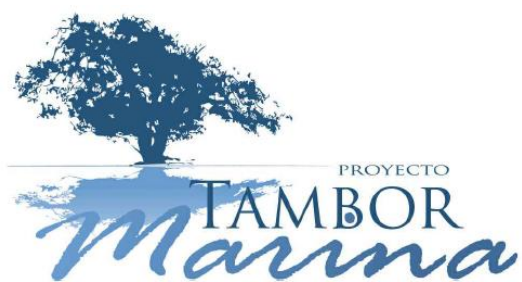


**PROYECTO MARINA TAMBOR,
EN PUNTA PIEDRA AMARILLA,
COSTA RICA**

Breve descripción





ÍNDICE



ÍNDICE

ANTECEDENTES	1
1. INTRODUCCIÓN	2
2. ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO BÁSICO DEL SUR DE LA PENÍNSULA DE NICOYA.....	2
3. FILOSOFÍA BÁSICA DEL PROYECTO.....	3
4. PARTE TERRESTRE DEL PROYECTO	4
5. FILOSOFÍA DE LA MARINA	6
6. PARTE MARÍTIMA DEL PROYECTO	6
7. DISEÑO PRELIMINAR DE LA MARINA.....	8
7.1. Posibles fases de construcción de la marina.....	10



MEMORIA



ANTECEDENTES

El presente documento se redacta en cumplimiento del Reglamento que desarrolla la Ley 7744 de 1997 ("Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos")....., ... al objeto de.....

Costa Rica, marzo de 2018

Fdo.:

1. INTRODUCCIÓN

Punta Piedra Amarilla, PPA, es una propiedad con 3.5 kms de costa volcada sobre la Bahía Ballena, donde se encuentra la famosa Playa Tambor. Por su ubicación, singular belleza y su orografía, PPA es una propiedad única para cualquier desarrollo turístico.

En un rincón determinado de su costa, se han llevado a cabo todos los estudios y diligencias previas, con el fin de saber a ciencia cierta sobre la idoneidad de esa ubicación para desarrollar allí una marina y los resultados han sido excelentes.

Por si eso fuera poco, los alrededores de PPA, es decir, el Sur de la Península de Nicoya, cuentan con una incipiente pero bien asentada infraestructura turística e infinidad de bellezas naturales sumamente atractivas para cualquier visitante.

Al amalgamar todo lo anterior, se ha propiciado el nacimiento del Proyecto Marina Tambor, que incluye la construcción de la Marina, arropada por los diferentes desarrollos turísticos que se construirán en la parte terrestre de PPA.

2. ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO BÁSICO DEL SUR DE LA PENÍNSULA DE NICOYA

Esta zona gozó de un florecimiento económico y turístico constante desde que Barceló abrió el Hotel Playa Tambor y mejoraron los medios de transporte marítimo con Puntarenas. El turismo que llegaba en aquella época al Hotel era de medio-alto poder adquisitivo (basado sobre todo en el turismo alemán TUI, Hetzel y Krautzer y el turismo español de TURAVIA) y, a pesar de ser un establecimiento "todo incluido", los visitantes salían continuamente a recorrer la zona y repartían riqueza por todas partes. En esos momentos, el hotel Playa Tambor era el motor económico de la zona.

Luego, algunos asuntos fueron cambiando esa dinámica: el primero sucedió durante el ejercicio de D. Carlos Roesch como Ministro de Turismo, pues hubo un incremento de las tasas aeroportuarias que afectó enormemente a las empresas alemanas de aviación y por ende, a los turoperadores que las utilizaban. Ya esto se dejó sentir negativamente en la zona. Poco después, a finales del 98, llegó el huracán Mitch, cuyas noticias internacionales hicieron bajar enormemente la llegada de turistas a todo el País. Barceló comenzó a trabajar entonces, a base de ofertas cada vez más bajas, con el turismo local para llenar el hueco, lo cual produjo que el hotel bajara su estándar de calidad y, por tanto, el turismo de calidad dejara de venir. A partir de ese momento, la zona empezó a sufrir enormemente, pues el turismo local no sale del Hotel. Para colmo, en el 2008 llegó la crisis mundial y se cargó de un plumazo toda la euforia de bienes raíces que todavía mantenía un poco a la economía local.

En este momento, quitando lugares puntuales como Sta. Teresa y Montezuma, la economía local está prácticamente parada y se ha convertido en pura subsistencia.

La problemática a la que se enfrenta la población del sur de la península de Nicoya es:

- Calidad de carreteras internas muy deficiente.
- Calidad de carretera de enlace con el resto de la Península, ruta 160, muy mala.

- Pobre servicio de transporte marítimo con Puntarenas (solo Ferry Barceló).
- Escuelas y colegios del MEP con, en general, con poca calidad tanto en la enseñanza como en el manejo y control de los estudiantes.
- Abandono escolar importante con casos incipientes de drogas y prostitución juvenil.
- Por falta de posibilidad de estudios superiores en la zona, emigración juvenil o familiar forzosa persiguiendo la calidad en la enseñanza para los chicos.
- Estacionalidad Turística cada vez más corta y acusada.
- Abandono del agro y pesca cada vez más dura y escasa. Precios en poder de los intermediarios.
- Por falta de hospital en la zona, se tienen que desplazar cada vez que hay una emergencia o cualquier tratamiento que lo requiera.

Paradójicamente, esta zona posee gran cantidad de atractivos turísticos, suficientes para llegar a ser, sin lugar a dudas, uno de los puntos turísticos neurálgicos de Costa Rica.

El reto es conseguir que llegue más turismo pero con poder económico suficiente para que genere riqueza y siempre con respeto hacia el medio social y ambiental que le rodea.

Puntualmente en el Muelle de Tambor, el censo oficial en el 2006 fue de 26 familias, ahora hay unas 50 y se teme que, debido a la falta de control y organización, el número siga en aumento. Estas familias nuevas que llegan, carecen de todo servicio básico por lo que han convertido el lugar en un verdadero estercolero donde conviven con sus hijos de todas las edades en unas condiciones tercermundistas.

3. FILOSOFÍA BÁSICA DEL PROYECTO

Situado en la estratégica Bahía Ballena en el Sur de la Península de Nicoya, este Proyecto pretende llevar a cabo un desarrollo turístico, comercial y habitacional en una finca de 360 has, con 3,5 kms de línea de costa, dentro de los cuales se construiría una marina turística y otros servicios marítimos.

Este Proyecto, tanto en su conjunto marino como terrestre, tiene la finalidad de atraer, no solo Turismo sino también "VIDA" en general que genere movimiento comercial, puestos de trabajo y riqueza en toda esta zona. Igualmente generaremos futuros profesionales mejor preparados gracias a la implementación de la educación dual.

Los promotores de este Proyecto, primero, vivimos en el Sur de la Península por que la amamos y creemos en su gran potencial y, segundo, estamos convencidos de que se puede crear un proyecto económicamente exitoso, haciendo las cosas bien y consiguiendo un "producto final" con el que, tanto vecinos como visitantes, se sientan felices e identificados. Hay una gran mayoría de vecinos que quiere esto y existe un segmento de público en general muy importante que lo busca, ya sea para visitarlo o para fijar en él su residencia.

Sin duda será muy importante para el Proyecto, buscar siempre la máxima eficiencia, tanto energética como en tratamiento de desechos. Igualmente el mínimo impacto visual y ambiental.

Respecto al asunto del Muelle, aunque el Estado imputa directamente a la Municipalidad como responsable última de buscar una solución, seremos nosotros, los promotores, los que, con mucho respeto, trataremos de solucionar este asunto, para lo cual ya tenemos preparada, a través de nuestra Fundación (Fundación para el Desarrollo Armónico Peninsular, FUNDARPEN), una propiedad de 20,000 m², situada a aproximadamente 1km de distancia frente a la calle pública y ya estamos en conversaciones con una pequeña empresa desarrolladora local que se encargará de la construcción de las viviendas, algunas de las cuales se financiarán a través del BANHVI y otras mediante créditos blandos que estamos tratando con el Banco Nacional. Esta propiedad que se pretende facilitar calculamos que tendrá, en los próximos 5 años, un incremento de su valor de un 300%.

Igualmente, los promotores son conscientes de la gran importancia que este Proyecto tiene, no solo para Tambor sino para todo el conjunto del Sur de la Península y por eso, pretende invitar a los líderes comunales (Municipalidades, Cámaras Empresariales, Asociaciones de Desarrollo, etc.) a formar juntos un grupo de trabajo que sirva para estar puntualmente informados de todo lo relacionado con el Proyecto y que por eso puedan opinar y aconsejar sobre cualquier tema que se considere oportuno. Por supuesto, está muy claro que, al tratarse, la gran mayoría, de personas poco versadas en estos temas, puede dar lugar a cierto tipo de complicaciones, pero, por encima de todo, se busca que los vecinos estén siempre al tanto y los promotores nos podamos enriquecer con sus comentarios, en suma, es mejor una buena discusión a tiempo que un grave problema después.

4. PARTE TERRESTRE DEL PROYECTO

En las 360 has de la parte terrestre, se pretenden desarrollar unos hoteles tipo "boutique" construidos a base de cabañas en medio de la montaña con vistas al mar. Igualmente, frente a calle pública, se pretende construir un hospital y a su alrededor, un número todavía indeterminado de bungalós concebidos para residentes jubilados y turismo médico.

A lo largo del 1,5 kms del límite con esa calle pública, aparte del hospital, se construirán locales comerciales. También se construirán, aparte de las casas para los pescadores del Muelle, un número todavía indeterminado de alojamientos para los trabajadores que vendrán, con sus familias, desde el resto del País a colaborar con todo este desarrollo. Igualmente, una plaza pública donde se organicen al aire libre, todo tipo de eventos como conciertos, mercados con productos orgánicos locales, comidas, artesanías, cine, teatro, etc.

Zonas de condominios, apartamentos y deportes no solo para deportistas locales sino también para equipos internacionales que puedan aprovecharse del buen clima para entrenarse mientras en su País se están congelando.

Zonas de paseo por toda la propiedad con caminos aptos, tanto para bicicletas como para sillas de ruedas motorizadas o carros eléctricos.

Zona de enseñanza en coordinación con el INA y estamos en conversaciones con varias universidades para montar una en este desarrollo. Hay escuelas y colegios públicos locales pero, desgraciadamente, la calidad de la enseñanza y del manejo de los estudiantes es muy pobre y eso nos está afectando demasiado, por eso nuestra meta es lograr que los chicos puedan acceder a una enseñanza de calidad desde sus primeros años hasta que se

licencien, sin necesidad de emigrar a ninguna parte. Y se firmarán contratos con todas las empresas que se instalen en este desarrollo para que podamos ofrecerles también la educación dual mediante la cual los alumnos puedan optar a tener ya una experiencia laboral antes de que se licencien.

Conclusión

Esta parte del desarrollo pretende:

- Ser la cobertura social que necesita la Marina.
- Atraer a un turismo responsable que valore la calidad ambiental del entorno y disfrute su ambiente social.
- Atraer al turismo deportivo.
- Atraer a residentes jubilados que sientan que por fin han podido acceder a su pedacito de paraíso donde la cercanía al servicio hospitalario les da confianza y tranquilidad.
- Ser una vía para que los artistas y los productores locales puedan dar a conocer y comercializar sus productos.
- Evitar al máximo los intermediarios potenciando el contacto directo de los productores con el público.
- Potenciar que los agricultores vuelvan a cosechar y, con la ayuda de expertos, lo hagan de la forma más sostenible posible. Igualmente buscar nuevos productos que ofrecer y potenciar la manufactura.
- Crear un clima social sostenible donde los vecinos se sientan identificados con el Proyecto y los visitantes disfruten del intercambio cultural.
- Crear un equilibrio sostenible entre desarrollo y naturaleza para que el visitante disfrute la experiencia de sentirse cómodo y seguro pero rodeado de Naturaleza exuberante.
- Crear áreas estratégicas donde los animales puedan estar cómodos y un pasillo natural por el cual puedan transitar sin problemas.
- Arborizar la propiedad para restituir al máximo la flora autóctona perdida después de muchos años de haber estado convertida en potrero.
- Crear lagunas artificiales para potenciar la llegada de aves.
- Brindar a los estudiantes la posibilidad de experimentar un trabajo remunerado en la actividad que esté estudiando y a las empresas la posibilidad de ir formando a sus próximos empleados.
- En coordinación con el INA y otras entidades, brindar a los vecinos empleos capacitación suficiente para acceder a la gran variedad de empleos que este Proyecto generará.
- En caso de necesidad, no traer trabajadores solos de fuera, sino familias enteras.
- Construir alojamientos y servicios adecuados para dichas familias.

- Brindar a los habitantes del precario del Muelle de Tambor la propiedad de una parcela con casa frente a calle pública a 1km aproximado de distancia del Muelle.

5. FILOSOFÍA DE LA MARINA

Esta Marina sería construida dentro del aproximadamente 1,5 Kms que hay de distancia entre el Muelle de Tambor y el accidente geográfico llamado el Bajo del Negro.

Todos somos conscientes de la dificultad que entraña hacer viable económicamente una marina, igual que tenemos claro que un restaurante muy grande, aunque tenga un buen número de comensales, siempre se verá vacío. Por eso, nuestro reto es construir una primera fase, lógicamente, con todos los servicios básicos pero que sea fácil de manejar y dejar abierta y preparada, en la medida de lo posible, su ampliación, en caso de considerarse oportuno.

Dicho lo anterior, la filosofía principal de la Marina es:

- Usar la infraestructura y los medios que la propia Marina ofrece para hacer que los residentes locales vuelvan a ver el mar como una fuente de disfrute familiar y ayudarles a descubrir nuevas formas, más sostenibles que la pesca, de aprovechar las posibilidades comerciales que el mar ofrece.
- Hacer de la Marina un vehículo para colaborar con todas las voluntades enfocadas en mejorar las condiciones del mar que nos rodea.
- Hacer de la Marina un lugar de encuentro para todos aquellos que simpaticen o se quieran integrar en el Mundo Marino, de la Navegación y de la Náutica. Creación de la Federación Nacional de Vela y Motonáutica para coordinar con otras federaciones extranjeras, la organización de todo tipo de eventos internacionales.
- Hacer de la Marina un negocio suficientemente exitoso como para que cumpla el equilibrio de mantener felices a los inversionistas y que siempre queden fondos y medios suficientes para seguir colaborando a través de nuestra Fundación, con todos aquellos proyectos enfocados en el mar que se consideren oportunos.
- La Marina se va a apoyar en ciertas facilidades externas construidas alrededor las cuales formarán parte del Proyecto Marina Tambor y ayudarán para cumplir mejor con todas las metas.

6. PARTE MARÍTIMA DEL PROYECTO

Esta Marina pretende ser una Marina "activa", esto es porque se desarrollarán en ella y alrededor, multitud de diferentes actividades y por eso tendrá tres partes bien diferenciadas:

- 1) Parte Exterior. Está fuera de la Marina, es pública y comprende los servicios de:
 - Parqueo.
 - Ferry (Lugar de atraque y embarque y desembarque con oficina de venta de tickets). El tipo de ferry que se pretende es el Jet Foil, el cual pensamos que es el

ideal para el servicio que se pretende facilitar. Pequeño y rápido, muchas veces con menos pasajeros cada vez.

- Pescadores (Lugar de atraque y facilidades para manipular y comercializar su producto. Así mismo tendrán un lugar para almacenaje, taller y baños privados).
- Centro Comercial con todo tipo de comercios y servicios con vista directa a la Marina. Transporte gratuito entre el C.C. y el Ferry (para evitar trasiego excesivo de autos).
- Residencias y hoteles con vista directa a la Marina.
- Parqueo controlado en Puerto Caldera para aquellos que no necesiten el carro en Tambor o simplemente quieran venir a pasar el día.
- Servicio de busetas que conecten la marina con los alrededores.
- Etc.

2) Parte Pública. Esta es la parte interna de la Marina que puede ser visitada por el público en general sin pasar ningún control y constará de:

- Parqueo.
- Baños públicos.
- Zona de paseo.
- Pequeño Centro Comercial con servicios básicos (cafetería, restaurantes, bróker de embarcaciones, tiendas de conveniencia, de repuestos y de ropa, etc.).
- Oficinas (gubernamentales, de la Marina, Área de Pesca Responsable, Cámaras empresariales, Asociaciones comunales, Fuerza Naval, etc.).
- Etc.

3) Parte privada. Esta parte de la Marina tendrá, por seguridad, el acceso restringido y constará de:

- Parqueo.
- Club Náutico (tiendas de deportes náuticos frente al atraque, recepción, oficina, salas de reunión, aulas, dormitorios, cocina, comedor, baños, etc.).
- Área de aparcamiento de embarcaciones menores.
- Bodegas de socios.
- Área de dique seco con taller y almacenaje.
- Rampa y servicio de grúa.
- Acceso peatonal a los atraques.
- Club de Yates (recepción, oficina, salones, restaurante, cocina, piscinas, spa, áreas deportivas y alojamientos para socios y transeúntes).
- Alojamiento para miembros de la Naval y de cualquier otra fuerza o institución gubernamental o privada que lo precise.

- Etc.

7. DISEÑO PRELIMINAR DE LA MARINA

El presente apartado tiene por objeto presentar las consideraciones acerca del diseño preliminar de la marina y mostrar sus principales características.

Para ello, y tras elaborar un pequeño análisis sobre las marinas actualmente operativas en Costa Rica (zona de influencia, habitantes, número de atraques disponibles, ocupación, etc.), se ha realizado un diseño preliminar de la marina adecuado a la realidad del lugar, orientando las obras de abrigo y bocanas de forma que la marina esté correctamente protegida frente a los oleajes existentes en la zona de estudio.

A continuación, se presenta el diseño preliminar completo de la marina con el fin de tener una visión general de la misma (ver Figura 1), junto con sus principales características:

- Longitud del dique principal: 360 m.
- Longitud del contradique: 240 m.
- Anchura de la bocana Este: 60 m.
- Anchura de la bocana Oeste: 58.5 m.
- Área de la dársena (espejo de agua): 87,277.8 m².
- Área de tierra: 90,169.1 m².
- Área total de ocupación: 153,069.5 m².
- Número de embarcaciones: variable entre 250 y 320 embarcaciones (en función de la distribución y tamaño de las embarcaciones final).
- 1,739.5 metros lineales de muelle, de los cuales se destinarán 30 m mínimo para el muelle de recepción.
- De acuerdo a lo que se indica en el apartado 6. del presente documento y cumpliendo con lo establecido por el Reglamento que desarrolla la Ley 7744 de 1997 ("Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos"), la marina contará con los siguientes servicios e instalaciones (ver leyenda del plano para la ubicación de cada uno de ellos):
 1. Edificios de gobierno.
 2. Capitanía de puerto.
 3. Centro comercial.
 4. Hotel.

5. Club náutico.
6. Restaurantes.
7. Estaciones de servicio.
8. Servicios sanitarios.
9. Talleres de embarcaciones.
10. Almacenes para embarcaciones.
11. Grúa de izado de yates.
12. Planta de tratamiento.
13. Edificio administrativo.
14. Rampa de deslizamiento.
15. Atracaderos.
16. Muelle de recepción.
17. Medios de varado.
18. Muelle de Ferry.
19. Muelle público.
20. Rampa deslizamiento veleros.
21. Caseta de seguridad.
22. Zona de carena (aparcamiento embarcaciones).
23. Parqueo.
24. Zona verde/parque.

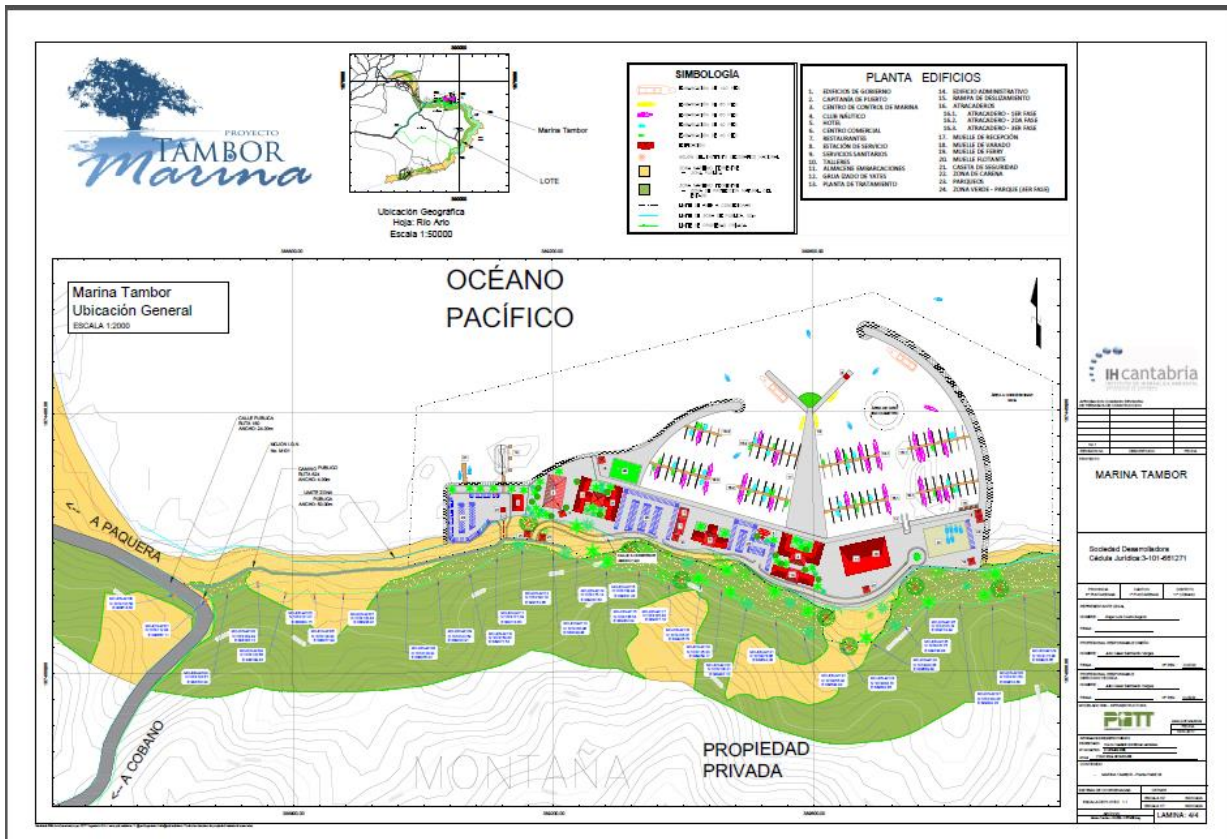


Figura 1. Plano en planta de la marina.

7.1. Posibles fases de construcción de la marina

De forma preliminar, se ha dividido la construcción de la marina en diferentes fases de desarrollo ("Fase 1" y "Fase 2"), las cuales se ven reflejadas en la Figura 2 y Figura 3 respectivamente. Las características principales de la marina para cada una de estas fases se presentan a continuación.

FASE 1 (ver Figura 2)

- Longitud del dique principal: 360 m.
- Longitud del contradique: 81 m.
- Anchura de la bocana: 60 m.
- Área de la dársena (espejo de agua): 53,325.5 m².
- Área de tierra: 82,078.1 m².
- Área total de ocupación: 143,703.5 m².
- Número de embarcaciones: variable entre 125 y 160 embarcaciones (en función de la distribución y tamaño de las embarcaciones final).

- 1,343.5 metros lineales de muelle, de los cuales se destinarán 30 m mínimo para el muelle de recepción.

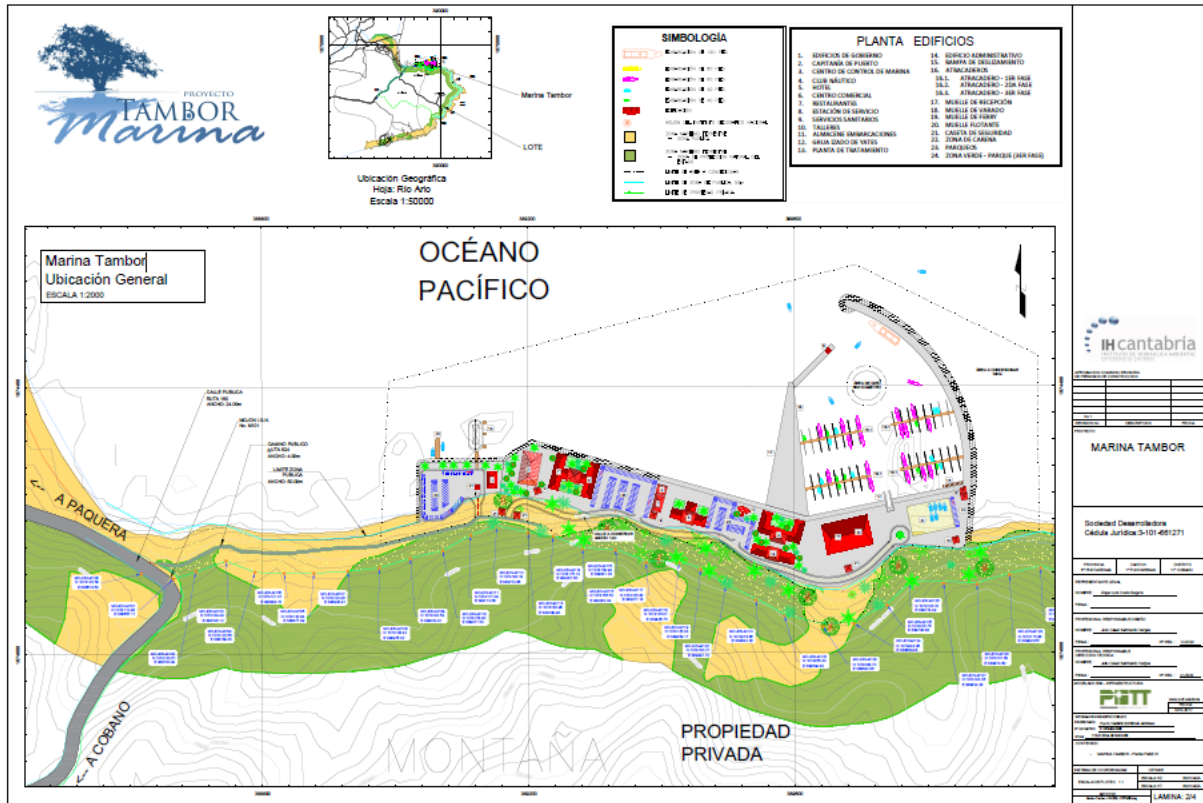


Figura 2. Plano en planta de la marina. Fase 1.

FASE 2 (ver Figura 3)

- Longitud del dique principal: 360 m.
- Longitud del contradique: 162 m.
- Anchura de la bocana: 60 m.
- Área de la dársena (espejo de agua): 73,277.8 m².
- Área de tierra: 82,078.1 m².
- Área total de ocupación: 144,978.5 m².
- Número de embarcaciones: variable entre 200 y 260 embarcaciones (en función de la distribución y tamaño de las embarcaciones final).
- 1,423.5 metros lineales de muelle, de los cuales se destinarán 30 m mínimo para el muelle de recepción.

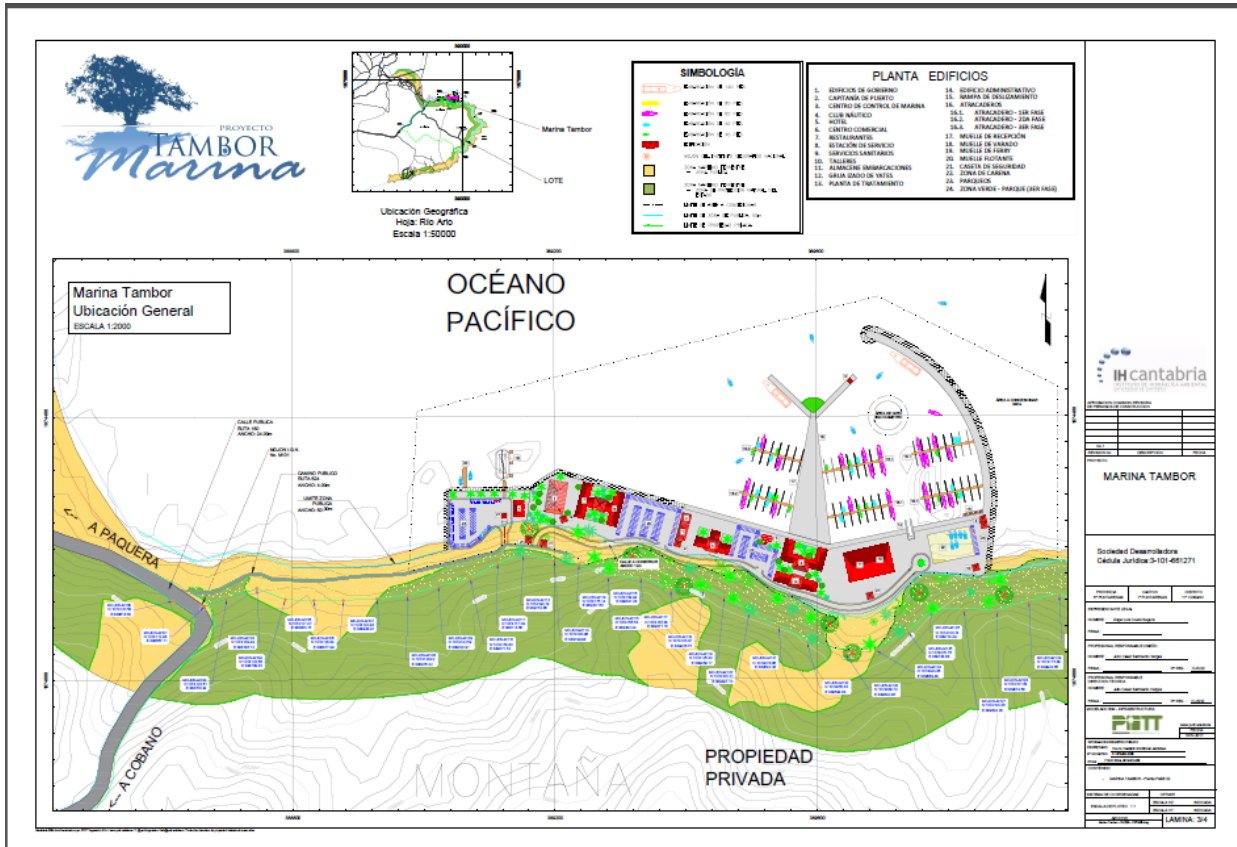


Figura 3. Plano en planta de la marina. Fase 2.