Rio de Janeiro, Brasil: Editorial Bertrand Brasil.
- Mançano, Bernardo (2009). Sobre la tipología de los territorios. En M. Saquet, y S. Eliseu, *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos* (págs. 197-216). São Paulo, Brasil: Editora Expressão Popular.
- Martínez-Alier, Joan. (2002). La ecología política y el ecologismo popular en América Latina. *Fronteras de la economía ecológica*, 15-29
- Massey, Doreen (1993). *Power geometries and a progressive sense of place. Mapping the futures: local cultures, global changes*. Editorial Routledge. Londres y Nueva York.
- Meza, Cristopher (2021). *Repensando la Tormenta Nate desde lo sociopolítico en las comunidades de Palmar Sur en el periodo 2017-2018* [Tesis de Licenciatura en Ciencias Políticas, Universidad de Costa Rica]. Repositorio Institucional, Universidad de Costa Rica).
- Ministerio de Cultura y Juventud (2014). *Precolumbian Chiefdom Settlements with Stone Spheres of the Diquís*. <https://whc.unesco.org/en/list/1453>
- Mora, José Antonio (2022). *Multiterritorialidades y conflictos por la tierra en Costa Rica: el caso del Antiguo Distrito Bananero de Palmar*. [Tesis de Maestría Académica en Geografía, Universidad de Costa Rica]. Repositorio Institucional, Universidad de Costa Rica).
- Nadia, (Pseudónimo, Comunicación personal, 11 de agosto del 2021).
- Pablo, (Pseudónimo, Comunicación personal, 20 de octubre de 2021).
- Porto-Goncalves, Carlos Walter (2009). De Saberes y de Territorios: diversidad y emancipación a partir de la experiencia latinoamericana. *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*, 121-136.
- Quintanilla, Ifgenia (2004). *Las esferas de piedra del Pacífico Sur de Costa Rica: Descifrando el "enigma" desde la arqueología*. [Tesis de Maestría, Universidad Autónoma de Barcelona]. Repositorio institucional. Departamento de Prehistoria, Universidad Autónoma de Barcelona.
- RAMSAR (2020). *The List of Wetlands of International Importance*. <https://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/sitelist.pdf>



- Rincón, Luis Felipe (2011). Reforma agraria en Colombia. De los esfuerzos reformistas a la contrarreforma agraria. En Mançano (Comp). *La actualidad de la Reforma Agraria en Latinoamérica y el Caribe*. Sao Pablo, Brasil. Editorial CLACSO-FAO.
- Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA) (2021). *Expediente D1-11752-2013 SETENA "Aeropuerto Internacional de la Región Brunca"*. San José, Costa Rica.
- Silva, Arturo. (2016). *El movimiento social por el agua en Sardinal de Guanacaste*. [Tesis de Licenciatura en Sociología, Universidad de Costa Rica]. Repositorio Institucional, Universidad de Costa Rica).
- Svampa, Maristella. (2015). Consenso de los commodities y lenguajes de valoración en América Latina. *Nueva Sociedad*. (257), 126-141.
- UNESCO. Centro de Patrimonio Mundial. (s.f.). *Lista del Patrimonio Mundial*. <https://whc.unesco.org/es/list/?iso=cr&search=&>
- UNESCO (1972). *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*. <https://whc.unesco.org/en/conventiontext/#Article11.4>
- Vecslir, Lorena, y Tommei, Constanza (2013). Hacia un proyecto territorial para un paisaje cultural. La Quebrada de Humahuaca, Jujuy, Argentina. *Bitácora*. 22, 61-74.