



**MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS,  
SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL  
APDO 13-4.400 CIUDAD QUESADA, SAN CARLOS  
TEL. 24-01-09-15 / 24-01-09-16 FAX 24-01-09-75**

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29

**ACTA 59-2020**

**SESIÓN EXTRAORDINARIA**

VIERNES DIECISÉIS DE OCTUBRE DEL DOS MIL VEINTE A LAS DIECISÉIS HORAS DE FORMA VIRTUAL MEDIANTE LA PLATAFORMA MICROSOFT TEAMS.-

**ASISTENCIA. –**

**MIEMBROS PRESENTES:**

**REGIDORES PROPIETARIOS, SEÑORES (AS):** Juan Diego González Picado (Presidente Municipal), Yuset Bolaños Esquivel (Vicepresidente Municipal), Luis Fernando Porras Vargas, Ashley Tatiana Brenes Alvarado, Alexander Vargas Porras, Diana María Corrales Morales, Luis Fernando Solís Sauma, José Pablo Rodríguez Rodríguez, Vanessa Ugalde Quirós. -

**REGIDORES SUPLENTES, SEÑORES (AS):** Evaristo Arce Hernández, Magally Herrera Cuadra, Álvaro Ignacio Esquivel Castro, Marianela Murillo Vargas, Keilor Chavarría Peñaranda, Diego Armando Chiroides López, María Luisa Arce Murillo, Isabel Rodríguez Vargas, Luis Diego Bolaños Vargas. --

**SÍNDICOS PROPIETARIOS, SEÑORES (AS):** Hilda María Sandoval Galera, Xinia María Gamboa Santamaría, Maria Mayela Rojas Alvarado, Leticia Campos Guzmán, Guillermo Jiménez Vargas, Thais Chavarría Aguilar, Anadis Huertas Méndez, Javier Campos Campos, Eladio Rojas Soto, Miguel Ángel Vega Cruz, Carlos Chacón Obando, Aurelio Valenciano Alpízar, Omer Salas Vargas. --

**SÍNDICOS SUPLENTES, SEÑORES (AS):** Victor Hugo Gamboa Brenes, Wilson Manuel Román López, Juan Pablo Gamboa Miranda, Marino Carvajal Villalobos, Margarita Herrera Quesada, Maikol Andrés Soto Calderón, Ananyzy Hidalgo

1 Jiménez, Isabel Cristina Chaverri Hidalgo, Hellen María Chaves Zamora, Yania  
2 Esquivel Molina, Maybell Morales Ulate. -

3

4 **ALCALDE MUNICIPAL:** Alfredo Córdoba Soro. –

5 **SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL:** Ana Patricia Solís Rojas. -

6 **ASISTENTES POR INVITACIÓN:** Señor Tomás Figueroa, Viceministro de  
7 Infraestructura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ileana Aguilar  
8 Aguilar, Coordinadora de la Unidad Técnica Vial de la Carretera Florencia-Naranjo,  
9 Patricia Romero y Víctor Lizano Barahona, miembros de la Asociación Pro carretera  
10 Naranjo-Florencia,

11 **VISITANTES:** ---. -

12

**MIEMBROS AUSENTES**

13

**(SIN EXCUSA)**

14

15 Hansel Gerardo Araya Jara, Laura Araya Vásquez. –

16

17

**MIEMBROS AUSENTES**

18

**(CON EXCUSA)**

19

20

\*\*\*NO\*\*\*

21

22

**ARTÍCULO I.**

23

**LECTURA DEL ORDEN DEL DÍA.**

24

25 El señor Juan Diego González Picado, Presidente Municipal, procede a dar  
26 lectura al orden del día, el cual se detalla a continuación:

27

28 **1.-** Comprobación del Quórum. –

29 **2.-** Lectura del orden del día aprobado mediante el Artículo N° XIII, Acuerdo N°18  
30 del Acta N° 47 de la Sesión Ordinaria celebrada el lunes 24 de agosto del 2020, en

1 el Salón de Sesiones de esta Municipalidad y el Artículo N° X, Acuerdo N° 18 del  
2 Acta N° 58 de la Sesión Ordinaria celebrada el lunes 12 de octubre, de manera  
3 virtual, mediante plataforma Microsoft Teams.

4

- 5 • Atención a los señores Tomás Figueroa, Viceministro de Infraestructura del  
6 Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a la Ingeniera Ileana Aguilar,  
7 Coordinadora de la Unidad Técnica Vial de la Carretera Florencia – Naranjo.

8

9 **TEMA A TRATAR:**

10

- 11 • Informe sobre los avances y estado actual de los Proyectos de construcción  
12 de la Carretera Florencia – Naranjo y proyectos relacionados.

13

14 **3.- Oración. -**

15

**ARTÍCULO II.**

16

**ORACIÓN.**

17

18 La señora Yuseth Bolaños Esquivel, Regidora Municipal, dirige la oración.

19

20 **Nota:** Al ser las 16:01 horas, el Presidente Municipal Juan Diego González Picado,  
21 decreta un receso de once minutos en razón de que los invitados a participar en la  
22 sesión tienen problemas de conectividad. -

23

24 **Nota:** Al ser las 16:15 horas el Presidente Municipal, Juan Diego González Picado,  
25 retoma la sesión, y decreta un receso de cinco minutos. -

26

27 **Nota:** Al ser las 16:20 horas el Presidente Municipal, Juan Diego González Picado,  
28 retoma la sesión. -

29

30

**ARTÍCULO III.**

**ATENCIÓN A LOS SEÑORES TOMÁS FIGUEROA, VICEMINISTRO DE INFRAESTRUCTURA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y A LA INGENIERA ILEANA AGUILAR, COORDINADORA DE LA UNIDAD TÉCNICA VIAL DE LA CARRETERA FLORENCIA – NARANJO.**

- **Informe sobre los avances y estado actual de los Proyectos de construcción de la Carretera Florencia – Naranjo y proyectos relacionados.-**

Se recibe a los señores Tomás Figueroa, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a la Ingeniera Ileana Aguilar Aguilar, Coordinadora de la Unidad Técnica Vial de la Carretera Florencia – Naranjo, quienes exponen amplia y detalladamente la siguiente información:

**PROYECTO RUTA 35**

BERNARDO SOTO-SIFÓN-ABUNDANCIA-FLORENCIA



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

## AGENDA



ASPECTOS  
TÉCNICOS



ASPECTOS  
SOCIALES



ASPECTOS  
AMBIENTALES




SUCRE-ALTO  
SUCRE



## CONSULTORÍA PARA LA FACTIBILIDAD

### Etapa I



Caracterización proyecto base.  
Diseño geométrico.  
Funcionalidad (marginales, retornos)  
Obras de estabilización: km 21-22.  
Alternativas de solución Queb. Laguna.  
Paso Humedal La Culebra.  
Elementos de seguridad vial.  
Duplicación de puentes.  
Anteproyecto: cronograma y costos estimados de inversión, medidas ambientales, expropiaciones, PRI y mantenimiento.  
Estudio de demanda con sensibilidad a tarifa: construcción del modelo de demanda, predicción de viajes, escenarios de sensibilidad, optimización y riesgos.  
Análisis funcional a 25 años.

Recepción de ofertas: 26/10/2020  
Fecha prevista OI: 15/03/2021  
Fecha término: 14/01/2022  
Plazo de ejecución: 150 días

## EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS PARA DESARROLLAR EL PROYECTO

- **Contratación de Obra Pública bajo esquema de Diseño y Construcción:** la administración promueve un concurso para el diseño y construcción del proyecto y se encarga de financiarlo y darle mantenimiento rutinario y periódico. Una empresa privada asume los riesgos y la responsabilidad de diseñar y construir el proyecto.
- **Concesión de Obra Pública con Cofinanciamiento del Estado:** la administración promueve un concurso de participación Público-Privada (PPP) donde mediante el cobro de tarifas de peaje y un aporte del Estado, una empresa privada asume los riesgos y la responsabilidad de diseñar, financiar, construir, equipar, operar y mantener la carretera durante veinticinco (25) años.
- **Contratación de Obra Pública + Contrato Operación y Mantenimiento:** la administración se encarga de desarrollar y financiar el proyecto bajo un esquema de contratación de Obra Pública bajo la figura de Diseño y Construcción y luego promueve un concurso de participación Público-Privada (PPP) donde una empresa privada asume los riesgos y la responsabilidad de operación y mantenimiento bajo un esquema de cumplimiento de niveles de servicio, pero a su vez, reconoce al Estado una contraprestación inicial o periódica por el derecho a la explotación de la carretera.

## MATRIZ DE RIESGOS

Riesgos identificados.

Descripción de dichos riesgos.

Tipo de impacto provocado en el Proyecto en caso de que se produzca el riesgo.

Asignación y distribución de los riesgos entre el socio público y el socio privado.

Potencial impacto del riesgo en el importe de inversión (CAPEX) o sobre el importe de costos de operación (OPEX) o sobre el valor estimado de los predios.

Factores mitigantes de cada riesgo identificado.

- Fase previa.
- Fase de diseño.
- Fase de construcción y puesta en marcha.
- Fase de explotación.
- Riesgos generales a todas las fases.

## ANÁLISIS VPD

- Comparar el modelo de contratación de Obra Pública con las otras dos alternativas de contratación planteadas y así determinar cuál sería la más conveniente para la Administración:
  - **Costos totales del proyecto.**
  - **Costos derivados de los riesgos retenidos del proyecto.**
  - **Criterios cualitativos:** ¿hay factores adicionales que pueden establecer la opción de desarrollar la infraestructura mediante un esquema PPP frente a un esquema de Obra Pública?

Por ejemplo: falta de recursos presupuestarios, la unificación de todos los contratos, la mayor rapidez de contratación y desarrollo, entre otros.

- Costos Totales del Proyecto + Costos de los Riesgos Retenidos = costo total agregado de cada alternativa:

**VpD para la Administración**

## EVALUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA

- Evaluación económica para determinar la contribución del proyecto al bienestar socio económico del área geográfica de influencia del proyecto.
- Evaluación financiera para estimar las condiciones en las que el proyecto podría realizarse, resultando viable y atractivo para las partes involucradas (pública y privada), en cuanto a su capacidad de:
  - movilizar los recursos necesarios para su ejecución,
  - generar los flujos necesarios para la cobertura de los costos de explotación y el servicio de la deuda a lo largo del periodo contractual,
  - bancabilidad que permita una operación de financiación de tipo Project Finance,
  - valoración de las Contingencias Fiscales del Estado a futuros por los riesgos asumidos por el sector público y por las garantías requeridas por efectos de bancabilidad, por ejemplo, Garantía de Ingresos Mínimos (IMG).
  - TIR y VAN del proyecto.
  - TIR del accionista.

## ENTREGABLES ETAPA I



Análisis de VpD



Evaluaciones económicas



Evaluaciones financieras

- Matriz Comparativa de Evaluación de Alternativas
- Escenarios de sensibilidad

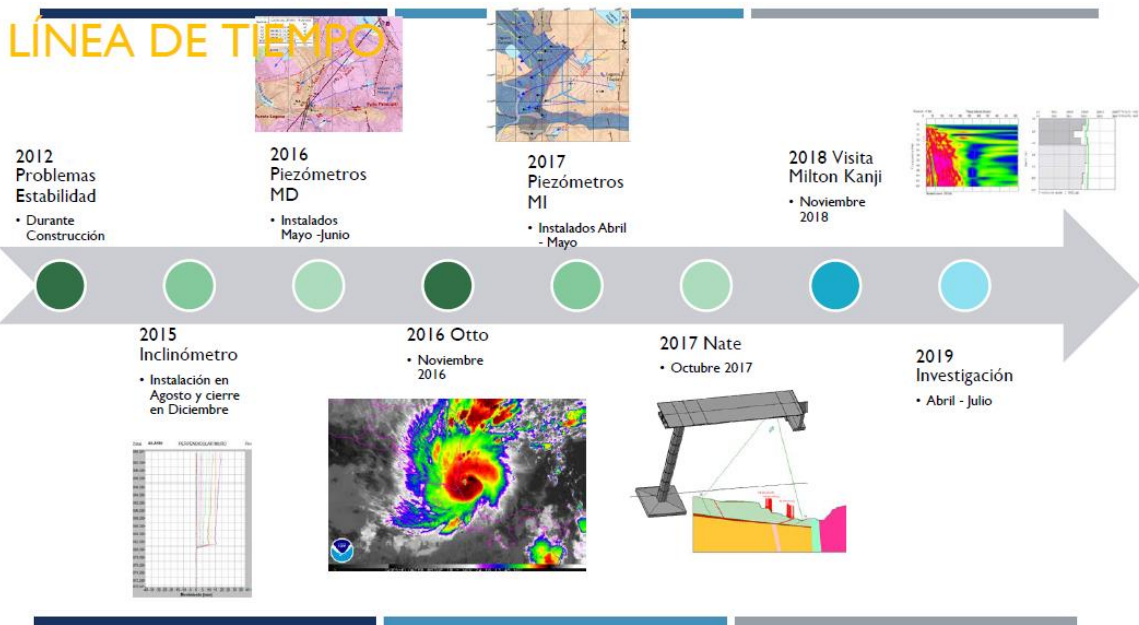
Selección de Modelo de Contratación.

## ETAPA II

PLAZO DE EJECUCIÓN 150 DÍAS

- Proyecto Centro de Control del Proyecto

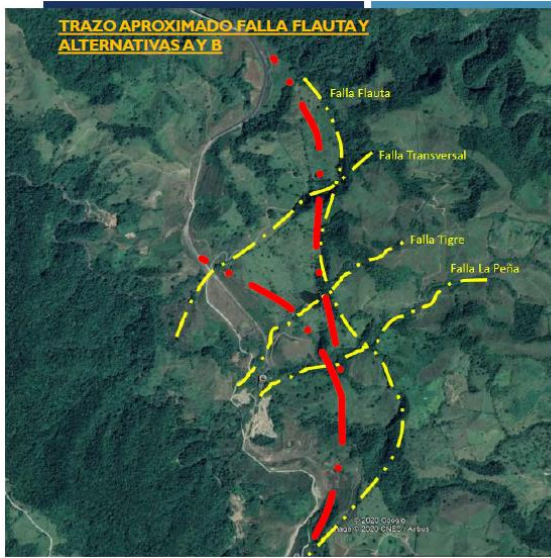
- Evaluación financiera
- Documentación para el proceso de licitación



### Integración de Investigaciones 2019.







**LOS SECTORES DE LA ZONA DEL PUENTE LAGUNA RECONOCIDAMENTE ESTABLES**



**SECTOR I: COLINA O "MORRO" DE MARGEN DERECHA**

Se ha reconocido y documentado que se trata de una colina completamente estable, la cual fue intervenida movilizándolo una importante cantidad de material brechoso de buena calidad y un refuerzo ligero tipo "soil nailing".

D	Talud de corte realizado detrás del Bastión 2. Fue cortado sobre un aglomerado volcánico de buenas características geotécnicas, con una matriz resistente. No se observan problemas de estabilidad ni de drenaje; ni grietas ni fisuras que permitan inferir un movimiento.	
---	---	--

INTEINSA indica en 2016 que no se observan problemas de estabilidad ni de drenaje en El Moro. No hay grietas ni fisuras. Geotec en 2019 confirma lo señalado.



**SECTOR 1: COLINA O "MORRO" DE MARGEN DERECHA**

En 2013 se identificaron dos zonas inestables que se interpretaron como una inestabilidad general de la masa, pero que ahora reinterpretando el fenómeno se considera que son laderas correspondientes a los planos de fallas de alto ángulo en un punto cercano a la intersección de las mismas.



Fotografía 12. Sectores inestables originados por colapsos sectoriales recientes.



Fotografía 3. Panorámica del morro situado en la margen derecha.



Fotografía 5. Panorámica que muestra la proyección de las fallas respecto al morro o espinazo



Fotografía 13. Panorámica del sector inestable de mayores dimensiones.

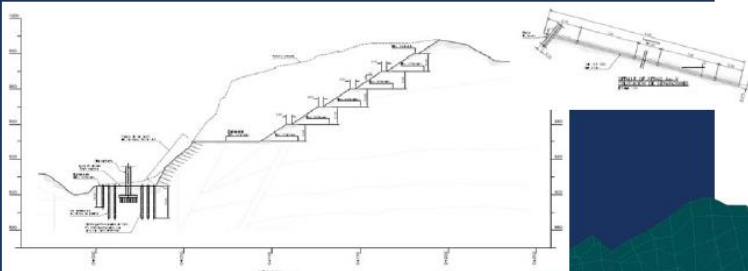


**SECTOR 2: Talud reforzado en toba pumítica que subyace la brecha**

Este refuerzo se planteó como un parte de la solución de la estabilización de la colina o "morro", todo el trabajo completo consistió en el corte de la colina, la estabilización con "soil nailing" y una importante cantidad de pilotes en la Pila 2.



Fotografía 6. Afioramiento de toba con pómas en la base del Bastión 2 (margen derecha).



F	Tratamiento de estabilidad del talud entre la Pila 2 y el Bastión 2. Concreto lanzado con pernos cortos, se encuentra en buen estado, no se observan grietas ni fisuras. En el extremo se presentan afloramientos de agua concentrados, aparentemente controlados por una falla o sistemas de discontinuidades.	
---	---	--

Lo que indica INTEINSA en su informe de 2016.

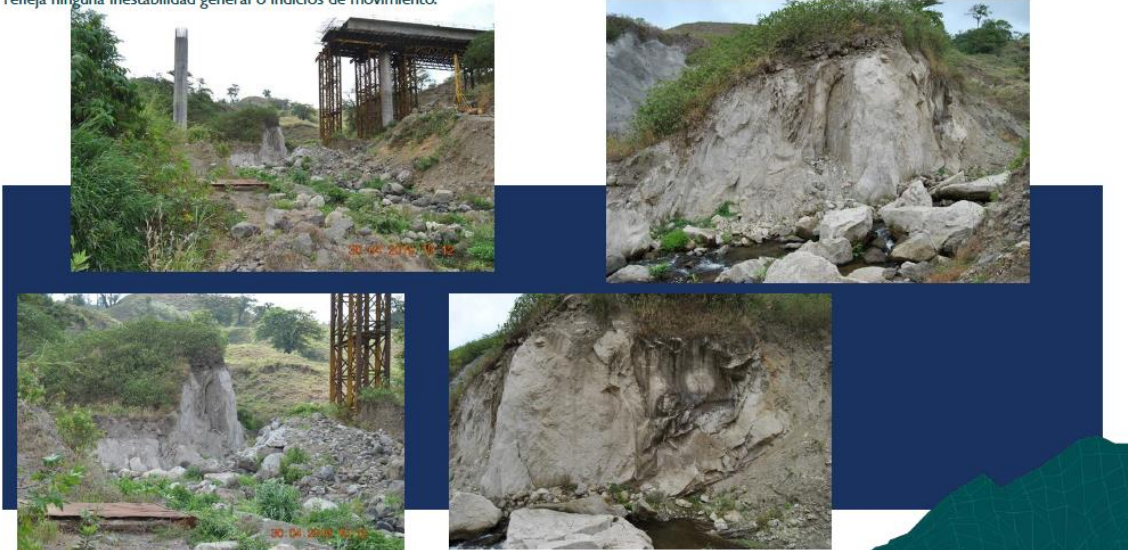
De acuerdo con estos puntos, se considera poco probable la presencia de un movimiento general que esté involucrando todo el macizo del estribo derecho del puente, que no sólo involucre la zona donde se localiza la Pila 2, el Bastión 2 y el talud cortado en la parte superior después de haber removido cerca de 160.000 m<sup>3</sup>, teniendo en cuenta los siguientes puntos:

- A pesar de que hay evidencias de afectación tectónica, los buzamientos inferidos son verticales o con ángulo alto, no se detectaron buzamientos subhorizontales.
- En el talud cortado detrás del Bastión 2, afloran materiales de muy buena calidad. Los taludes son estables y no se evidencian movimientos relativos.
- Ni detrás del Bastión 2, ni en la vía, ni en los taludes de corte, ni atrás del corte realizado, se detectaron grietas, fisuras o indicios de movimiento; entonces, no se tiene una evidencia del movimiento regional, a diferencia de lo observado en los taludes de la vía, a continuación de la zona estudiada, en donde se observan hundimientos, fallas en los taludes y afectaciones como consecuencias del depósito de material sobrante construido.
- Entre el Bastión 2 y la Pila 2, el concreto lanzado que se construyó se ve en buen estado, a pesar de tener anclajes cortos (6m). Si hubiera movimiento, habría agrietamientos o fisuras.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30

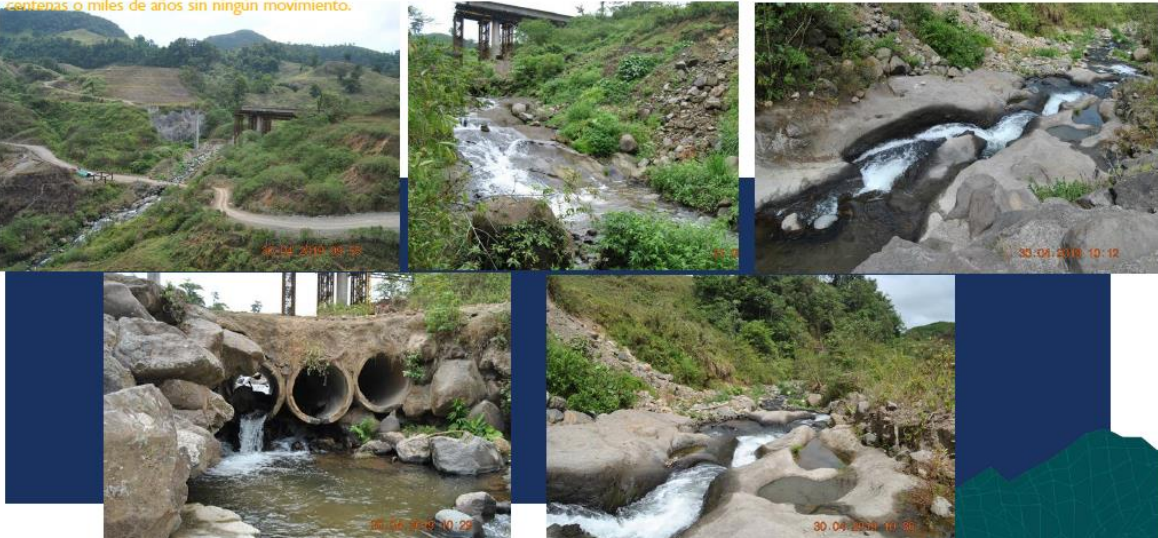
**SECTOR 3: Toba pumítica de la margen derecha**

Esta forma parte del mismo corte realizado para la cimentación de la Pila 2. Solo afectada por volcamiento debido al patrón de fisuramiento, no refleja ninguna inestabilidad general o indicios de movimiento.



**SECTOR 4: Afloramiento de ignimbrita en un sector del cauce de la Quebrada Laguna, aguas debajo de paso por la alcantarilla**

Este sector se ubica inmediatamente aguas abajo del paso por alcantarilla en la Quebrada Laguna. Este paso es del camino antiguo de decenas de años y no se ha movido. El sector de ignimbrita ubicado aguas abajo del paso muestra evidencias geológicas irrefutables de que se ha mantenido por centenas o miles de años sin ningún movimiento.



**SECTORES 5 Y 6: Colinas en margen izquierda y derecha**

El sector de margen izquierda (sector 5) es completamente estable y no ha reconocido ninguna morfología ni evidencia que pueda asociarse a un sector inestable. Lo mismo en el Sector 6, en el cual incluso se realizaron mediciones topográficas.



**CONCLUSIONES**

- 1) Aunque se ha planteado la existencia de dos deslizamientos en ambos márgenes del sitio del puente actual sobre la quebrada Laguna, no existe una morfología que se pueda asociar a ambos deslizamientos. Tampoco se puede identificar el sitio del pie de los deslizamientos.
- 2) Físicamente no existe el espacio para que se puedan desarrollar los deslizamientos profundos tal y como se han planteado.
- 3) En este sentido mismo, se identifican al menos seis áreas completamente estables, algunas de las cuales se ubican dentro del área de lo que deberían ser los deslizamientos.

**CONCLUSION GENERAL**

Las zonas inestables en este sitio de puente están asociadas con varias fallas geológicas de alto ángulo que convergen en la zona, en las cuales existe una brecha triturada o brecha de falla color rojizo que corresponde con la zona de trituración de estas fallas pero que se asociaron anteriormente con capas lenticulares que se constituyen en planos débiles por los cuales se deslizan los márgenes.

**FALLAMIENTO EN EL ÁREA DEL PUENTE Y ALREDEDORES**

Se trata de un fallamiento intenso y algunas fallas se intersecan en el sitio del puente, en ambos márgenes, comprometiendo la cimentación de las estructuras.

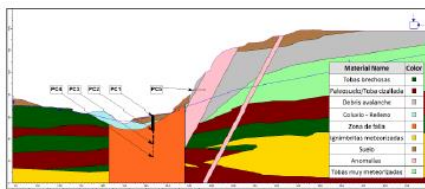


Figura 13. Modelo geomorfológico y ubicación de puntos de control en la cimentación de las estructuras. Modelo conceptual (2014)

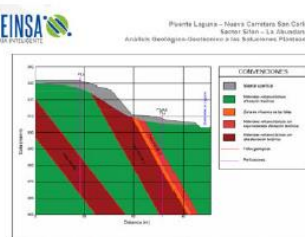


Figura 57. Perfil geológico estructural zona Pila 2 a pie del Puente Ojo, La Laguna

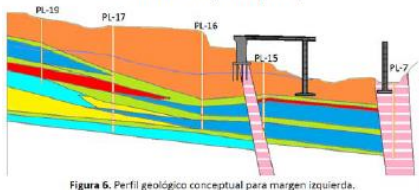
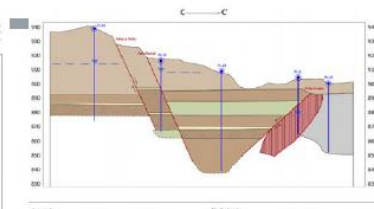


Figura 6. Perfil geológico conceptual para margen izquierda. Modelo conceptual (2017)

**Modelo conceptual fallas INTEINSA (2016)**

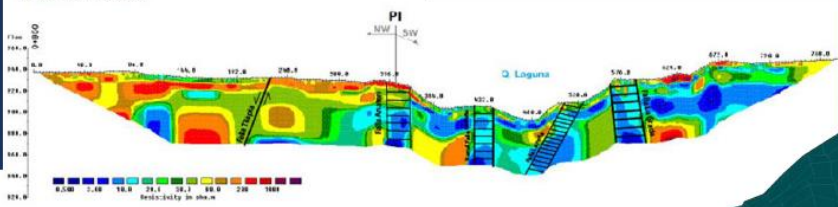
**Modelo conceptual fallas (2019)**

**CONCLUSIÓN**

Estamos trabajando en una zona ubicada dentro de un campo de fallas geológicas, no de dos deslizamientos profundos en ambos márgenes de la quebrada.



**Modelo conceptual (2017)**

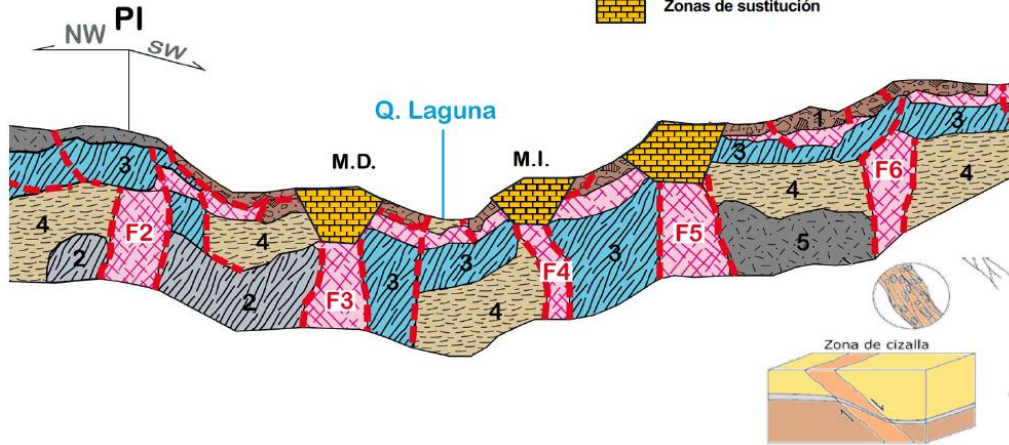
**PERFIL Q. LAGUNA**



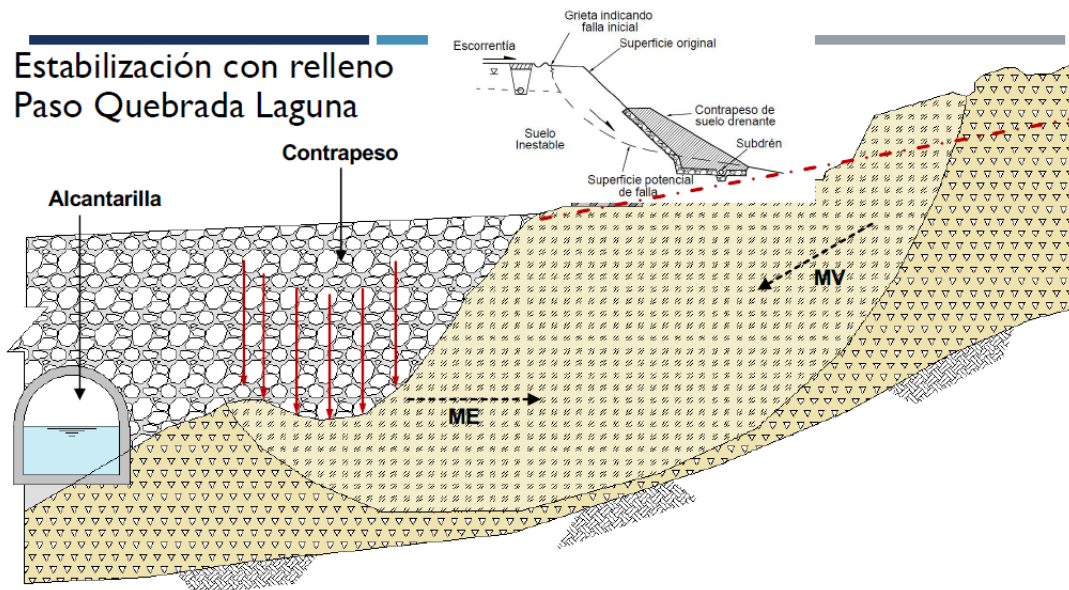
1 **Estabilización de zonas alteradas.**

**SIMBOLOGÍA**

- 2  Zonas de fracturación y alteración
- 3  Zonas de sustitución



11 **Estabilización con relleno**  
12 **Paso Quebrada Laguna**



21 **PRE-DISEÑO DEL RELLENO - FOTOMONTAJE**



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

KM 21 Y 22



DESLIZAMIENTO KM 20+800



ASPECTOS MORFOLÓGICOS DEL  
DESLIZAMIENTO

- Posee una morfología atípica con movimiento en el costado norte y costado sur.
- Espinazo central casi sin movimiento y que se prolonga hacia el río y lo controla estructuralmente.
- Controlado por fallas geológicas en el sector norte y sector de una morfología atípica con movimiento en el costado norte y costado sur.



**ASPECTOS MORFOLÓGICOS DEL DESLIZAMIENTO**

Imagen aérea previa al deslizamiento



**FALLAS GEOLOGICAS QUE CONTROLARON EL MOVIMIENTO DE LA MASA: FALLA SUR, FALLA NORTE Y RAMAL**



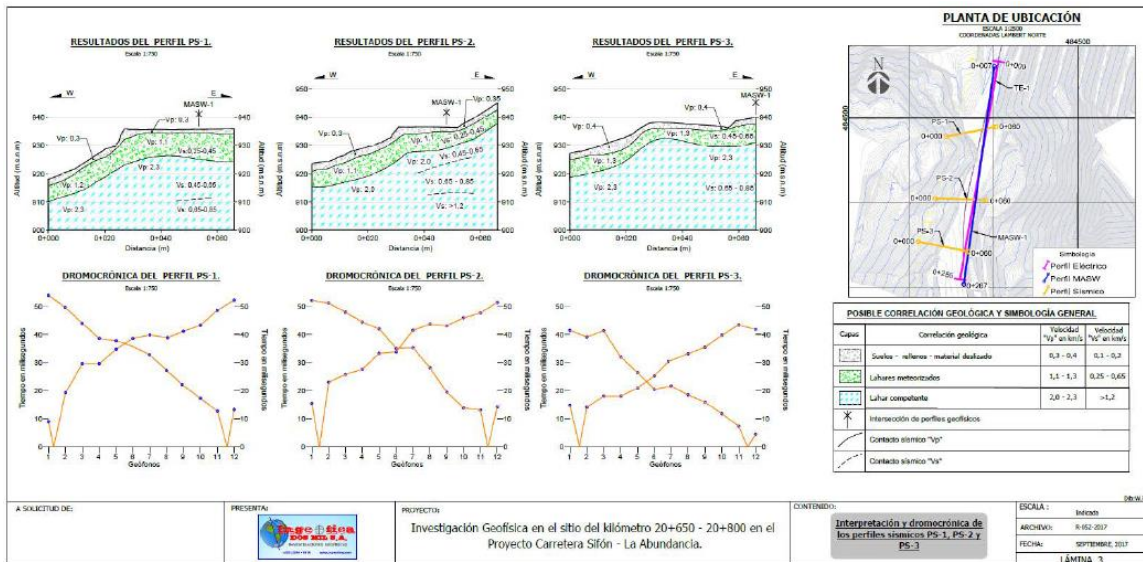
Se puede apreciar en estas imágenes la corona (en relleno de la carretera), el núcleo central o espinaza que prácticamente no se movió y el pie del deslizamiento.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

**MORFOLOGÍA DEL DESLIZAMIENTO**

**Pie:** Detalles de lo que sería el pie del deslizamiento: El pie no se movió de su condición original.

**Corona:** Lo que se movilizó en coronas fueron las escombreras.

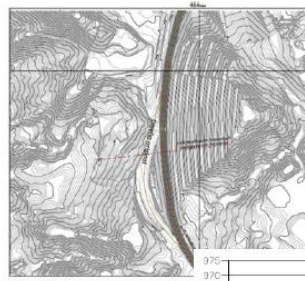
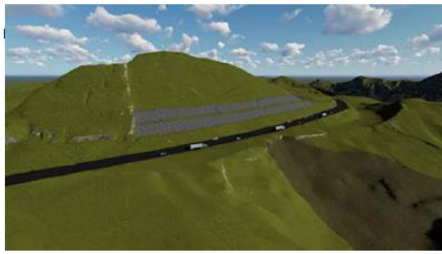


**CONCLUSIONES**

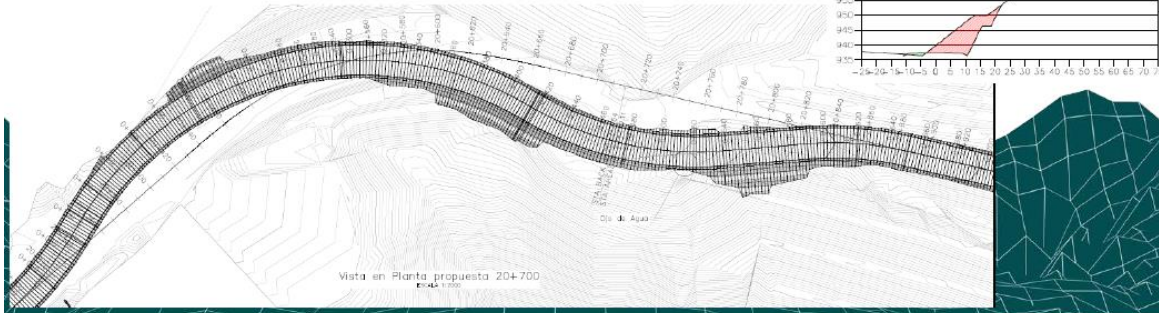
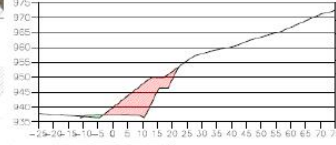
- El deslizamiento posee una morfología completamente atípica por cuanto: a) Posee un núcleo central o "espinazo" que no se movió, solo mostró fracturas de tensión; particularmente no hubo ningún movimiento en el sector medio y en el pie. Por el contrario, se trata de un promontorio de roca que tiene un control estructural del río Espino; b) El pie del deslizamiento no se movilizó; todo lo contrario, mantuvo su morfología de control estructural en el río Espino. Se observa un movimiento de masas reptando hacia los costados del núcleo central o "espinazo"; c) La corona del deslizamiento correspondió con el relleno de la carretera y las escombreras que se ubicaron en el sector norte y sur.
- Desde la ocurrencia del deslizamiento en agosto de 2017 a la fecha (tres años después), la brecha de lava que conforma la loma plana en el sector de la corona del deslizamiento, se muestra sin ninguna afectación y mostrando un material de propiedades geomecánicas muy buenas.
- En consecuencia, se considera viable y segura una solución que evite un relleno como el que había sido hecho y desplazar unas pocas decenas de metros para sustentar la carretera en la brecha de lava.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30



**Propuesta de modificación de trazado km 21**



**PROPUESTA TRAZADO KM 21**

**HUMEDAL LA CULEBRA**



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

**SITUACIÓN  
ACTUAL**



**PASO POR  
HUMEDAL LA  
CULEBRA**

ASPECTOS SOCIALES

GESTIÓN DE ADQUISICIONES

ADQUISICIONES

Estado de Expropiaciones



Estado de Expropiaciones	Cuenta de Estado Trámite	Cuenta de Estado Trámite
00- Elaboración Plano de Catastro	113	65,32%
02- Preparación Avalúo DEHC	60	34,68%
Total general	173	100,00%

CRONOGRAMA

ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA FINALIZACIÓN	DURACIÓN REAL	PORCENTAJE COMPLETADO
Entrega de Propuesta de Trazado	17-7-20	24-7-20	6	100%
Estudio de Mercado	28-7-20	29-7-20	2	100%
Aprobación de Propuesta de trazo	27-7-20	31-7-20	5	100%
Entrega de láminas finales	3-8-20	8-10-20	6	100%
Informe de Estudio de Mercado	30-7-20	14-8-20	8	100%
Confección de expedientes fincas completas	20-7-20	28-8-20	20	100%
Dibujo de Planos de Catastro	3-8-20	10-9-20	20	100%
Trámite e Inspección de planos de Catastro	1-9-20	10-9-20	29	100%
Replanteos y Registro Fotográfico	10-8-20	30-10-20	45	55%
Informe de Avalúo	12-10-20	2-11-20	15	25%
Entrega de Expediente DEHC	2-11-20	3-11-20	1	0%
Proceso MOPT Apertura de Expediente Declaratoria de Interés Público Revisión de Avalúo Comunicación de Avalúo Envío a la Procuraduría	3-11-20	2-5-21	180	0%
Resolución Notarial o Judicial	3-5-21	2-6-21	30	0%

ASPECTOS  
AMBIENTALES

- Posee viabilidad ambiental.
- Ajustes o modificaciones de trazado se actualizarán ante SETENA.

TRAMO  
CENTRAL

OBTENCIÓN DE  
VIABILIDAD AMBIENTAL

SE PRESENTÓ EL EXPEDIENTE ANTE SETENA EL DÍA 28 DE AGOSTO 2020 Y ESTÁ EN ANÁLISIS.

IDOM **DENG**

Avenida 13, Calle 25 - 150m (Frente de Casa Mateo)  
Barrio González Labrony - San José - Costa Rica  
T. +506 83301044 o +506 25722337

San José, 28 de Agosto de 2020



Unidad Ejecutora del Programa de Infraestructura del Transporte (PIT) de Costa Rica.

INECO.  
Del Condominio Latitud Dent, 200 metros al este.  
Barrio Dent, San Pedro, Montes de Oca, San José.

Attn: Ing. Marion Ledezma, Especialista Ambiental y Social.

03-0491-2020  
Setena - Planificación y Gestión  
Juan Araya  
28/08/2020 09:54:45

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

## ALTO SUCRE-SUCRE-ABUNDANCIA

### ALTO SUCRE-SUCRE-ABUNDANCIA



Resolver trazado geométrico, drenajes, pavimento, estructuras, otros

Trazado geométrico preliminar, diseño de drenajes, pavimentos. Ensayos de laboratorio para verificar estabilidad en cortes altos.



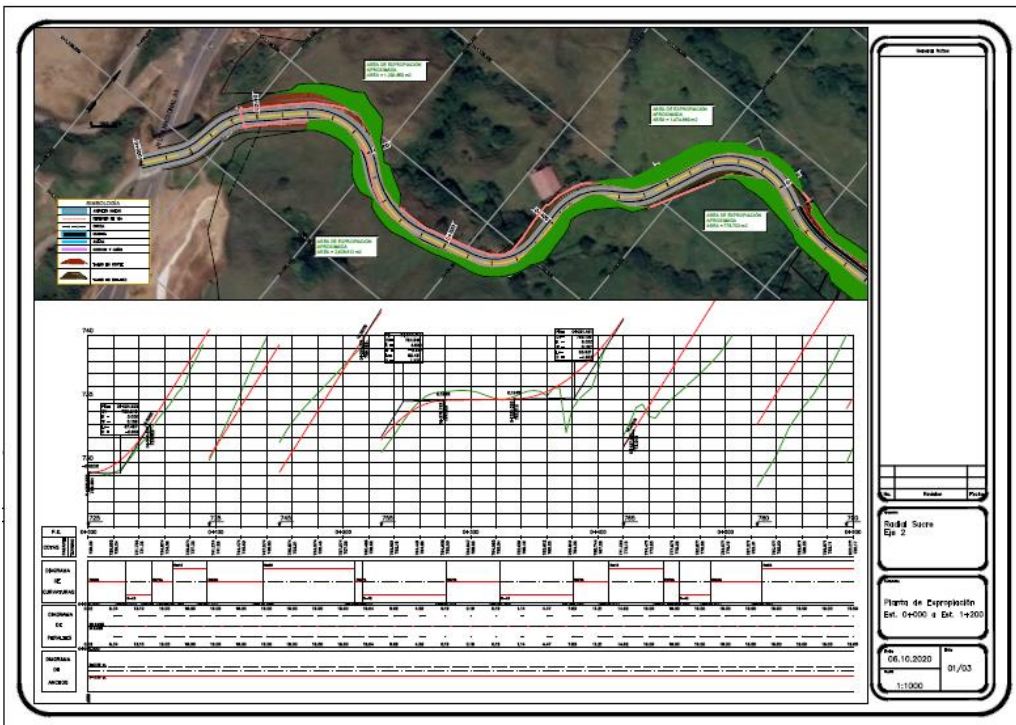
Estudios ambientales

Se están desarrollando con personal MOPT/UEPPT.



Estudio de factibilidad

Documentación para MIDEPLAN.





9  
10  
11  
12  
13

La Gaceta 29 de septiembre de 2020 se publica la aprobación del Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión (CCLIP) CR-O0005 del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana y del Contrato de Préstamo No.4864/OC-CR que financia la primera operación individual bajo el CCLIP denominada Programa de Infraestructura Vial y promoción de Asociaciones Público-Privadas.

14

Se destinan doscientos millones de dólares moneda de los Estados Unidos de América (US\$200.000.000,00) para la terminación de la nueva vía a San Carlos.

15

El primer desembolso:

- 16
1. US\$6.000.000,00 para estudios, entre ellos **viabilidad del proyecto, estudios de ingeniería, evaluaciones estratégicas, estudio de impactos indirectos y acumulativos, entre otros.**

17  
18  
19

## CONDICIONES PARA DESEMBOLSOS

20  
21  
22

## SEGÚN PROGRAMA DE TRABAJO HITOS IMPORTANTES

23  
24  
25

## PROYECTO CARRETERA SAN CARLOS

- 26  
27  
28  
29  
30
- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| ■ Consultoría estudios de factibilidad | ■ Precalificación de empresas        |
| ■ Recepción de ofertas: 26/10/2020     | ■ Recepción de propuestas: Oct. 2021 |
| ■ Fecha prevista OI: 15/03/2021        | ■ Recepción de ofertas: Marzo 2022   |
| ■ Fecha término: 14/01/2022            | ■ Fecha prevista OI: Oct. 2022       |
| ■ Plazo de ejecución: 150 días         | ■ Fecha término: Abril 2025          |
|  | ■ Plazo de ejecución: 650 días       |

## PROYECTO ALTO SUCRE-SUCRE-ABUNDANCIA

- Precalificación de empresas para diseño + construcción
- Recepción de ofertas: 11/01/2021
- Fecha prevista OI: Sept. 2021
- Fecha término: Sept. 2022
- Plazo de ejecución: 1 año
- Contratación de supervisión

La señora Patricia Romero, miembro de la Asociación Pro carretera Naranjo-Florencia, extiende unas palabras de agradecimiento al Regidor Luis Fernando Solís Sauma así como a los señores Tomás Figueroa, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a la Ingeniera Ileana Aguilar Aguilar, Coordinadora de la Unidad Técnica Vial de la Carretera Florencia – Naranjo por el trabajo responsable y a todos los involucrados en el proyecto por los logros obtenidos, la señora Romero, consulta ¿hay opciones de reducción en el plazo de los cronogramas? ya que al seguir un cronograma es visible lo que se va cumpliendo en los trabajos ya que hay una persona responsable, pudiéndose dar seguimiento, así mismo, hace un llamado para mantener el trabajo en conjunto de las instituciones incluidas, por otra parte, pregunta sobre el estado actual del humedal y el paso del alto de Sucre, ya que se había establecido el tránsito liviano, pero por otro dinero incluido se ha dicho que se tendrá una carretera para tránsito pesado. La señora Romero, resalta la importancia de la carretera y el beneficio que tendrá a nivel nacional, anuente a que los plazos se puedan reducir para obtener la carretera esperada.

El señor Victor Lizano Barquero, miembro de la Asociación Pro carretera Naranjo-Florencia, expresa sus felicitaciones y recalca el deseo de que la carretera se realice a menor tiempo debido al desarrollo que le traerá al cantón.

1           El señor Juan Diego González Picado, Presidente Municipal, indica que tiene  
2 una buena impresión del Viceministro por las gestiones y el trabajo realizado en la  
3 carretera, los cuales han sido acertados, desea ver el proyecto concluido, por lo que  
4 le solicita a la ingeniera decir la posibilidad de hacer una disminución de los plazos,  
5 así mismo, quiero conocer si el proyecto debe ir al Consejo Nacional de  
6 Concesiones, aunque no se ha definido el modelo, o bien, cómo funcionaría.

7

8           El señor Luis Fernando Solís Sauma, Regidor Municipal, señala que  
9 exponernos estos datos técnicos y financieros del proyecto es gratificante, el MOPT  
10 está haciendo un gran proyecto y espero que estas fechas que nos muestran se  
11 pueda cumplir, es un trabajo que recalca en la Asociación Pro Carretera, comunidad  
12 y el Municipio, recalco que este proyecto requiere todo el apoyo.

13

14           El señor José Pablo Rodríguez Rodríguez, Regidor Municipal, resalta que, a  
15 pesar de 35 años de la Asociación Pro-carretera, aún falta mucho trabajo en equipo  
16 por recorrer, consulto, de las alternativas que perfilan para el proyecto ¿Cuál es la  
17 más fuerte? ¿existe un grado de riesgo para la continuidad del proyecto con las  
18 negociaciones que se den con el FMI?, en la parte social, ¿existe algún programa  
19 de acompañamiento al distrito de Buena Vista u otros? Para poder preparar al  
20 distrito de cara al proyecto.

21

22           La señora Diana Corrales Morales, Regidora Municipal, expresa el  
23 significado tan grande que tiene esta carretera para la zona norte, de nuestra parte  
24 podemos gestionar proactivamente para apoyar el proceso, respecto al cronograma  
25 queremos avanzar todo lo que se pueda, esperamos con motivación que en cinco  
26 años ya sea una realidad la carretera.

27

28           La señora María Luisa Arce Murillo, Regidora Municipal, Consulta a doña  
29 Ileana, sobre el deslizamiento, me gustaría ampliara si en los estudios previos se  
30 puede reflejar otro movimiento o no se puede predecir que se den más



1 deslizamientos.

2

3 La señora Yuseth Bolaños Esquivel, Regidora Municipal, agradece a todos  
4 los actores y personas involucradas por todo el trabajo que han realizado a lo largo  
5 de los años para que este proyecto se desarrolle y pueda ser una realidad.

6

7 El señor Evaristo Arce Hernández, Regidor Municipal, externa su alegría al  
8 escuchar este informe, aprovecho para felicitar a todos los dirigentes, todo el  
9 esfuerzo realizado durante años, que ahora se verán reflejados sus esfuerzos.

10

11 La señora Vanessa Ugalde Quirós, Regidora Municipal, resalta su  
12 entusiasmo al ver que el proyecto de la carretera continúa, consulto a don Tomas  
13 Figueroa, ¿Quién dará mantenimiento a la carretera durante el año de diseño?

14

15 El señor Keilor Chavarría Peñaranda, externa que, en la evaluación de  
16 alternativas, hay tres, pero me preocupa la segunda alternativa al ser un proyecto  
17 que remota desde hace años, también si con el monto aprobado por la Asamblea  
18 ¿es suficiente para finalizar el proyecto?, en concesiones esperaría que no se  
19 requiera el cobro de peajes, al ser un proyecto que se ejecuta con fondos de la  
20 recaudación de impuestos del país. -

21

22 La señora Mayela Rojas Alvarado, síndica del Distrito de Buena Vista,  
23 agradece por la exposición que realizaron, la información es muy completa, todas  
24 las dudas que teníamos han sido abarcadas, los esperamos con las puertas abiertas  
25 para trabajar conjuntamente, a partir de hoy, nos devuelven la esperanza de ver  
26 terminado este proyecto.

27

28 La señora Xinia Gamboa Santamaría, Síndica del Distrito de Florencia,  
29 externa su preocupación por el mantenimiento de la carretera en la punta norte, así  
30 mismo, consulto, ¿Qué ha pasado con los puentes de Quebrada Azul?, requerimos

1 la asignación de presupuesto para atender este cuello de botella, el puente Las  
2 Iguanas, está presupuestado, pero me gustaría saber ¿para cuándo?, el puente de  
3 Lata en Muelle en la ruta 04, después de Tilajari, también necesitamos que nos  
4 ayude con el Ministro para la atención de recarpeteo urgente de la ruta 745, 748 en  
5 Platanar, Palmeara, es una ruta alterna muy utilizada pero que se encuentra muy  
6 deteriorada. Igualmente, la ruta 739, Pénjamo-Bajo Rodríguez, y no menos  
7 importante la demarcación de las carreteras. Con la rotonda de Muelle externo la  
8 necesidad de enfocar y promover el proyecto, así mismo los vehículos

9

10 La Señora Ananyzy Hidalgo Jiménez, síndica del distrito de La Palmera,  
11 externa la necesidad de intervenir las carreteras de la ruta 748, siendo una prioridad  
12 otorgar mejores vías de acceso a todas esas comunidades.

13

14 La Señora Leticia Campos Guzmán, Síndica del Distrito de Aguas Zarcas,  
15 consulta sobre, el puente del río Aguas Zarcas, ¿Qué ha pasado con la ampliación  
16 del puente a dos vías? ¿en qué condiciones están los tramites?, señor Ministro se  
17 requiere todo su apoyo para solventar esta necesidad regional en el menor tiempo  
18 posible.

19

20 La señora Yania Esquivel Molina, Síndica del Distrito de Monterrey, consulta  
21 a la Ingeniera Aguilar, ¿Cuál es el costo del kilometro terminado de la carretera?,  
22 me preocupa mucho los estudios geológicos que se han hecho, hay zonas donde  
23 las bases es socavas o corridas, ¿Cómo van a atender esta situación

24

25 La señora Anadis Huertas Méndez, síndica del Distrito de La Fortuna,  
26 consulta sobre la Ciclo vía en el distrito, ¿en qué estado o etapa se encuentra el  
27 proyecto? ¿se cuenta con el presupuesto?, referente a otros proyectos, para los  
28 puentes de ampliación de la ruta 742, entrada a la ruta centro, y otro puente que  
29 entroncan con la misma ruta. También consulto sobre la solicitud de un semáforo en  
30 la entrada, y retomar la solicitud del puente Bailey que se había realizado. Me

1 gustaría se retomen estos proyectos, se le asigne presupuesto y darle el  
2 seguimiento correspondiente.

3

4 El señor Tomás Figueroa, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de  
5 Obras Públicas y Transportes, manifiesta que le ha tocado tomar decisiones fuertes,  
6 como no continuar con el contrato existen para la ejecución de la vía de la nueva  
7 carretera San Carlos, pero de acuerdo al análisis era la mejor decisión, por otro  
8 lado, indica que, en cuanto a los plazos, están trabajando responsablemente, siendo  
9 tiempos muy objetivos y razonables, sin ser tiempos pesimistas sino reales,  
10 considerando los procesos de contratación que deben cumplir para el avance de la  
11 carretera. El señor Figueroa aclara que anoto las consultas de los síndicos, pero  
12 para dar una respuesta responsable, realizará el análisis y hará llegar las respuestas  
13 pertinentes; por otro lado, señala que, respecto al uso de modelo de concesión, es  
14 el modelo de diseño y construcción con los recursos gestionados con la nueva ley,  
15 el plan A es el modelo de diseño y construcción con estos nuevos recursos que  
16 hemos ido gestionando con esta nueva Ley, es inaceptable que la zona norte, no  
17 cuente con una carretera adecuada en todo aspecto, beneficiando el turismo y todo  
18 lo que produce la zona, se debe priorizar este proyecto, es una inversión que no se  
19 puede dejar votada, la iniciativa muy atinada que ha tenido por parte de la Gerencia  
20 del Proyecto de valorar alternativas, para nosotros la alternativa primordial es hacer  
21 los estudios de anteproyecto detallados y sacar esto lo antes posible a un concurso  
22 de diseño y construcción, tal y cual lo tenemos planificamos, ya contamos con los  
23 recursos del Banco Interamericano, son doscientos millones de dólares, se estima  
24 al día de hoy que esa carretera para ser concluida se requiere trescientos millones  
25 de dólares. Hay que entender que con esto la planificación que se tiene podemos ir  
26 trabajando y gestionando, y ya el hecho que exista un contrato de préstamo entre  
27 el Gobierno de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, el cual nos está  
28 facilitando doscientos millones de dólares, eso implica un compromiso del Gobierno  
29 de tener que aportar los recursos faltantes para terminar la obra. La opción dos, es  
30 dar a una concesión la obra para que la termine, y luego la mantenga y opere por

1 un tiempo, podría ser la menos conveniente de las opciones. Es un proyecto donde  
2 el Gobierno ha realizado una gran inversión y posiblemente se continué haciendo,  
3 por ende, el monto de una potencial tarifa que se llegue a cobrar en esa vía debe  
4 ser muy razonable a las operaciones de mantenimiento, como está pasando en  
5 punta norte con los contratos de manteniendo, ahí existe una situación particular,  
6 entonces que un tercero por el cobro de un monto razonable pudiera operar y  
7 mantener la vía es de mucho provecho, uno asegura un nivel de servicio adecuado  
8 para los usuarios la vía, esto puede ser una alternativa interesante, sin embargo,  
9 quiero reafirmar el compromiso del Gobierno, que nuestro plan A, es sacar los  
10 estudios y un anteproyecto detallado con los diseños. En cuanto a los riesgos de la  
11 fuente de financiamiento, toda actividad tiene riesgos, estamos en un momento  
12 donde la situación financiera del país es complicada, debemos hacer énfasis que el  
13 crédito se aprobó en plena crisis reflejando el compromiso del gobierno con el  
14 proyecto, no obstante, acá lo importante es saber administrar esos riesgos, estudiar  
15 alternativas para la obra y mitigar toda exposición a un posible riesgo. Resalto, la  
16 importancia de la coordinación con las comunidades, ya se contrató una persona  
17 que específicamente se encargará del manejo social y ambiental del proyecto, y va  
18 hacer el punto de enlace para atender todas las consultas de las comunidades y  
19 brindar todas las aclaraciones que sean necesarias. El mantenimiento previo a las  
20 obras actualmente le corresponde al CONAVI dar mantenimiento a las vías, hasta  
21 que se cuente con contratista en la obra.

22

23 La Ingeniera Ileana Aguilar Aguilar, Coordinadora de la Unidad Técnica Vial  
24 de la Carretera Florencia – Naranjo, explica que el origen de la falla en el kilómetro  
25 21 y 22 se da a raíz de alcantarilla que estaba ahí, el agua se acopla y empieza a  
26 filtrarse por debajo del material de relleno, y en un fuerte aguacero se desestabiliza  
27 el terreno, efectivamente vamos un cambio de trazado en esa zona, nos vamos a  
28 correr hacia la montaña, los estudios nos señalan que el deslizamiento no debería  
29 volver a ocurrir si se coloca adecuadamente la alcantarilla para el buen manejo de  
30 aguas. Referente a los vecinos de Buena Vista, se realizará un proceso de

1 acompañamiento e inducción en la utilización de la carretera. Dar un monto del  
2 kilómetro terminado, es un dato que no se puede dar, hasta que finalice la obra.

3

4 El señor Victor Lizano Barquero, miembro de la Asociación Pro carretera  
5 Naranjo-Florencia, extiende su agradecimiento a todos los que sean han  
6 manifestado en la Sesión, esperando que esta carretera sea una realidad en la  
7 mayor brevedad.

8

9 La señora Patricia Romero, miembro de la Asociación Pro carretera Naranjo-  
10 Florencia, agradece todo el respaldo recibido de parte de la Municipalidad de San  
11 Carlos, continuamos trabajando en conjunto, de parte de la Asociación no  
12 desmayaremos, esperamos que el Viceministro y toda la unidad ejecutora le dé  
13 prioridad necesaria al proyecto, es un tema de urgencia finalizar la carretera.

14

15 El señor Alexander Vargas Porras, Regidor Municipal, solicita al Viceministro  
16 el apoyo para colocación de sello asfáltico, en la ruta 151-Altamira, y muy  
17 específicamente la ruta 227-Buenos Aires, Coopevega, Moravia, en este momento  
18 el proyecto se encuentra en Contraloría, siendo un sueño más para la zona, la  
19 ejecución de este proyecto.

20

21 El señor Luis Fernando Solís Sauma, Regidor Municipal, manifiesta la  
22 importancia del convenio del MOPT-CONAVI-Municipalidad para la intervención de  
23 la ruta Buena Vista, si hay algún avance tal vez sería bueno que nos adelantara al  
24 respecto, también sería importante que haya una reunión en Buena Vista por ser  
25 quizás una de las comunidades más afectada para explicar un poco más el tema de  
26 cómo va ser todo el desarrollo de la carretera.

27

28 El señor José Pablo Rodríguez Rodríguez, Regidor Municipal, reitera el  
29 agradecimiento por la presentación del informe, es imposible no ver la situación  
30 crítica que vive el país hoy, las palabras de Don Tomás fueron muy claras, hay un

1 avance, pero, hay que seguir trabajando muy fuerte, haciendo eco de las palabras  
2 de Doña Patricia Romero, la única manera de sacar esto es trabajando unidos, hay  
3 mucho riesgo, pero, que no nos deben asustar, son riesgos que nos deben ocupar  
4 para que todos los sancarleños sigamos trabajando y ayudando para que este  
5 proyecto sea una realidad, de parte del Concejo Municipal tienen toda la ayuda que  
6 necesiten porque esto es un proyecto cantonal y no va haber ningún sancarleño que  
7 se vaya a oponer a esto.

8

9 La señora Vanessa Ugalde Quirós, Regidora Municipal, señala que, siente  
10 que la inversión de capital genera o reactiva la economía y estamos urgidos de que  
11 eso suceda más los beneficios que va a traer la apertura a todo el país, dado que  
12 no es solamente un proyecto para la Zona Huetar Norte, reiterar la colaboración  
13 desde el Concejo Municipal y felicitarlos por la labor que han realizado.

14

15 La señora Mayela Rojas Alvarado, Síndica del Distrito de Buena Vista,  
16 agradece a los señores Tomás Figueroa e Ileana Aguilar en nombre de la comunidad  
17 de Buena Vista, por la apertura de la carretera hacia Buena Vista porque ha sido  
18 muy útil, también invitarlos para ver de qué manera se coordina con Doña Patricia  
19 Romero, Don Tomás Figueroa, la Asociación Pro Carretera y Luis Fernando Solís,  
20 para dar un informe en el distrito de Buena Vista, sería muy importante tocar varios  
21 puntos.

22

23 La señora Xinia Gamboa Santamaría, Síndica del Distrito de Florencia, le  
24 indica al señor Viceministro Tomás Figueroa , quedó a medias en la rotonda de  
25 Muelle, la importancia de los vehículos articulados, que se tenga bien presente esa  
26 situación, y el Puente de Ron Ron en la ruta 141 que es de una sola vía, además  
27 invitarlo de ser posible pueda programar una gira con Don Esteban Coto, para ver  
28 a detalle toda esa situación que le hemos externado, que es una preocupación, una  
29 necesidad y que viene a ser una coyuntura importante para el traslado de todos los  
30 ciudadanos de zona norte al diferentes rutas, también dejarle pendiente la situación

1 del mantenimiento de la punta norte que si preocupa bastante.

2

3 El señor Tomás Figueroa, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de  
4 Obras Públicas y Transportes, señala que, con relación a lo que aportaba el señor  
5 Luis Fernando Solís y el convenio que se ha comentado entre el CONAVI, el MOPT  
6 y la Municipalidad para la atención de caminos cercanos a la zona de Buena Vista  
7 reafirmar que el Ingeniero Mario Rodríguez. Director Ejecutivo del CONAVI el mismo  
8 día que se sostuvo la reunión con la Municipalidad me llamó consultándome sobre  
9 el tema y la posición que teníamos en cuanto a seguir adelante con ese convenio  
10 en el mismo acto le indiqué a Don Mario que de mi parte existe toda la anuencia  
11 para consolidar el convenio, entiendo que Don Mario inmediatamente procedió a  
12 retomar dicho convenio con la Dirección Jurídica del Consejo Nacional de Vialidad,  
13 le vamos a estar dando seguimiento a ese tema, estamos con la total anuencia de  
14 ir adelante con dicho convenio, en relación con los temas que comentaba doña Xinia  
15 Gamboa realmente no estaba con los distintos temas digamos ya más puntuales de  
16 otras rutas nacionales y no quisiera cometer el error de decir algo que no se debe,  
17 insisto anoté absolutamente todos los comentarios tanto de regidores como  
18 síndicos, voy a estar coordinando con el Consejo Nacional de Vialidad para  
19 trasladarles una respuesta a cada uno de los temas que externaron, aprovecho para  
20 reconocer a Don Luis Fernando Solís efectivamente él estuvo ayudándonos con el  
21 tema de Buena Vista, con los vecinos y dar una atención oportuna la situación que  
22 se está dando ahí, realmente un apoyo con toda la productividad, la disposición que  
23 existe de coordinar con la Asociación Pro Carretera, con la Municipalidad, con cada  
24 instancia que entiendo que tiene la ocupación de que saquemos este proyecto de  
25 la carretera de San Carlos adelante, falta muchísimo trabajo por delante pero, lo  
26 menos que podemos y debemos es perder la esperanza, insisto esto es un proyecto  
27 básico para el país, es un proyecto que cualquier especialista, cualquier persona  
28 que sabe de planificación de transporte, cualquier persona que entienda de las  
29 necesidades que puede tener nuestro territorio de comunicación debe entender que  
30 dentro de los principales proyectos en cualquier cartera de proyectos a nivel

1 nacional debe estar la carretera a San Carlos ocupando los primeros lugares sino  
2 el primero, o sea es fundamental, eso lo digo no en este momento, lo he sostenido  
3 años atrás desde ejercicios de planificación que se han hecho anteriormente y se  
4 debe sostener hacia futuro la importancia de este proyecto, lo debemos de impulsar  
5 y sacar adelante sin lugar a duda, agradecer este valioso espacio y mantenerme a  
6 disposición de todos y todas ustedes.

7

8 La señora Ileana Aguilar Aguilar, Coordinadora de la Unidad Técnica Vial de  
9 la Carretera Florencia – Naranjo, se despide agradeciéndoles a todos, tanto a la  
10 Asociación Pro Carretera que siempre ha puesto a disposición nuestra y de todo el  
11 equipo de trabajo que me está acompañando, igualmente agradecerle al Conejo  
12 Municipal por el voto de confianza que nos están dando hoy, esperemos que muy  
13 pronto podamos tener el proyecto que tanto todos anhelamos.

14

15 El señor Juan Diego González Picado, Presidente Municipal, les agradece  
16 nuevamente, además les indica que, tienen por delante un reto sumamente  
17 importante y tienen en las manos la esperanza de muchísimos sancarleños que han  
18 soñado con este proyecto desde hace muchísimo tiempo, a la Asociación Pro  
19 Carretera mi más profundo agradecimiento, esto que hoy vemos con ilusión como  
20 un proyecto cercano a convertirse en realidad se debe en gran medida al esfuerzo  
21 que ustedes han hecho a los largo de estos treinta y cinco años.

22

23 **AL SER LAS DIECIOCHO HORAS CON VEINTITRÉS MINUTOS EL**  
24 **SEÑOR PRESIDENTE, DA POR CONCLUIDA LA SESIÓN. –**

25

26

27

28 **Juan Diego González Picado**

**Ana Patricia Solís Rojas**

29 **PRESIDENTE MUNICIPAL**

**SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL**