

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERRECTORÍA ACADÉMICA**

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**IMPACTO LOGÍSTICO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL
CANAL SECO INTEROCEÁNICO SOBRE EL SECTOR
EXPORTADOR COSTARRICENSE DE FRUTAS
DESHIDRATADAS, EN EL PRIMER SEMESTRE DEL 2021**

**MODALIDAD DE PROYECTO PARA OPTAR POR EL GRADO ACADÉMICO DE BACHILLERATO
EN COMERCIO INTERNACIONAL**

DANIELA CORTÉS SÁNCHEZ

GINA VALERIO CALVO

SEDE ARANJUEZ

AGOSTO, 2021

Contenido

Declaración jurada	2
Solicitud de defensa del estudiante	3
Carta de revisión del filólogo.....	4
Tablas	10
Figuras.....	11
Agradecimientos	12
Dedicatoria	13
Resumen ejecutivo	14
CAPÍTULO I: PROBLEMA.....	16
Planteamiento del Problema.....	16
Objetivos	17
Objetivo General.....	17
Objetivos Específicos	17
Justificación.....	18
Antecedentes	19
Historia	19
Antecedentes internacionales	20
Antecedentes nacionales.....	23
Proyecciones.....	26
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	28
Costa Rica en el Comercio Internacional.....	28
Características de las exportaciones en Costa Rica.....	29
Productos con más agilidad de exportación en Costa Rica.....	30
Limitaciones de las exportaciones.....	32

Comercio exterior de frutas deshidratadas	33
Países con más importaciones de frutas deshidratadas	34
Comportamiento global en el comercio de frutas y sus derivados.....	35
Procesos logísticos	36
Transporte en el comercio internacional	37
<i>Medios de transporte</i>	37
<i>Transporte marítimo</i>	38
<i>Transporte aéreo</i>	40
<i>Transporte terrestre</i>	42
<i>Transporte ferroviario</i>	43
Canal Seco.....	44
Canal seco en Costa Rica	45
Características del Canal Seco en Costa Rica	46
Ventajas logísticas.....	47
Ventajas económicas	47
Oposición del Canal Seco	48
Oportunidad logística	49
Oportunidad económica	50
CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO	51
Enfoque	51
Método	51
Fuentes de Información.....	52
Fuentes primarias.....	52
Fuentes secundarias	53
Muestra	53

Criterios de inclusión y exclusión	54
<i>Criterios de inclusión</i>	54
<i>Criterios de exclusión</i>	55
Categorías de Análisis.....	55
Instrumentos	56
Cuestionario.....	57
Entrevista.....	57
Proceso para la Recolección y Análisis de Datos	58
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	60
Categoría de análisis 1: Proceso de implementación del Canal Seco.	60
Subcategoría 1: Planificación de proyectos.....	60
Descripción	60
Análisis	63
Subcategoría 2: Alianza público-privada	64
Descripción	64
Análisis	67
Subcategoría 3: Opinión del Canal Seco	68
Descripción	68
Análisis	71
Subcategoría 4: Traba en el proceso productivo	72
Descripción	72
Análisis	75
Subcategoría 5: Creación de proyectos	76
Descripción	76
Análisis	78

Categoría de análisis 2: Ventajas y desventajas que generaría el Canal Seco.	79
Subcategoría 1: Ventajas Logísticas.....	79
Descripción	80
Análisis	82
Subcategoría 2: Ventajas Económicas.....	83
Descripción	83
Análisis	86
Subcategoría 3: Ventajas Comerciales	87
Descripción	87
Análisis	90
Subcategoría 4: Desventajas ambientales.....	91
Descripción	91
Análisis	93
Subcategoría 5: Desventajas económicas	94
Descripción	94
Análisis	97
Interpretación de datos	98
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	102
Conclusiones	102
Recomendaciones.....	105
CAPÍTULO VI: PROPUESTA.....	108
Objetivos	108
Objetivo general	108
Objetivos específicos.....	108
Propuesta.....	108

Oportunidad logística y económica	108
Establecimiento de la estrategia de aprovechamiento	111
Referencias.....	113
Apéndice	120
Apéndice A: Cuestionario utilizado en la Investigación.....	120

Tablas

Tabla 1. Muestra de entrevistas para la investigación	54
Tabla 2. Categorías de análisis.....	55

Figuras

Figura 1. Exportaciones de bienes por régimen 2012-2019	30
Figura 2. Principales productos exportados 2012-2019.....	31
Figura 3. Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías.....	38
Figura 4. Carga desembarcada y embarcada según puerto	40
Figura 5. Operaciones realizadas según el servicio. Año 2019	41
Figura 6. Transporte y almacenamiento (millones de colones)	43
Figura 7. Carga transportada por el ferrocarril al Atlántico (toneladas).....	44
Figura 8. Trazado de la carretera del Canal Seco	46

Agradecimientos

Primeramente, quiero agradecerle a Dios por permitirme llegar tan lejos en mi preparación académica, además de darme la sabiduría, la fuerza y la paciencia para enfrentar este reto profesional.

También, quiero agradecerles a mis padres, Roxinia Sánchez y José Cortés porque son mi gran apoyo y gracias a ellos hoy por hoy estoy culminando una de las metas más importantes de mi vida, sin ellos no lo hubiera logrado y a ellos les debo este esfuerzo y dedicación, asimismo, agradecer a mi hermano, Herson Cortés que estuvo ahí junto con mis padres apoyándome en el proceso, así como, a mi perrito Puppy mi compañero de noche.

Luego, quiero agradecer a Fabian Vallejos por su cariño y apoyo en el proceso, por ser la persona que me escuchaba y se quedaba las noches en vela conmigo.

Además, agradecer a dos familias muy especiales en mi proceso. La familia Salas-Cortés y la familia Guzmán-Montoya que sé que me tuvieron en sus oraciones y me daban su apoyo para seguir adelante.

También, a mis amigos de la Universidad, Lorenzo Jiménez, Allison Carillo y Barbara Solís, sin ustedes mi proceso en la universidad desde el primer cuatrimestre hubiera sido aburrido, gracias por su fiel amistad, los llevo siempre en mi corazón.

Por último, agradecer a todas las personas que me ayudaron en el proceso, compañeros de trabajo, amigos y profesores.

A todos, muchas gracias. Dios los bendiga.

Dedicatoria

Quiero dedicarle este logro primeramente a Dios, que fue quien me dio la sabiduría y la paciencia para poder culminar este proyecto.

También, quiero dedicárselo a mis padres que son las personas que me ayudaron a llegar hasta el final, me brindaron sus sabios consejos y esto es mas de ellos que mío.

Así como, a las demás personas que estuvieron en el proceso, mi hermano, mi novio, mi familia, mis amigos de la universidad, compañeros de trabajo y profesores.

A todos, les dedico este logro. Ustedes también son parte de esto.

Resumen ejecutivo

La presente tesina consiste en identificar el impacto logístico de la implementación del Canal Seco Interoceánico sobre el sector exportador de frutas deshidratadas; esto con el fin de conocer cuánto representa el Canal Seco en las empresas exportadoras y, a su vez, al país, proyectando las ventajas y desventajas de este, así como su proceso de implementación desde un punto de vista más de política del Gobierno.

Este proceso de investigación se basa en sus objetivos, con el fin de determinar el proceso de implementación del Canal Seco para agilizar las exportaciones, así como identificar las ventajas y desventajas que les genera el Canal Seco como reto para el sector exportador de frutas deshidratadas; además de que se propone aprovechar la oportunidad logística y económica del Canal Seco como estrategia productiva del sector exportador.

El método de esta tesina es de carácter cualitativo; por esta razón, se utiliza un cuestionario como instrumento, en donde por medio de entrevistas, se podrá evidenciar las respuestas de los expertos, que permitan identificar el proceso de implementación del Canal Seco desde un punto de vista de Gobierno para evidenciar todo el proceso, como parte de una iniciativa privada; es conveniente identificar las ventajas logísticas, económicas y comerciales, así como, las desventajas; desde una opinión científica y objetiva. El diseño es fenomenológico, ya que se va a explorar, describir y comprender las diferentes respuestas de los entrevistados, con el fin de encontrar un elemento en común para todos los productores del sector exportador de frutas deshidratadas.

La muestra de investigación corresponde a la selección de personas de diferentes instituciones que tienen relación con el tema investigativo, entre ellas encontramos entidades públicas como el Banco de Costa Rica, así como empresas privadas, asesores aduanales y comerciales; también, se cuenta con el aporte de un profesor universitario y de estas empresas exportadoras como Econocaribe, Consolidaciones Mundiales y Desarrollo Aduanero; y no puede faltar la participación de CANSEC, empresa a cargo del proyecto del Canal Seco.

Por otro lado, se dieron dos categorías de análisis. En primer lugar, se obtiene la categoría sobre el proceso de implementación del Canal Seco, de la cual se derivaron las siguientes subcategorías: planificación de proyectos, alianza público-privada, opinión del Canal Seco, trabajo en el proceso productivo y creación de proyectos. La otra categoría de análisis corresponde a las ventajas y desventajas del Canal Seco; de esta se originan las siguientes subcategorías: ventajas logísticas, ventajas económicas, ventajas comerciales, desventajas ambientales y desventajas económicas.

Por último, se crea una estrategia para que las empresas exportadoras de frutas deshidratadas puedan aprovechar la oportunidad logística y económica del Canal Seco, poniendo en evidencia sus problemáticas y erradicándolas o disminuyéndolas con la implementación del Canal Seco en sus procesos productivos de cara al desarrollo nacional.

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Planteamiento del Problema

Costa Rica a lo largo de los años ha experimentado cambios en el tema de economía, comercio y logística; cada vez se logran más avances, como por ejemplo la llegada de APM Terminals que trajo múltiples ventajas al país. Centro América está rodeado por el Océano Pacífico y el Océano Atlántico; esto le permite a Costa Rica conectar a ambos océanos, mejorando el movimiento de mercancías dentro del territorio nacional y trayendo avances, tanto para el importador como para el exportador.

Según Rodolfo Peña Flores, Diputado de la República de Costa Rica, menciona lo siguiente, en la editorial virtual EL MUNDO, con fecha del 22 de abril del 2020:

El Canal Seco nos permitiría relanzar a Costa Rica como un centro de conexión y servicios de logística para la región y el mundo. Es el proyecto más ambicioso en la historia del país que une nuestros océanos por la zona norte que conecta Guanacaste con San Carlos y Limón, conociendo la necesidad de reactivar la economía en zonas vulnerables, con problemas de competitividad y de acceso a oportunidades, en medio de una recesión mundial producto de la pandemia del COVID-19. (parr.6)

Esta investigación contempla las ventajas logísticas y el impacto que traería el Canal Seco Interoceánico a los sectores exportadores de frutas deshidratadas; si bien, el presente documento está basado en este sector exportador, sin embargo, este proyecto significaría un avance a la economía costarricense y al sector logístico que ha sido poco explotado. Se conoce que el Canal Seco trae beneficios a la economía de cualquier país, en cuanto a temas de logística, empleo, tiempos, entre otros. Pero se carece de conocimiento en cuanto a qué tipos de ventajas traería a un sector en específico; se carece de cómo se comportaría el canal con las empresas exportadoras de frutas deshidratadas, en nuestro país.

El Canal Seco Interoceánico ha pasado por múltiples fases; hoy en día, el Gobierno todavía se encuentra en una posición neutral o poco interesada en este proyecto, que desde el año 86 se ha

venido haciendo rugir en cuanto a la posibilidad de introducir este plan en el país. Conocer las ventajas logísticas que traería esta propuesta para un sector que según cifras de la Promotora del Comercio Exterior (PROCOMER), en Setiembre de 2017 representaron un total de \$8 millones en exportaciones; esto debido al aumento en la ingesta de productos saludables, dentro de ellos las frutas deshidratadas, traería una visión más personalizada de los beneficios que daría al país.

Por esto, es necesario entender qué tipo de provecho le sacaría el sector exportador de frutas deshidratadas al Canal Seco y por ello, se investigará profundamente algunos estudios, opiniones, criterios de expertos que conocen sobre el tema; además, se consultará el proceso de exportación de empresas que dentro de su venta contemplan este tipo de producto para así, poder adaptarlo y darle una mejor exposición al proyecto. Por lo tanto, se plantea la siguiente pregunta: ¿Cuál es el impacto logístico que traería la implementación del Canal Seco Interoceánico sobre el sector exportador de frutas deshidratadas, en el primer semestre del 2021?

Objetivos

Objetivo General

Examinar el impacto logístico de la implementación del Canal Seco Interoceánico sobre el sector exportador costarricense de frutas deshidratadas, en el primer semestre del 2021.

Objetivos Específicos

Estudiar el proceso de implementación del Canal Seco como fundamento para la agilidad de las exportaciones.

Explicar las ventajas y desventajas que generaría el Canal Seco como reto para el sector exportador de frutas deshidratadas costarricense para el primer semestre del 2021.

Proponer una estrategia de aprovechamiento de la oportunidad logística y económica del Canal Seco, por parte del sector exportador de fruta deshidratada.

Justificación

El comercio internacional se entiende como todo proceso logístico, legal y financiero que lleva a cabo una economía abierta con otra para importación o exportación de mercancías; se entiende que el país en su tiempo puso a disposición hacer una transferencia de mercancías por un tema de rentabilidad y de recursos, así fue como empezó Costa Rica con la primera exportación de café; después se fue especializando y se llevó a cabo las exportaciones de banano y de caña de azúcar.

Al pasar los años, el país y el Gobierno observando que las exportaciones daban un gran avance al producto interno bruto (PIB) y con ello se daba una mejor economía, demanda extranjera y mayor empleo, pero dejaron atrás ese ímpetu y no tuvieron una visión futurista de cómo se manejaba el país en temas logísticos, de tiempos y capacidad de almacenaje; es aquí, que a finales del siglo XX (en 1986) viene a surgir la idea del Canal Seco Interoceánico.

Este proyecto viene a mejorar varios problemas logísticos que el país enfrenta hoy en día; uno de ellos corresponde a las calles del país y al tráfico vehicular tan alto; todas las calles del país se dirigen al Valle Central y pasan camiones con contenedores que hacen que las calles se despedacen y se saturen más; este es uno de los inconvenientes que el Canal Seco vendría a corregir. Al respecto Loría (2016) menciona que: “el diseño, la construcción y la operación exitosa de un Canal Seco podrían proporcionar, entre otros proyectos: un medio para volver a dar forma a la economía de Costa Rica y probablemente convertir el país en un enorme hub y centro logístico para las Américas.” (p.54)

Por lo tanto, esta investigación podría identificar algunos problemas logísticos, económicos y de tiempo que tiene el país actualmente, en cuanto a temas de comercio; además, este proyecto se adaptará al sector exportador de frutas deshidratadas, dando un enfoque de oportunidad y como un reto con un punto de vista más personalizado de la implementación del Canal Seco en Costa Rica.

Arrieta (2016), citando al Consejo Nacional de Concesiones (CNC), explica que la aceptación del plan por parte del Consejo hará posible que el gobierno, exportadores, importadores e incluso el país, salgan beneficiados por la factibilidad del proyecto, ya que este contará con vías amplias, mayor infraestructura, zonas industriales, mayor ahorro de tiempo y menores costos por parte del exportador; el Canal Seco es factible desde un punto de vista logístico y económico. Además, ayudaría a combatir la tasa de desempleo del país, dando 80 mil empleos directos e indirectos.

En este caso se explicará desde una perspectiva más personalizada, que ayudará a comprender el nivel teórico de la implementación del proyecto, sobre todo dentro de un sector exportador que en la actualidad han experimentado un incremento de las exportaciones de las frutas deshidratadas a países como Alemania, donde están escogiendo consumir productos no perecederos, como las frutas frescas que les aporte beneficios nutricionales. Se dice que según cifras de Procomer (2020) han aumentado las exportaciones de alimentos a este país; en el 2015 se exportaron \$3,5 millones y en el 2019 pasó a \$33 millones.

Antecedentes

Historia

A lo largo de los años, Costa Rica y otros países latinoamericanos por medio del Canal de Panamá toman la iniciativa de competir con este y tienen el sueño de adaptar en sus países el proyecto del Canal Seco Interoceánico; la idea consiste en conectar los dos puertos por medio de los dos océanos y convertir al país en un referente más competitivo y visible para muchas otras economías.

En el siglo XIX Costa Rica tenía planes de construir un canal seco cuando Perú y Estados Unidos propusieron un canal entre la frontera de Nicaragua con Costa Rica. Luego en el siglo XX se llevaron a cabo estudios más realistas para poner en el pie el proyecto, utilizando como referencia las tierras del norte del país. (Loría Salazar , 2016, p.54)

Durante la presidencia de Oscar Arias Sánchez, en 1987, 16 empresas compitieron por el proyecto, de las cuales en ese entonces solo ganaron 4 de ellas y solo queda una hoy en día. El arquitecto Oscar Hutt Gil, diseñó un proyecto y este abarca 325 km, 10 carriles y capacidad para 2 trenes, recorriendo desde el litoral Pacífico hasta el Caribe; además, que en el trayecto ha contemplado 2 puertos, 3 aeropuertos y zonas francas. (Valverde, 2018)

En 1989 una de las 16 empresas que competían BEL Ingeniería, S.A. – C.B.I.D.C. – UMA Engineering, Ltd., CADDEV – ADI Consultants realizó el estudio más completo de todos; este afirmó que el éxito económico sería menor al del Canal de Panamá y esto se debió a que en aquella época el comercio proveniente de los barcos de Estados Unidos y de China se inmovilizó y este empezó a surgir a finales de los 70; pero en los años 80 todavía no se lograba un comercio fuerte.

En la época de los 80 en Costa Rica no se pudo poner en marcha la idea del proyecto, pues el país pasaba por una fase de éxito económico y social por la abolición del ejército, y la mejora en la salud y la educación; pero todavía se concentraba en un poder centralizado, esto quiere decir que el país construía sus proyectos sin que la empresa privada metiera mano o la financiara, aun así, en la actualidad eso es algo que no se ha erradicado del todo. (Loría Salazar , 2016, p.54)

Proyectos han sido mandados a la lista de espera porque todavía el país no tiene clara la alianza público- privada y, con esto, la idea del gran proyecto del Canal Seco Interoceánico fue olvidada por los gobiernos siguientes y por falta de aclaración y concientización de los pobladores costarricense sobre proyectos públicos que, eventualmente, traigan oportunidades a la economía y al comercio del país.

Antecedentes internacionales

Según Bradford, Rizo, y Rivera (2019), en la revista nicaragüense titulada: “Temas Nicaragüenses” con su tema titulado: “El Canal Seco: ¿Estrategia de quién?” con un enfoque cualitativo; esta investigación se enfoca en la idea del Canal Seco y explican que este proyecto empieza hace cuatro siglos; exponen que en la actualidad la idea surge como una forma financiera del consorcio internacional Canal Interoceánico de Nicaragua (CIIN) proponiendo la unificación

de los océanos Atlántico y Pacífico como en el caso de nuestro país, mediante dos puertos con una línea férrea y entre ambas con sistemas de transporte intermodal. (pp. 154-155).

En el año 2019 el Centro de Convenciones Olof Palme realizó en Nicaragua el primer foro de discusión sobre el Canal Interoceánico y como en Costa Rica hay muchas trabas por parte del gobierno y la inversión privada, en este caso del CIIN. (p.162). Los autores concluyen con los obstáculos del proyecto, la inversión, el medio ambiente, el gobierno y la cultura; indican en su investigación que el Canal en el país de Nicaragua solo dará por ventaja a los inversionistas del proyecto, mientras que para la población del país solo será una posible mejora al problema económico y político que enfrenta ese país.

Este caso en Nicaragua se relaciona con la propuesta que hay en el país costarricense para mitigar problemas en temas de tiempo, economía y desempleo; son proyectos que surgen para dar solución y competir contra el Canal de Panamá y de esta forma, hacer a Costa Rica más atractivo para otros países y futuros inversionistas; pero ¿Se utilizaría el Canal Seco como una capa para disminuir los problemas que enfrenta el país como es en el caso de Nicaragua? Costa Rica tiene una economía y un gobierno estables y la cultura del país es diferente a la de Nicaragua.

Según Fernández (2020), en el documento titulado: “Revista Cultural de Nuestra América” con su tema: “Istmo de Tehuantepec: Corredor Interoceánico” con un enfoque cualitativo, nos expone que el gobierno mexicano ha anunciado recientemente una inversión de \$42 mil millones y para el sur de país lo más importante es el Corredor Interoceánico, ya que este aportaría beneficios logísticos en el comercio, proporcionaría el traslado de mercancías desde Asia al Este de Estados Unidos, además, movería los productos de Europa hacia el Oeste de esos mercados.

Según el autor, este proyecto contará con 300 km, procurando una coordinación barco-ferrocarril, logrando mejoras en el tiempo. Este proyecto sería factible al existir la operación parecida a un puente terrestre que consiste en mover los contenedores en ferrocarriles o remolques.

Por lo tanto, se hace notar que en México al igual que Costa Rica busca un Corredor Interoceánico o Canal Seco; en el caso de Costa Rica, el canal interoceánico serviría para

transportar un mayor volumen de mercancías y para poder atacar otras regiones que actualmente no han llegado; esto con el objetivo de hacer algo parecido al Canal de Panamá; recordemos que un Canal Seco conlleva nuevos puertos, nuevos destinos y ferrocarriles que permitan una mejor movilidad de contenedores.

Por otro lado, Caparros (2018), en su tesis titulada: “La implementación de un corredor interoceánico: Caso de Guatemala”, con un enfoque cualitativo, el autor expone que este está basado en una empresa privada y se espera que tenga un coste entre los \$10000 millones y \$12000 millones. Tendrá una distancia de 372 km y es una iniciativa viable para el país guatemalteco, el objetivo es aprovechar su ubicación cerca de la costa este de los Estados Unidos, además, de que la constitución política de Guatemala permite alianzas privadas y este plan ayudaría no solo al sector logístico y económico del país, sino a nivel social abriendo puertas a negocios. (pp. 26-27)

Dicha investigación concluye indicando que en Guatemala hacen falta estudios que ayuden a planear sus estructuras económicas, demográficas y sociales; las conclusiones se enfocan en el Corredor Interoceánico y las Zonas Francas, el autor explica que es de suma importancia que los puertos o el corredor trabajen bajo este régimen; pero, la ley de Zonas Francas en Guatemala es muy básica por ende se tiene que actualizar. El investigador indica que Guatemala da a conocer por qué aún no se ha realizado el Canal Seco en ese país; sin embargo, todos llegan a un objetivo en común y es que, a diferencia de Costa Rica, Guatemala sí tiene apoyo de las alianzas público-privadas.

Por otro lado, Puelles (2016), en su tesis titulada: “Puerto Seco: La oferta exportable y el estado como agente difusor son factores que limitan el aprovechamiento económico comercial del Corredor IIRSA Sur Interoceánico Perú – Brasil”, con un enfoque cualitativo, cuyo objetivo general es: Determinar que la oferta exportable y el Estado como agente difusor son factores por el cual las Regiones de Madre de Dios y Cusco no obtienen el Provecho Económico Comercial del Corredor IIRSA Sur Interoceánico Perú – Brasil; el autor explica que en el 2005 el objetivo de crear el corredor interoceánico entre Perú-Brasil era la disminución de costos y la generación de ventajas competitivas en el comercio.

Con el corredor conectando estos dos países, se buscaba fortalecer las relaciones políticas, comerciales y económicas de estos países y no solo de los principales, sino de toda Suramérica. El autor concluye con que el Estado es el responsable de capacitar a las empresas competentes en el comercio exterior y la promoción de productos a otros países. Además, este expone la corrupción que se da en su país y cómo un sistema lleno de leyes que no ayudan a que el país crezca en temas comerciales y políticos, haciendo que un proyecto tan grande no haya funcionado después de tantos años en construcción y que, además, no se hayan hecho los análisis, anteriormente.

El investigador critica a los estados corruptos de Perú y de Brasil, pero podemos compararlo con el de Costa Rica, que su forma de gobernar no es la correcta, porque atrasa proyectos, solicitudes y demás gestiones de empresas por querer un mayor crecimiento del país, en temas comerciales y económicos, donde solo unos cuantos salen beneficiados; pero el pueblo que quiere salir adelante no avanza. El canal es un proyecto que tiene que pasar por filtros e investigaciones para que sea un gran proyecto que haga ver al país más competitivo, pero sin la ayuda del gobierno, esto no puede seguir adelante.

Antecedentes nacionales

Según Loría Salazar (2016) en la revista titulada: Decisiones, cuyo tema es: “El Canal Seco de Costa Rica: desafíos y posibles impactos” con enfoque mixto; su principal objetivo es exponer los esfuerzos de algunas empresas privadas por invertir en el Canal Seco de Costa Rica; una de ellas se llama AMEGA, la ruta propuesta de esta empresa va desde Guanacaste hasta el puerto de Moín, sus ventajas según la empresa eran proveer servicios de transbordo para mega transportes de barco a barco; un servicio de almacenaje y logística, capacidad mayor a 12.000 TEU, un freightwork de 19 metros y nueve trenes cargando 100 vagones dobles, entre otros. (p. 57)

El autor concluye que el Gobierno de Costa Rica le ha dado poca importancia a las oportunidades que presentan algunas empresas por invertir en el país para que se desarrolle en materia logística y económica; comenta que la globalización ofrece un cambio en una logística muy antigua, desactualizada y que se queda estática; según el autor el turismo, la economía y las zonas donde va a pasar este Canal Seco, serían las más beneficiadas de este proyecto.

León y León (2020) en su trabajo de graduación de la Universidad de Costa Rica, titulado: "Estudio de prefactibilidad para la siembra de banano de la variedad Gran Nane en la Rita de Pococí, para abastecer una demanda de banano deshidratado", con un enfoque cuantitativo y cuyo principal objetivo es determinar la prefactibilidad de sembrar banano de la variedad Gran Nane en La Rita, Pococí, Limón para abastecer la demanda de banano deshidratado en una empresa agroindustrial familiar.

Los autores hacen una medición de la demanda de banano para los próximos años y exponen que esta será lineal con un índice de estacionalidad de 1,24 en el mes de octubre; los cálculos proyectados fueron desde el año 2020 al año 2024, donde se espera una demanda de 160494 kg, 163498 kg, 166503 kg, 169507 kg y 172511 kg, respectivamente del año. Explican que las normas de calidad que piden los importadores cada vez son mayores y esto hace que cada año se descarte el 12% de la producción de banano; esto significa que la fruta se tenga que diversificar en diferentes presentaciones, ya sea puré, jugo o deshidratados.

Los autores citando a la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER), donde este explica que deshidratar una fruta permite conservar por más tiempo su frescura, por lo que esto hizo que el comercio de las frutas deshidratadas en los últimos años fuera en aumento; según PROCOMER hay mercados dispuestos a comercializar con Costa Rica y entre ellos está Estados Unidos, Europa y Asia.

Se puede decir que por temas de industrialización de la fruta en un país, donde su fuerte es la agricultura, hace que este tipo de proceso se vuelva más atractivo para el medio internacional y la demanda crezca, por lo que con la puesta en práctica del Canal Seco Interoceánico y el crecimiento de esta parte del sector exportador haría que en temas de tiempos y economía, la propuesta del Canal Seco haría crecer las exportaciones de este tipo de productos.

En su investigación, Duran, Mora, Gonzalez, y Vargas (2018) titulada: "Nivel de competitividad técnica de las empresas exportadoras de productos agrícolas no tradicionales de Costa Rica", estos exponen que las empresas exportadoras y productoras de productos agrícolas

no tradicionales a lo largo de los años, han perdido su nivel de competitividad nacional e internacionalmente. Explican que en el periodo 2002- 2016 el sector agrícola en el país era considerado como el sector estrella pero que actualmente estas han ido disminuyendo por lo que muchas empresas han ido desapareciendo, porque no tienen competitividad en el mercado; durante muchos años PROCOMER dio capacitaciones donde participaban gerentes de empresas agrícolas para poder tener mejor alcance y que no sean de las empresas que quebraran por esto.

Por lo que, esto interesa a muchas empresas productoras de frutas que al tener fuertes repercusiones en las exportaciones y ventas nacionales, puedan diversificar sus productos y adaptarse al proceso de cambio empresarial que están llevando; en este caso, muchas empresas de frutas han diversificado a frutas deshidratadas y por ello, es más fácil exportar y poder atacar otro tipo de mercado.

Esta parte da beneficios a las empresas productoras de frutas y con la implementación del Canal Seco aún más; si este tipo de empresas por la falta de competitividad tienen que hacer recortes de gastos y de personal, con el Canal Seco la parte de costos y tiempo serán mejores para este tipo de empresas que están perdiendo ventas, en mercado internacional y nacional.

Sin embargo, Mora Martínez (2017), en la revista titulada Decisiones, con su tema titulado: El rol de la planificación del sector público en el desarrollo integral de Costa Rica, con un enfoque cualitativo, su principal objetivo es presentar el poder que tiene el sector público para lograr estabilidad económica, por medio de una fuerza conjunta de grupos u organizaciones que hagan el país más competitivo a nivel internacional.

Este autor expone otra cara de la moneda, pero que va al mismo resultado; este explica que el Canal Seco en el país, es algo del siglo pasado y es mejor que el país invierta en benchmarking, esto se resume en un Canal Digital, uniendo continentes como Asia, Europa y América del Norte y Sur, por medio del Caribe y el Pacífico, tendría una globalización digital con temas en internet y ciberseguridad, aumentando en sí el sector servicios. El autor concluye haciéndose una pregunta: ¿Cómo el país no logra posicionar proyectos que trascienden los periodos políticos?

El país realizó un plan estratégico por más de 20 años, con una visión futurista, pero si no se unen fuerzas y no se luchan por proyectos que mejoren la economía del país tendremos dos posibles escenarios como relata el autor: “ Una Costa Rica que no toma decisiones y se vuelve vieja, enferma e improductiva o una Costa Rica que tomó la decisión de cambiar y sacrificarse hoy para lograr un futuro más esperanzador”. (p.33)

Como dice Mora en su papel de crítico por las indecisiones del país, estamos viendo que Costa Rica no apoya proyectos impulsados por otras empresas o no ayuda a que el proyecto en este caso del que habla el señor Mora o el proyecto del Canal Seco, sea más factible y viable para una mejor economía y proceso logístico. No solo pasa con proyectos, sino con uniones, en este caso la Alianza del Pacífico; sólo es animarse a tratar de hacer grande y más visible a Costa Rica, por medio del comercio.

Proyecciones

El proyecto inicia con la idea de visualizar más a fondo el impacto logístico y competitivo del Canal Seco Interoceánico en el país; las proyecciones que se verán a continuación, son metas directas de lo que expresan los objetivos de esta investigación.

De esta manera, la primera proyección es plasmar en la investigación el cambio que significaría la implementación del Canal Seco para la construcción de la economía del país y el impacto logístico que tendrían las empresas, al contar con el apoyo de una alianza público-privada coadyuvando en el proceso de planificación del proyecto.

La segunda proyección es aportar las ventajas y desventajas que comentan ciertos expertos que traería la implementación del Canal sobre las empresas y el país en general, si bien es cierto, cada proyecto de manera visual o no visual, hace un cambio a nivel económico y en este caso a nivel logístico, ventajas desde costos, transporte, procedimientos y desventajas desde el impacto ambiental y costos de inversión.

La tercera proyección sería reflejar una estrategia donde se aproveche ya implementado el Canal Seco la oportunidad logística y económica del proyecto para un sector costarricense, exportador de fruta deshidratada que impulse teóricamente a la economía del país.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Costa Rica en el Comercio Internacional

El comercio en Costa Rica empieza por ahí del año 1843, cuando se transportó 5505 quintales de café en un buque con destino a Inglaterra; la entrada de las exportaciones al país permitió un mayor avance económico, comercial y cultural por medio de la salida de mercancías. Luego de la primera exportación de café, el país diversificó la producción, entre ellos el banano, la caña de azúcar, la carne y el cacao; las exportaciones han sido el principal fuerte de ingresos a la economía del país y con esto la construcción del ferrocarril. (Villasuso, 2009)

La teoría smithiana del comercio internacional expone en una parte sobre las ventajas comparativas que existe en los países, ya sea industria, agricultura, ganadería, minería, entre otros. Costa Rica desde que se sumó al modelo agroexportador ha aprovechado algunas ventajas con sus productos estrella para la exportación, como el café, banano y productos no perecederos. Empresas como COMEX y PROCOMER han hecho su mayor esfuerzo para atraer inversión extranjera y poder diversificarnos en tecnología exportable.

Según Parada Gómez (2011), en la revista de la Universidad Nacional, titulada: Economía y Sociedad, con su tema: “EL COMERCIO INTERNACIONAL UN INSTRUMENTO PARA ALCANZAR EL DESARROLLO DE COSTA RICA”, el autor expone que en el país se han logrado grandes avances, esto gracias a la apertura comercial que existe con otros países como México, Chile, Estados Unidos, entre otros; explica el investigador que la cantidad de tratados va en aumento, pero el desarrollo en Costa Rica todavía no ha llegado.

El país y las empresas antes mencionadas que han hecho su mayor esfuerzo para cambiar un poco la Costa Rica con un pensamiento de un modelo agroexportador, no han logrado que este se diversifique aún más con industria; sin embargo, hoy el país ha ido creciendo porque exporta servicios y dispositivos médicos y también talento humano. Sin embargo, se necesita más conciencia por parte del gobierno para que al final el déficit comercial no sea negativo y que pueda ayudar a las Pymes a que se sumen a exportar sus productos.

Características de las exportaciones en Costa Rica

Costa Rica presenta un déficit comercial donde este se explica que las exportaciones tienden a ser menores que las importaciones en un periodo determinado; este déficit comercial se va a visualizar más a fondo, con el aporte de datos relevantes para enriquecer el tema.

Desde los años 2000-2012 empezó a visualizarse una tasa más baja del crecimiento de las exportaciones versus la tasa de crecimiento de las importaciones. Por ejemplo, se llegó a una tasa del 5,5% anual para la salida de mercancías y para la entrada se mantuvo en una tasa del 10% anual; el saldo de la cuenta del país ya era negativo y esto provoca que el déficit comercial del país sea financiado por Inversión Extranjera Directa (IED); se dice que más del 98% es costado por este medio. (Ruiz, 2012)

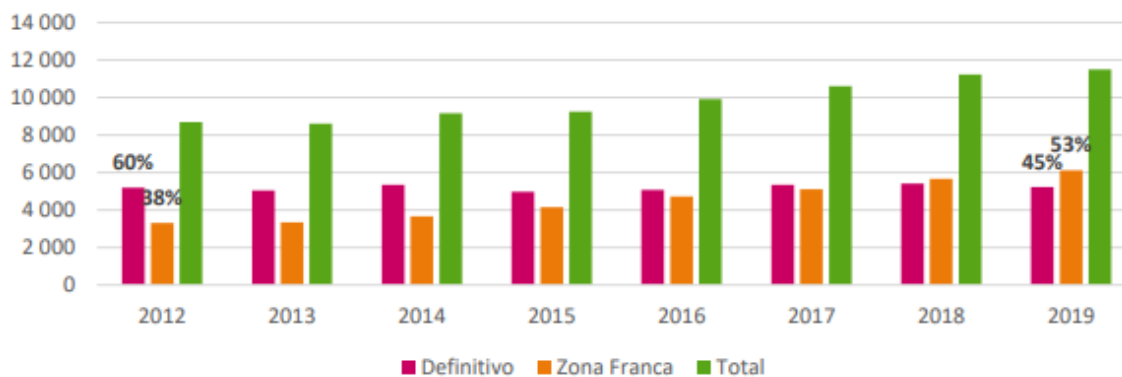
En el año 2019 se incrementó la demanda de dispositivos médicos y esto hizo que la disminución en las exportaciones de productos agrícolas como banano, piña y café, no afectara la balanza comercial del país; la disminución en estos productos se debió a diferentes factores climáticos por lo que pasó con los huracanes que dañaron fuertemente la Zona Norte del país evitando así la producción de banano y piña; además de otros problemas, como los problemas políticos y comerciales con las barreras no arancelarias.

Según cifras del Ministerio de Comercio Exterior (2019) en ese año las exportaciones de bienes registraron un valor de \$11.496 millones, lo que significó un incremento del 19,3% del valor exportado en los últimos siete años; esto es aproximadamente el \$9.638 millones. Las exportaciones del régimen definitivo se redujeron un 3%, al pasar de \$5.416 millones en 2018 a \$5.230 millones en 2019. Este tipo de régimen está sujeto a altibajos por el tipo de sectores que lo integran, en este caso y bajo la misma premisa, el sector agrícola se vio afectado por cambios climáticos y por los precios.

En relación con la salida de mercancías por las zonas francas, aumentó en un 8% con respecto al año 2018 y ha mantenido un crecimiento del 9,2% anual en siete años. Los productos que más se venden por parte de este régimen, son los dispositivos médicos, las cuales representan

el 56% de sus exportaciones en el año 2019. Por último, las ventas de perfeccionamiento activo, las exportaciones ascendieron un 5% con respecto al año 2018; los principales productos que hicieron crecer el porcentaje fueron las exportaciones de explosivos para la construcción, alambres y textiles.

Figura 1. Exportaciones de bienes por régimen 2012-2019



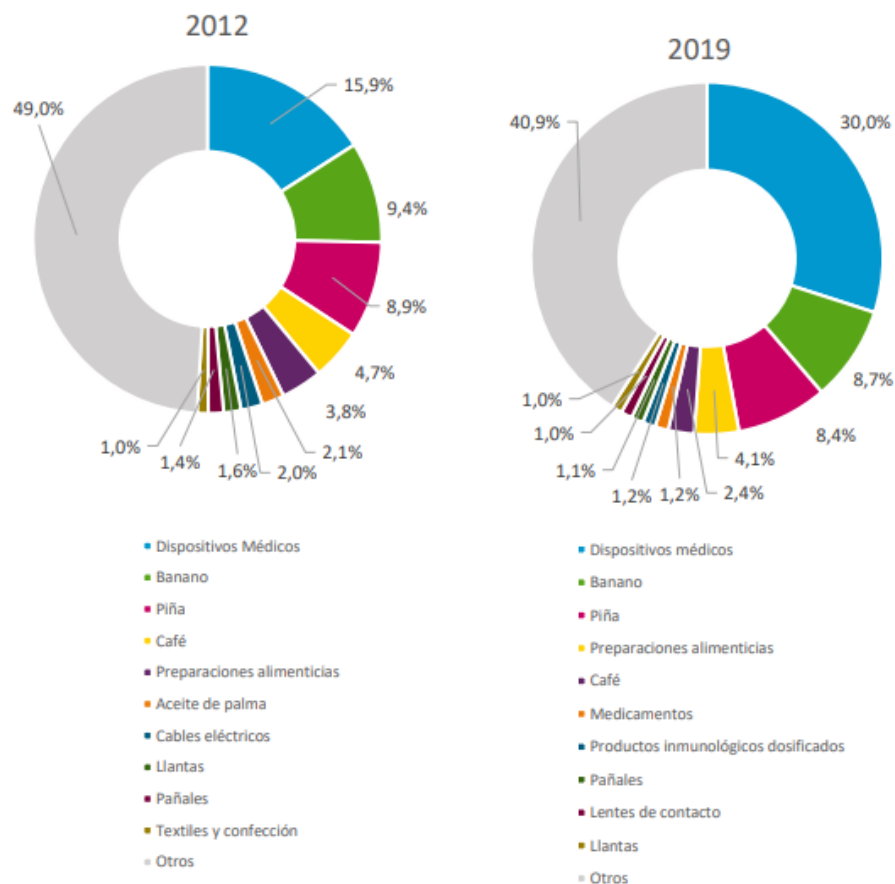
Nota: COMEX, con base en cifras de PROCOMER

Productos con más agilidad de exportación en Costa Rica

Durante muchos años los productos que más se exportaban en Costa Rica eran los de agricultura como el café, piña, caña de azúcar y carnes; pero con la llegada de los tratados de libre comercio (TLC), regímenes como las Zonas Francas y la Inversión Extranjera Directa, el país se pudo diversificar y poner a trabajar talento humano capacitado para ensamblar y hacer dispositivos, con gran demanda a nivel internacional.

Según cifras del Ministerio de Comercio Exterior (2019), el producto que más venta internacional tiene, son los dispositivos medicos, ya que en el 2012 este representaba el 16% y en el 2019 aumentó al 30%; esto ha hecho que el país se convierta en un atractivo para la inversión extranjera directa y, de esta manera, se pueda suplir la demanda de este tipo de equipos médicos.

Figura 2. Principales productos exportados 2012-2019



Nota: COMEX, con base en cifras de PROCOMER

Sin embargo, Costa Rica todavía es uno de los países que mantiene las exportaciones de productos tropicales, ya que como se expuso anteriormente, esa es su ventaja competitiva. El país es el mayor vendedor de piña internacionalmente y es el cuarto país que más exporta banano, estos dos productos fueron el segundo y tercero con la mayor participación en las exportaciones totales del país, sumando los dos un 17%. Además, de estos productos también otros presentaron un aporte a las ventas internacionales del país y entre ellos se destacan las preparaciones alimenticias, café, medicamentos, productos inmunológicos dosificados, pañales, aceite de palma, y llantas.

Otros de los productos que se destaca son los lentes de contacto, cuyo principal mercado es Estados Unidos; y otros productos que sobresalen son los explosivos para la construcción,

circuitos impresos, leche y nata, así como alambre de níquel también registraron un aumento en las exportaciones.

Limitaciones de las exportaciones

En temas de comercio internacional, cada país se encuentra con limitaciones que afectan las importaciones o las exportaciones, desde temas logísticos, políticos, económicos y sociales; si empezamos desde la microeconomía de un país que en este caso serían las pequeñas empresas, que para las ya grandes y posicionadas se hace más fácil el tema; pero no hay una burocracia en temas públicos con empresas medianas y pequeñas, el nivel de documentación que estas tienen que hacer para poder comercializar sus productos y crear sus productos, es gigante.

Los países latinoamericanos para poder competir con grandes potencias mundiales tienen que maximizar el surgimiento de oportunidades a través de empresas, en este caso, costarricenses para tener presencia en otros países; pero esta traba o requisito que viene por parte del Gobierno para que las PYMES puedan surgir y salir adelante, hace que se crean encadenamientos productivos, donde solo unos pocos y conocidos puedan surgir en el país.

Según Govaere (2012), durante años Costa Rica ha ido acumulando mucha tramitología que estanca la competitividad del país y que nadie se atreve a hacer un movimiento por esto. Govaere que es coordinadora de OCEX-UNED comenta que donde se necesita una respuesta urgente es en la vida de las empresas. El costo, tiempo y trámites que sufren las pequeñas empresas para iniciar su negocio, es gigante; los grandes tienen el apoyo estatal o tienen el capital para afrontar todo este proceso, pero para las Pymes representa un camino estrecho y significa navegar entre la mortalidad y la informalidad.

Las Pymes exportadoras representan una tasa de mortalidad del 90%, mucho antes de los cinco años de empezar el negocio y mueren con tanto por recorrer y resolver. Costa Rica está dentro de los 18 países más lentos del mundo para dar permisos en iniciar un negocio, mientras que Panamá está entre los 34 países con menor número de procedimientos para el trámite de un negocio; esto se resume en 6 días contra 60. (p.3)

Costa Rica tiene una ubicación sobresaliente en el sistema logístico mundial; esto se debe a que se encuentra en el centro del Continente Americano, muy cerca del Canal de Panamá, y posee costas en los océanos Atlántico y Pacífico. Teniendo presente esto, es necesario tomar en cuenta los componentes de la logística de transporte para ver el posicionamiento del país. Esos componentes son cinco: a) las carreteras para el transporte de carga, b) los puertos marítimos, c) los aeropuertos internacionales, d) los pasos de frontera terrestres, y e) las terminales logísticas.

Por otra parte, la infraestructura del país hace que en cierta parte las exportaciones se vuelvan complicadas; el tráfico del país hace que el transporte que va determinado al comercio internacional tenga debilidades en temas de tiempo; todas las calles de Costa Rica tienen un "un punto de encuentro" y este es San José, por lo que se imposibilita el tráfico de camiones que van hacia Guanacaste, Limón y Puntarenas, pues las calles del país son estrechas y en "hora pico" el tema de tiempo se queda corto.

Los altos costos de transporte repercuten en las exportaciones, pues esto significa hasta un 35% del valor del producto y, para abonar al problema, los contenedores por falta de rutas alternas, deben ingresar al casco de la ciudad de San José. La red vial de Costa Rica no es la más apropiada para comunicar fronteras y costas, ya sea para satisfacer necesidades de logística internacional, o para mejorar la calidad de vida de la población en procesos de tiempo de traslado, pavimento, costos por deterioros, y riesgo de accidentes.

El país no se planificó a un plazo de tiempo más largo que solo un par de años, lo que ocasionó que todo se concentra en un solo punto como es la GAM; por lo mismo los sistemas de transporte no pueden funcionar de una manera satisfactoria para los usuarios que la utilizan. Esto causa que el tiempo en tránsito sea mucho más extenso y las poblaciones tengan una deficiencia del transporte.

Comercio exterior de frutas deshidratadas

El comercio de frutas deshidratadas ha ido creciendo a través de los años, esto por el aumento global de promocionar el consumo de comida saludable, además, que es de fácil acceso para las personas al convertir fruta fresca en snacks como se ve en las pasas, las frutas deshidratadas son fruta fresca que se somete a un proceso de secado que elimina el agua de la fruta. Con este proceso, se obtiene fruta de reducido tamaño y peso, que facilita el envasado, almacenamiento y transporte.

Además, se considera que con este proceso de deshidratado se consigue alargar la vida útil de los alimentos, ya que se obstaculiza el deterioro de microorganismos, al contrario de la fruta fresca que se debe tener en refrigeración para que no sufra ningún daño, ya que una fruta mala, estropea a las demás.

Según la Promotora de Comercio (Procomer, 2017), citando a Alfonso Velásquez Tuesta, del Ministerio de Agricultura y Riego de Perú, en la página web llamada Food News Latam, comenta que para el 2020 se esperaba un aumento en el consumo global de frutas deshidratadas, alcanzando los 4 millones de toneladas, debido al aumento significativo por parte de la tendencia a través de los años de cuidar la salud humana y consumir alimentos sanos se convierte en un producto con potencial para la exportación.

En setiembre del 2017, en Costa Rica, las exportaciones de frutas secas contabilizaron un total de \$8 millones. La exportación de este producto necesita un registro sanitario por el Ministerio de Salud, y la salida de este alimento tiene beneficios para el exportador, ya que el proceso de deshidratación de la fruta hace que se elimine el peligro de contaminación por una plaga.

Países con más importaciones de frutas deshidratadas

En los países donde la agricultura es su marca, hay temporadas donde el exceso de producción da a flote y los agricultores y distribuidores le dan un valor agregado y elaboran esa cantidad de fruta en destilados, pero pueden transformar la fruta excedida en fruta deshidratada y poder situar este producto en mercados como Norteamérica, Asia y Europa. Se dice que en España en el periodo 2013-2014, la compra de fruta deshidratada aumentó un 33%, se considera que en la actualidad el consumo de este haya aumentado en un 50%.

Según una investigación de mercado hecha en el 2014 por Global Industry Analysts (GIA), este posiciona a Estados Unidos entre los países que más consumen fruta deshidratada, entre ellos están la piña, el mango, durazno, entre otros; esto representa el 12,9% de sus importaciones; después de este mercado, le sigue el alemán con el 8,8%; el ruso con el 5,8%; el holandés con el 5,6% y Reino Unido, con el 5,4%.

En el 2020 Procomer hizo un estudio donde se ve reflejado por la empresa alemana Sunnyday que hubo un crecimiento en la compra de fruta deshidratada; esto con motivo de la crisis sanitaria enfrentada por la Covid19, las personas demandaban alimentos de estilo almacenable, por lo que cada vez, la demanda de este producto en supermercados, tiendas, páginas web se ha ido incrementando en este país europeo. (Promotora de Comercio, 2020)

Comportamiento global en el comercio de frutas y sus derivados

Como se comentaba anteriormente, las frutas deshidratadas nacen de la diversificación de la fruta fresca, tener más variedad en productos comercializados a base de este proceso, es una gran oportunidad para productores y exportadores; además de la amplia gama de productos derivados de la fruta, también las frutas deshidratadas se crean por tener un snack saludable, donde muchas personas cuidan de su salud actualmente.

Según el informe emitido en el 2016 por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), expone que la compra internacional de frutas y sus derivados ha hecho que Centroamérica expanda su oferta exportable. SIECA comenta que la demanda global que tiene este alimento, es la conciencia que tiene la población actualmente de consumir productos saludables y esto se suma a la facilidad de cada país de la región con su materia prima que, en general, es por medio de la agricultura.

Entre los años 2005 y 2014, la exportación mundial de fruta tuvo en ese rango una tasa anual promedio de crecimiento del 8,8%, acumulando un total de \$104.906,2 millones, colocando a Centroamérica en el noveno puesto como exportador de frutas a nivel global, con un valor de

\$3.528,8 millones en el año 2015; esto, según el Centro de Comercio Internacional (ITC). (Revista Pro Agro, 2016)

Procesos logísticos

Durante muchos años los procesos logísticos han cambiado, las organizaciones se han adaptado y la globalización también ha obligado a las empresas y países, a cambiar su logística, y no se entiende logística como un proceso meramente comercial, sino que esta abarca muchos métodos que se adaptan a los diferentes fines de las compañías, desde la historia de un contenedor que fue evolucionando, hasta la historia de un barco portacontenedores; cada año la técnica cambia y se adapta a las necesidades de cada cliente y de cada sociedad.

Según Fontalvo, Granadillo y Mendoza (2019), citando a Servera-Frances (2010) donde este explica lo siguiente:

Durante muchos años el concepto de logística se limitaba sólo a la ejecución de actividades operativas en la empresa, es decir, que los empresarios tenían la concepción que los procesos logísticos eran necesarios por el simple hecho de que era a través de estos procesos que se entregaban los productos al cliente desde los puntos de producción. (p.103-104, prr.4)

Por otro lado, los mismos autores citan a Escobar (2010) para dar validez a la premisa anterior expuesta por Servera-Frances (2010) y este comenta que:

El concepto de logística ha venido experimentando cambios dependiendo del entorno económico y del desarrollo tecnológico, a lo largo de la historia el hombre ha buscado y desarrollado métodos con el fin de satisfacer sus necesidades, y cada día estos métodos se perfeccionan ya sea espontáneamente o por medio de investigaciones y de aplicaciones científicas. (p.104, par. 1)

La sociedad les impone a las organizaciones cambiar su logística y su producción de acuerdo con la demanda que se presenta; si estas quieren sobrevivir deben de adaptarse al cambio constante que hay en el mundo, además, reconocer esto hace que el ritmo que haya en los negocios internacionales no golpee tanto para satisfacer a los consumidores finales.

Transporte en el comercio internacional

El transporte ha existido por siglos, desde la necesidad que ha tenido el ser humano de transportar su mercancía de un lugar a otro, para asegurar la supervivencia y aumentar el nivel de vida; esto se resume en que un país puede especializarse en algo en relación con otro y viceversa, por lo que surge la importancia de un país de mantener una economía abierta y hacer negociaciones internacionales con otros países para proveerse de productos y servicios que nacionalmente no cuenta.

Durante los años, las exportaciones e importaciones han crecido, debido a la demanda que se tiene ahora en términos de producción y servicios; los países necesitan especializarse en la elaboración y en la calidad de sus productos, desde puntos de vista macroeconómicos y microeconómicos, respectivamente; pero todo esto se da gracias a un sistema de transporte internacional que facilita el traslado y disposición de estos insumos en el mercado internacional.

Actualmente, el sistema de transporte internacional es competitivo a nivel de flexibilidad, rapidez y precios; esto depende del medio de transporte que se utilice, en un proceso logístico la correcta elección del medio de transporte es la clave para una mayor tramitología del producto o servicio.

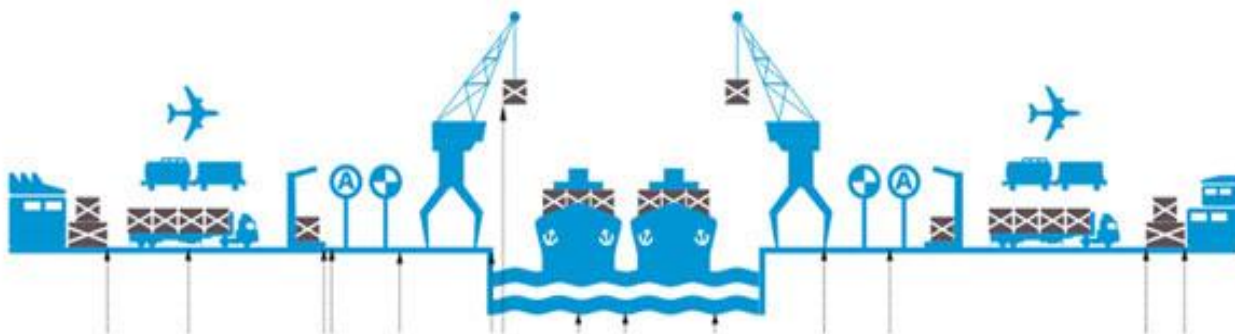
Medios de transporte

El transporte se entiende como el desplazamiento de objetos o personas de un lugar de origen a un punto de destino, en un vehículo que utiliza determinada infraestructura. Ha sido una de las actividades de mayor expansión a lo largo de los últimos siglos, debido a la industrialización, la expansión del comercio, además de los avances técnicos que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes. (Fallas , 2019)

El transporte internacional es un servicio como parte de un proceso que requiere mucho cuidado; este inicia con el interés en el producto en el mercado exterior y finaliza con la entrega de este al cliente; pero es más complejo que eso, hay que integrar la logística y el medio de

transporte que más se adecua a las necesidades de cada cliente. Además de escoger el medio de transporte, se tiene que llenar una serie de documentos, asegurar la carga y su embalaje y la complejidad se vuelve más intensa cuando se ve de por medio las barreras arancelarias y no arancelarias. (Dorta, 2013)

Figura 3. Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías



Nota: (Dorta, 2013)

La Figura 3 enseña el orden de actividades en el transporte internacional de mercancías, desde la carga en fábrica, el transporte en territorio nacional o de origen, la aduana de exportación, estiba en vehículo internacional, transporte internacional, desestiba en destino, despacho aduanero de importación y aranceles, transporte interior y descarga en destino. Claro está que, todo esto depende de varios medios de transporte, ya sea terrestre, marítimo y aéreo y los tiempos, el precio y documentos cambian, según el medio que el cliente prefiera.

En Costa Rica, el Ministerio de Comercio Exterior ha hecho un esfuerzo importante para gestionar una tramitología rápida, ya que de Costa Rica-Nicaragua se está durando 4 o 5 horas y antes se duraban 17 horas en cruzar esa aduana. Las estadísticas apuntan que en el 2012 el 77% de las mercancías salieron por vía marítima, el 22% por vía terrestre y el 1% por la vía aérea.

Transporte marítimo

El transporte marítimo ha evolucionado a través de los años; este es el principal transporte que se utiliza para comercializar internacionalmente, a diferencia del transporte aéreo y terrestre o

el ferroviario, este permite almacenar grandes cantidades de mercancía a grandes longitudes a un precio accesible, dependiendo de la longitud y su cantidad.

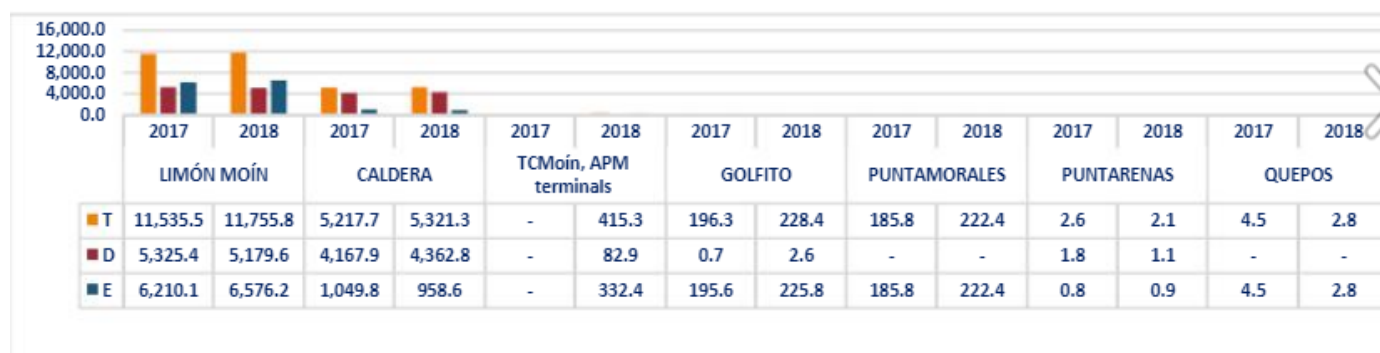
Dentro de este transporte, se utilizan buques que transportan dos principales tipos de carga a granel y otra mediante contenedores; la carga a granel se transporta sin el embalaje, como el grano, en cambio, el otro tipo de carga se realiza mediante contenedores y estos protegen la mercancía y la hace de fácil manipulación en los puertos. (Perez, 2012)

Este medio de transporte al igual que los demás contiene ventajas y desventajas; una de sus ventajas y es por su tamaño, es capaz de cargar un gran volumen de mercancías; también hay disminución de riesgos en los puertos y en cómo se maneja su cargamento, por lo que se emplea alto rendimiento en cuanto a seguridad; se dice que todo movimiento marítimo está supervisado por la Organización Marítima Internacional (OMI), la cual está adscrita a las Naciones Unidas.

Una de las desventajas que presenta este medio de transporte es el tiempo, como los buques son tan anchos, largos y pesados estos tienden a ser lentos, por lo que, para cierto tipo de mercancía puede ser un factor determinante; esto va a depender del destino del producto y de su vida útil. En esta logística está por predeterminedo la utilización de ciertos documentos y entre estos se incluye el BL, Packing List, factura comercial, certificado de origen y carta de crédito. (Raffino , 2020)

En Costa Rica, el transporte marítimo inicia en 1601, con la apertura de la comercialización con Panamá; para esa época, Costa Rica solo mantenía relaciones comerciales con ese país y por su pequeño tamaño geográfico y las dificultades para transportarse a lo interno, dan como resultado una dependencia de los mercados externos. Por esta razón, el país decide construir puertos que faciliten transportar mercancías por el mar, a una mayor longitud que por tierra.

Figura 4. Carga desembarcada y embarcada según puerto



Nota: Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo con cifras de INCOP y JAPDEVA.

Según, el resumen estadístico portuario del istmo centroamericano presentado por la Comisión Centroamericana de transporte marítimo (COCATRAM), junto con el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), se dice que la carga marítima portuaria en el 2018 fue de 17.948,1 miles de toneladas métricas (tm), lo que se resume a un aumento del 5%. Por el litoral Caribe se manipuló el 68% de la carga total, los movimientos de carga de Limón-Moín representaron el 65% y el restante 2% fue representada por APM Terminals que ese año apenas empezaron sus funciones y Caldera manejó el 30%

Transporte aéreo

El transporte aéreo de carga es el método más reciente y el más rápido, comparado con los otros tipos de transporte como el marítimo o el terrestre; además, este tipo de transporte no cuenta con barreras físicas por lo que tiene una ventaja más sobre los otros; claro está que, al ser uno de los medios más rápidos se justifica su elevado coste, por lo que en premisas anteriores, el medio se adecua a las necesidades del cliente.

Por otro lado, algunas ventajas más prevaecientes del transporte aéreo, es la rapidez y este se recomienda cuando el cliente tiene al tiempo como un factor de suma importancia, además es apto para el transporte de mercancías de alto valor, más que todo por un motivo de seguridad porque es uno de los medios más seguros y con una mayor vigilancia. Sin embargo, las desventajas también son determinantes de acuerdo con la necesidad, entre ellas están que es muy costoso, si

bien es cierto no tiene barreras físicas, pero sí climáticas, por lo que puede ser un medio incierto. (Ruano , 2016)

Los aviones de carga clasifican según su capacidad total de cargamento; esto puede ser un factor limitante en un vuelo; un avión pequeño puede almacenar 30 toneladas de peso en su bodega, uno mediano puede almacenar entre 30 y 50 toneladas de peso y un avión grande puede llegar a almacenar hasta 50 toneladas; esto significa que de acuerdo con la carga del cliente y su necesidad económica y de tiempo, debe elegir cuidadosamente si este medio de carga es el que le funciona. (Estela, 2020)

Figura 5. Operaciones realizadas según el servicio. Año 2019

TIPO DE SERVICIO	OPERACIONES REALIZADAS				
	TOTALES	JUAN SANTAMARÍA	TOBÍAS BOLAÑOS	DANIEL ODUBER	LIMÓN
TOTALES	171 651	84 780	64 137	19 630	3 104
REGULAR INTERNACIONAL	49 412	40 977	0	8 435	0
ESCUELAS	40 952	122	40 251	273	306
ESPECIAL	32 977	10 431	18 824	3 332	390
REGULAR LOCAL	27 813	21 621	0	4 226	1 966
SOCIEDADES	9 209	2 991	4 069	1 855	294
CARGA INTERNACIONAL	5 066	5 052	0	0	14
GOBIERNO	3 243	3 243	0	0	0
MATRÍCULA EXTRANJERA	2 131	127	830	1 048	126
NO REGULAR INTERNACIONAL	622	214		408	0
PERSONAL	204	0	149	53	2
FUMIGACIÓN	22	2	14	0	6

Nota: Control de operaciones diarias

Como se puede ver en el cuadro anterior, la carga internacional por el medio de transporte aéreo fue de 5066 en el año 2019; sin embargo, con respecto a otros años la carga por este medio ha ido decreciendo, en el 2017 fue de 5150 y el 2016 fue de 5204. Si se compara con la carga que se da a nivel marítimo, es mucho menor, por el alto costo que tiene este tipo de transporte y otras desventajas.

Transporte terrestre

El transporte terrestre son los medios de transporte que se movilizan sobre la superficie sólida de la tierra; este depende de las condiciones geográficas y meteorológicas del lugar donde se encuentre y su punto de destino; este requiere de caminos bien pavimentados y en ocasiones de puentes que permitan pasar por valles y montañas. El transporte terrestre ofrece varias ventajas, ya que es el más económico y práctico y a distancias cortas el más veloz frente al marítimo y al aéreo y brinda un servicio puerta a puerta, se adapta a todo lo que requiere y demanda el cliente.

Por otro lado, las desventajas del transporte terrestre es que depende de las condiciones topográficas del lugar, ya que este no puede cruzar ríos, atravesar montañas; por esto el cliente debe de tomar en cuenta futuros imprevistos que se pueden dar no solo por las condiciones topográficas, sino por condiciones meteorológicas, además de esto; este transporte tiene un único responsable y el bienestar del cargamento depende únicamente de este. (Maria, 2017)

Este tipo de transporte se puede clasificar en vehículos pesados (tres o más ejes) y en vehículos ligeros. El tráfico en vehículos ligeros se destina a la distribución de mercancías entre almacenes de distribución y sus consignatarios. A diferencia, el tránsito en vehículo pesado se destina al transporte interprovincial y además internacional. En el caso concreto de Costa Rica se aprecia un elevado tráfico de vehículos pesados en los centros urbanos, especialmente en las poblaciones de la GAM y en la ciudad de Limón. (MOPT, 2011)

Estas partes de las carreteras del país están colapsadas, ya que todo el transporte de mercancías o incluso las personas para vacacionar transitan por ellas y en Costa Rica todo está conectado con el GAM; esto genera grandes colapsos de vehículos. Existen dos rutas a la hora de salir mercancías o se dé el arribo de mercancías por vía terrestre, las cuales son San José - Paso Canoas y San José – Peñas Blancas.

Figura 6. Transporte y almacenamiento (millones de colones)

Valor agregado de las actividades económicas en Transporte y Almacenamiento
(millones de colones)
2009-2018

Descripción	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total	627110,66	716169,56	799651,82	904190,40	961511,05	1100693,82	1273806,86	1364861,19	1438821,52	1512557,16
Transporte por ferrocarril	271,49	285,18	309,05	374,12	438,45	411,72	333,71	306,63	306,36	329,24
Transporte terrestre de pasajeros excepto taxis	144 606,24	160 312,94	173 340,48	193 629,07	219 769,15	260 162,31	323 518,19	349 440,89	370 730,73	380 389,60
Transporte de pasajeros por taxi	112 970,50	153 438,84	170 770,29	194 753,60	206 093,20	244 471,20	284 931,59	316 553,97	342 655,12	353 886,56
Transporte por vía marítima, aérea y de carga por carretera	180 166,60	215 062,01	253 893,49	277 844,44	293 878,98	316 497,84	326 121,26	330 204,49	341 745,45	358 859,25
Almacenamiento y depósito	16 211,29	18 589,75	20 474,58	23 780,98	26 442,81	29 107,58	32 667,63	34 336,00	36 658,02	38 403,12
Actividades de servicios vinculados al transporte	102 040,35	87 353,30	85 851,91	105 222,56	103 754,26	123 016,76	159 303,92	173 701,52	179 183,95	200 796,65
Manipulación de carga y otras actividades de apoyo al transporte	40 059,80	50 259,58	63 560,73	74 442,83	72 970,16	84 472,49	92 300,11	98 071,51	102 531,48	111 583,96
Actividades postales y de mensajería	30 784,39	30 867,97	31 451,29	34 142,79	38 164,05	42 553,92	54 630,46	62 246,17	65 010,41	68 308,78

Nota: Banco Central de Costa Rica. División Económica. Departamento de Estadísticas, 2019.

Como se ve en la figura anterior, el valor del transporte de carga ha ido creciendo durante los años, como se denota en sus ventajas, al ser un medio mucho más económico y factible para recorridos cortos; el transporte terrestre es de suma importancia, ya que se adapta a las distintas necesidades de los clientes.

Transporte ferroviario

El transporte ferroviario o de trenes es el guiado por una vía férrea; esto quiere decir que es un conducto compuesto por rieles de acero o por una suspensión electromagnética. Desde la época moderna, este transporte es uno de los principales desplazamientos de mercancías o de pasajeros, a la cabeza del tren va la locomotora que le permite el movimiento de contenedores.

Las ventajas del transporte ferroviario es que pueden mover grandes cantidades de carga; el ferrocarril genera un bajo impacto ambiental, lo cual es de suma importancia para reducir las emisiones de gases que contaminen el ambiente; pero este medio de transportes tiene desventajas porque sólo puede viajar donde haya vías férreas y si falla una, se da una interrupción del transporte en su totalidad. (Raffino , 2020)

El ferrocarril podría competir con la carretera, en Costa Rica, más que todo en términos económicos; pero en distancias máximas de recorridos menores a 200 kilómetros el transporte de mercancías por ferrocarril no es la mejor opción en el país, este tipo de transporte se utiliza para

actividades mineras o agrícolas muy localizadas o cuando hay un gran volumen y es un recorrido rápido. (MOPT, 2011)

Figura 7. Carga transportada por el ferrocarril al Atlántico (toneladas)

Año / toneladas	TOTAL
2009	229 200
2010	178 970
2011	239 769
2012	178 008
2013	186 084
2014	143 320
2015	66 033
2016	70 414
2017	94 749
2018	79 664

Nota: Desde el 2007 no se encuentra operando el tren de carga en el corredor al Pacífico.

Nota: MOPT

Como se puede ver en la imagen anterior el traslado de mercancía por el ferrocarril ha disminuido a través de los años, claro está que tiene un mayor movimiento de mercancías que el transporte aéreo, pero con la diferencia de que es un transporte a nivel nacional y en su mayoría de productos agrícolas.

Canal Seco

En Centroamérica la idea del Canal Seco ha sonado por varios años; esta empieza principalmente por una competencia con el Canal de Panamá, la definición de Canal Seco se resume en un grupo de carreteras y ferrocarriles que se conectan de un puerto a otro para agilizar el transporte comercial. Según (Loria Salazar , 2016) citando a "The Geografy of Transportation Systems" se dice que existen 7 proyectos que van dirigidos a la posibilidad de crear un Canal Seco; sin embargo, son proyectos que han quedado en lista de espera esto por promesas de grupos políticos y por falta de planificación.

Canal seco en Costa Rica

El proyecto del Canal Seco interoceánico en Costa Rica remonta desde finales del siglo XX, es algo que se ha tomado en cuenta, ya que el país cuenta con excelentes condiciones geográficas y está situado entre los dos océanos más importantes que a nivel logístico es una ventaja importante para el movimiento de mercancías. En el año 1987, cuando estaba la presidencia de Oscar Arias, se pensó en el proyecto y 16 empresas participaron para la licitación, de las cuales cuatro solo fueron finalistas. El arquitecto que diseñó el proyecto fue Oscar Hutt Gil. (Valverde, 2018)

Un proyecto de esta magnitud no se debe archivar ni descartar del todo, ya que permitiría que los demás países vean a Costa Rica como un gran centro logístico para Centroamérica y para el mundo; hay que tomar en cuenta que este proyecto permitiría reactivar la economía en zonas donde el acceso a oportunidades de trabajo o de escasa economía se pueda alzar, como hizo APM Terminals en una zona problemática y escasa de oportunidades, poco crecimiento social y económico, en medio de una recesión económica como la que trajo la pandemia de la COVID-19, el Canal Seco sería una gran posibilidad para salir de esta recesión.

CANSEC ha sido la empresa encargada del proyecto del Canal Seco, la cual considera que se debe de cumplir con tres fases; la primera es de postulación, la segunda es la presentación del estudio de factibilidad del proyecto y la tercera es el proceso de licitación. El proyecto ingresó el 26 de junio del 2016 y de la postulación del proyecto no ha pasado; el Consejo Nacional de Concesiones lo ha rechazado varias veces y no dan una solución práctica para que el proyecto sea factible.

“El Gobierno y las empresas encargadas de demostrar la factibilidad del proyecto y hacer posible la construcción de este, deben de facilitar el acceso a crear mesas de trabajo, con el fin de llegar a una solución práctica para cumplir con los estándares que piden para hacer posible el proyecto.” (Peña , 2020)

Características del Canal Seco en Costa Rica

El diseño del arquitecto Hutt, detalla que es una carretera de 315 km, contaría con 10 carriles y una línea férrea para 2 trenes, el recorrido del Canal sería desde Parismina en Limón, recorriendo por la Costa del Caribe hasta la Bahía de Santa Elena, esto en Guanacaste, recorriendo el Litoral del Pacífico. Se supone que se va a construir 2 puertos, 3 aeropuertos y zonas francas; la inversión sería de \$16 millones de dólares, este dinero incluye la compra de terrenos, la construcción y el equipo que se vaya a necesitar, todo esto financiado por inversionistas privados, con un tiempo de otorgación por 20 años. (Valverde, 2018)

Los 10 carriles serían 5 en cada sentido; además, se construiría un puerto fluvial en San Carlos, ya que se espera que el Canal pase por las llanuras de San Carlos y cada uno de los puertos contaría con zona franca y su aeropuerto, plantas eléctricas entre otras infraestructuras, si se considera la norma que las carreteras deben tener un ancho de carril de 3,6 metros, esta carretera mediría unos 11,3 millones de metros cuadrados, esto equivaldría a 15 veces el Parque Metropolitano La Sabana.

Figura 8. Trazado de la carretera del Canal Seco



Nota:(Córdoba , 2020)

Según Sofía D´Ambrosio, la presidenta de CANSEC, la ruta se mantiene en secreto; sin embargo, se espera que atravesase el cantón de La Cruz en Guanacaste y los sectores de Cuajiniquil hasta la Bahía de Santa Elena, lo que comenta es que ya está estudiado kilómetro a kilómetro y no se va a tocar ninguna reserva natural. (Araya, 2017)

Ventajas logísticas

Dentro de las ventajas logísticas, se destaca su ubicación geográfica, tiene cerca las rutas del comercio entre Asia y la costa este de Estados Unidos y Europa; además de la topografía plana del norte del país, ofrece una facilidad para la construcción de carreteras y el ferrocarril. El Canal Seco permitiría la descarga de mercancía en buques de gran tamaño que no puedan pasar por el Canal de Panamá. Se dice que en 27 horas se podría descargar un barco de 12000 contenedores, transportar la mercancía por tierra y cargarla en el otro puerto; es una manera más rápida y económica que pasar por el Canal de Panamá. (Araya, 2017)

La idea de CANSEC es mover 18000 contenedores al día entre el puerto a construir en Parismina, esto en Limón y otro en Bahía Santa Elena, esto en Guanacaste. Se dice que una operación cargaría o descargaría 15000 contenedores en menos de dos días mientras que con una conexión ferroviaria de 200 kilómetros, sería de 3 horas. (Díaz, 2016)

Ventajas económicas

Dentro de las ventajas económicas está la generación de 80000 empleos directos y al tener sus puntos específicos en zonas con un índice de pobreza alto, podría reducirse progresivamente. Todavía se desconoce cuánto podrían bajar las tarifas de transporte destinado a carga, pero la empresa habla de un ahorro en costos y tiempo y esto sumado a la reducción de embotellamientos y contaminación que se da en el GAM.

Según Laura Bonilla, presidenta de la Cámara de Exportadores comenta que el Canal Seco podría ofrecer un mayor dinamismo en el traslado de las mercancías, ahorrando tiempo y costos al

exportador. Además, Lucrecia Sandí, directora de comunicaciones de CANSEC explica que según cálculos previstos por la empresa, se espera en 15 años recuperar la inversión. (Arrieta, 2016)

El Canal Seco obtendría ingresos de las operaciones de las zonas francas, aparte de las operaciones marítimas; pero esta inversión, no supondría ningún riesgo al sector público porque los inversionistas privados lo financiarán bajo una concesión de 20 años.

Oposición del Canal Seco

El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) tiene sus dudas sobre la factibilidad del proyecto; el secretario técnico del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), José Manuel Sáenz explicó que si se sigue con el proyecto a pesar de los errores que señaló CNC, el gobierno tendría que indemnizar al privado. En temas financieros, se dice que CANSEC expuso que en el primer año de arranque de operaciones del proyecto se movería 60 millones de TEUS y esto hizo que CNC se cuestionara ya que tomaron como referencia la Terminal de Contenedores de Moín que, en su primer año, hizo 1,1 millón de TEUS.

Además, señaló que para tener esa demanda estimada de TEUS deberían tener una estrategia para atraer clientes externos, que incluso la demanda es mucho mayor al principal puerto del mundo, que está ubicado en Shanghái, China que en el 2019 su puerto movió 43,3 millones de TEUS. Otra de las falencias presentadas según Concesiones es el de la tarifa para mover contenedores que sería de \$65-\$85, por lo que Sáenz expone que esta no cubriría la inversión puesta en el proyecto, ya que, APM Terminals tiene una tarifa de \$260 por TEUS solo descargarlo o cargarlo.

Los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) encontraron falencias técnicas, ya que según CANSEC, la demanda diaria de contenedores sería de 184.000, con un crecimiento anual del 2%, pero según parámetros internacionales, la capacidad teórica de un puerto es de 7300 contenedores al día. El mercado es insuficiente según Concesiones, ya que en la ruta Transpacífico (Asia-América) hay 28,2 millones de TEUS y en la Transatlántica (Europa-

América) es de 8 millones. Además, no se sabe todavía la cantidad de terreno a expropiar, se espera sean 16400 hectáreas, pero puede aumentar. (Cordoba , 2020)

Oportunidad logística

Las oportunidades logísticas que ofrecería la implementación del Canal Seco en el país, son amplias; recordemos que Costa Rica tiene una ventaja geográfica, política y social frente a otros países, por lo que hace más viable la puesta en práctica del proyecto en nuestro país frente a otros países de la región. Según Loría Salazar (2016) la construcción incluye dos líneas para tren que corren una dirección de Este a Oeste, que serviría para recibir, distribuir y transportar los contenedores por el país; de este modo, si cada tren viaja a una velocidad de 100 km/h, el tiempo entre el Pacífico y el Atlántico, sería de 3 horas.

Además, la diferencia abismal que habría entre tiempo y distancia sería una gran oportunidad logística para el país, ya que un mega barco de Chica a Panamá en distancia es de 590 millas, es un día más de navegación si lo hiciera por Costa Rica, esto es un costo de \$140.000; aparte de esto, el tránsito del Canal de Panamá sin una pérdida de tiempo por congestión equivale a un día y medio más para llegar. Otra comparación es la distancia desde Panamá al Golfo de México, que es de $\frac{1}{4}$ de día más en barco; entonces, la diferencia es de 2.75 días de tiempo/costo que es un presupuesto del tiempo/costo muy importante para tomar en cuenta.

Además, el proyecto contaría con parques industriales, aeropuertos y plantas eléctricas; a parte, Avendaño (2016) comenta que es un plan ambicioso porque se tardó 32 años en construir la ruta 27, pero para las empresas que están detrás del proyecto no es ambicioso, ya que aportaría una solución integral a la problemática económica del país. Cada uno de los puertos se va a unir por una autopista de 320 km de diez carriles, dos de ellos serán las líneas férreas.

Avendaño (2016), citando a Abraham Retana, asesor de logística de CANSEC, considera que el canal permitiría la descarga de contenedores en 12 horas en un puerto, transportar la mercancía en tres horas por medio del tren y 12 horas más para cargar de nuevo en el otro puerto.

Además, añadió que un barco dura 14 días en pasar el Canal de Panamá, mientras que por el Canal Seco podría tardar 27 horas en entrar a un puerto y salir por el otro puerto.

Oportunidad económica

Para Loría Salazar (2016) la oportunidad logística está en el incremento del uso de contenedores en el transporte marítimo, ofreciendo una oportunidad económica, quien va a impulsar el incremento del comercio por medio del Canal Seco, serán los productos fabricados en Asia, además de Estados Unidos, Brasil, Argentina, Ecuador, Perú, Chile y Colombia.

En temas de empleo, la construcción va a requerir entre 5000 y 20000 trabajadores por un periodo entre cinco a seis años; además, va a requerir de muchos materiales, la mayoría que podrían ser de origen local y servicios profesionales de compañías. Por lo tanto, Loría Salazar (2016) comenta que las oportunidades económicas en generación de empleo, por uso de materiales locales y ofrecimientos de empleo para las compañías serán sorprendentes.

Según Rojas (2020), citando a José Dengo, ingeniero ambiental, este comenta que sin importar cuál empresa desarrolle el proyecto, es una obra estratégica para el país; esto permitiría incursionar en varios mercados internacionales, se posicionaría a Costa Rica como un destino de inversión extranjera.

Para Peña (2020) este proyecto no debe tardar 32 años como la Ruta 27, para él no se debe descartar, ya que actualmente el país tiene la necesidad de reactivar la economía en zonas sensibles, con problemas de acceso a oportunidad, en medio de la pandemia de la COVID-19, dentro de estas Guanacaste, San Carlos y Limón. Rodolfo Peña, actual Diputado del Congreso de Costa Rica considera que el Consejo Nacional de Concesiones (CNC) debe de acompañar a la empresa privada, no solamente rechazar sin brindar apoyo para que cumplan con los requisitos.

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO

Enfoque

Esta investigación se fundamenta en el enfoque cualitativo, partiendo de los objetivos planteados, cuyo fin es enfatizar en el impacto de la implementación del Canal Seco Interoceánico al proceso de exportación de frutas deshidratadas, definiendo, en primer lugar, el significado del Canal Seco y la oportunidad logística y económica como instrumento del sector exportador y del país; además, el reto que representa el Canal Seco Interoceánico para los exportadores y para Costa Rica.

Según Hernández y Mendoza (2018) en la ruta cualitativa el investigador examina los hechos y revisa los estudios previos, esto con el fin de generar teoría que sea consistente con lo que se está observando (p. 46). Según los autores la acción indagatoria no siempre es la misma; esta se mueve, por lo que es necesario en ocasiones regresar a etapas previas y seguir validando la teoría bajo otros puntos de vista, estudiar los hechos y la interpretación que se le da.

Hernández y Mendoza (2018) explican que la ruta cualitativa resulta conveniente para comprender fenómenos desde la perspectiva de quienes los viven y cuando buscamos patrones y diferencias en estas experiencias y su significado (p.48). Por lo tanto, se va a recolectar información expuesta anteriormente en el marco teórico y se apoyará en las entrevistas que se harán a expertos y a empresas para que su punto de vista valide los objetivos de la investigación y así dar respuesta a la pregunta planteada al iniciar el análisis del problema.

Método

El tema de la investigación permite un efectivo abordaje teórico y de operación con el apoyo de distintos puntos de vista para poder responder y dar validez al problema y a los objetivos y, conforme a esto, se puede decir que el trabajo está fundamentado en el diseño fenomenológico. Según Hernández y Mendoza (2018) el diseño se refiere al abordaje general que se va a utilizar en el proceso de investigación.

Según los autores, el propósito principal del diseño fenomenológico, es explorar, describir y comprender las experiencias de las personas respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias.

Por lo tanto, con este diseño se pretende atacar un fenómeno, en este caso el impacto logístico del Canal Seco para los sectores exportadores de frutas deshidratadas e interpretar la diversidad de las respuestas de distintas personas sobre el mismo tema; en este caso, expertos que sepan detalles del Canal Seco, con el fin de encontrar un elemento en común y recolectar los datos, analizarlos e interpretarlos, cuyo propósito es resolver la pregunta planteada para poner un punto final, dar validez al proceso investigativo y poder lograr los objetivos del trabajo.

Fuentes de Información

En relación con el proceso de investigación, se van a utilizar fuentes primarias y secundarias respectivamente para dar validez al planteamiento, con el fin de lograr los objetivos plasmados en el trabajo; se utilizarán empresas y personas como fuente primaria y como fuente secundaria, se consultarán documentos que permitan el mejor razonamiento sobre el proceso de recolección de datos.

Fuentes primarias

Las fuentes primarias contienen información de primera mano, son el resultado de investigaciones, ideas y experiencias. Según (Hernández y Mendoza, 2018) las más utilizadas son libros, artículos de revistas científicas y ponencias o trabajos presentados; esto porque son las que profundizan más en el tema que desarrollan, son examinadas y arbitradas por investigadores o profesionales experimentados y resultan altamente especializadas.

Las fuentes primarias de esta investigación corresponden a las entrevistas, revistas científicas, ensayos y estudios de diferentes entidades, con enfoque en la implementación del Canal Seco y su impacto al sector exportador de frutas deshidratadas y al país.

Fuentes secundarias

Las fuentes secundarias son las que ya han sido afirmadas o procesadas por información de una fuente primaria, esto puede ser por interpretaciones, análisis u opiniones. Estas fueron creadas para agilizar y hacer más rápido el proceso de consultas, teniendo acceso a mayor número de fuentes en poco tiempo.

Por lo tanto, estas se utilizan cuando se quiere ampliar la información obtenida o se quiere confirmar las fuentes primarias. Son fundamentales en las investigaciones y estudios científicos, ya que aportan más información y amplitud a las fuentes primarias ya consultadas.

Muestra

Las muestras en un proceso de investigación se utilizan para el entendimiento de un fenómeno y resolver varias hipótesis que se presentan a lo largo de la investigación, en este caso se utilizaran unidades de muestreo como fundamento para lograr los objetivos expuestos y la pregunta problema del proyecto.

Según Hernández y Mendoza (2018), citando a Creswell y Creswell (2018), Flick (2013), Savin-Baden y Major (2013) y Miles y Huberman (1994b) y estos explican lo siguiente:

“El muestreo cualitativo está normalmente orientado por uno o varios propósitos. Las primeras acciones para elegir la muestra ocurren desde el planteamiento mismo y cuando seleccionas el contexto, en el cual esperas encontrar los casos o unidades de muestreo que te interesan. En las investigaciones cualitativas te cuestionas qué casos requieres inicialmente y dónde puedes encontrarlos.” (p. 465)

De acuerdo con el argumento anterior, el muestreo cualitativo que se va a utilizar es para resolver varias hipótesis y darle mayor firmeza al análisis del tema de la investigación. Se va a utilizar la muestra de expertos, esto para generar respuestas y una solución más precisa a la pregunta problema.

Tabla 1. Muestra de entrevistas para la investigación

Entrevistado	Nombre	Puesto
1	Mariano Benavides	Ex gerente del Banco de Costa Rica.
2	Milton Gamboa	Dueño de Econocaribe, Consolidaciones Mundiales y Desarrollo Aduanero.
3	Manuel Vargas	Profesor Universitario.
4	Cesar Pérez	Asesor Comercial.
5	David Segura	Director de relaciones corporativas de CANSEC.
6	Rodolfo Arce	Presidente de Asesores Aduanales y Comerciales S.A.
7	Andrey Campos	Country Manager de Econocaribe.
8	Omar Contreras	Analista de procesos del Banco de Costa Rica.
9	O.J.	Funcionario de una entidad pública.

Nota: Elaboración propia.

Criterios de inclusión y exclusión

En este apartado se podrá ver con claridad una separación de muestras que se pueden o no utilizar en el proceso de análisis de la investigación; con estos insumos se espera afinar la muestra para que los datos suministrados sean más verídicos, que permitan responder la pregunta problema del proyecto; además, permite visualizar las características más importantes de los participantes como parte del criterio de inclusión.

Criterios de inclusión

- Expertos en temas de comercio o política que conozcan del tema del Canal Seco Interoceánico.

- Expertos en sector público que sepan sobre el poder del gobierno en el proceso de planificación de proyectos.
- Profesores de Comercio Internacional.
- Estudiantes avanzados de la carrera.

Criterios de exclusión

- Expertos que no tengan conocimiento del Canal Seco Interoceánico.
- Estudiantes que estén empezando la carrera.
- Profesores de otra carrera.

Categorías de Análisis

Tabla 2. Categorías de análisis.

Objetivo	Categoría	Subcategoría	Definición conceptual	Instrumento	Item
Estudiar el proceso de implementación del Canal Seco como fundamento para la agilidad de exportación de frutas deshidratadas.	Proceso de implementación del Canal Seco.	Planificación de proyectos Alianza público-privada Opinión del Canal Seco Traba en el proceso productivo	Según Loría Salazar (2016) la definición de Canal Seco se resume en un grupo de carreteras y ferrocarriles que se conectan de un puerto a otro para agilizar el transporte comercial.	Entrevista	1-2-3-4-5

		Creación de proyectos			
Explicar las ventajas y desventajas que generaría el Canal Seco como reto para el sector exportador de frutas deshidratadas costarricenses para el primer semestre del 2021.	Ventajas y desventajas que generaría el Canal Seco.	Ventajas logísticas Ventajas económicas Ventajas comerciales Desventajas ambientales Desventajas económicas	Según Ferney (2009) existen varias ventajas y desventajas a nivel logístico y externo, a ello.	Entrevista	6-7-8-9-10

Nota: Elaboración propia.

Instrumentos

Los instrumentos de la investigación se utilizan para contestar la hipótesis planteada y afinar los objetivos para poder sumergirse en el proceso y dar una respuesta válida a la pregunta planteada, según Hernández y Mendoza (2018):

La recolección de datos al tratarse de seres humanos, los datos que interesan son conceptos, percepciones, imágenes mentales, creencias, emociones, interacciones, pensamientos, prácticas, experiencias, vivencias y roles manifestados en el lenguaje de los participantes, ya sea de manera individual, grupal o colectiva. Se recolectan con la finalidad de analizarlos y comprenderlos, y así responder a las preguntas de investigación y generar conocimiento.

Por lo que se puede decir que, según el enfoque y las unidades de análisis, el instrumento a utilizar es el cuestionario abierto y la entrevista.

Cuestionario

El cuestionario consiste en preguntas que se hacen a determinadas personas para poder medir o fundamentar variables y a partir de estas, hacer un análisis de las respuestas dadas; esto con el fin de alcanzar los objetivos propuestos en la investigación.

El cuestionario permite el proceso de codificación de datos para tener un análisis completo a través de las preguntas que se le hace al entrevistador y las respuestas que se da; entonces, es el método que suministra información importante para el análisis de resultados.

Entrevista

La entrevista se utiliza como un método de recolección de datos, por medio de un cuestionario abierto especializado para cada tipo de persona que se va a entrevistar, donde se le hacen preguntas y este responde según su criterio y experiencia para adecuarse a la investigación y así poder analizarlos y responder a la pregunta de la investigación y los objetivos.

Hernández y Mendoza (2018) consideran que la entrevista se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados). Los autores, citando a Janesick (1998), dicen que a través de las preguntas y respuestas se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados respecto a un tema.

En la presente investigación la entrevista se va a realizar en forma presencial con algunos expertos, en forma virtual con otros y por medio de llamada o correo electrónico. Por lo tanto, se busca crear un ambiente natural donde haya una comunicación entre entrevistado y entrevistador sin tener influencia de otras personas y que la declaración por parte del experto o la empresa sea verídica y responda todas las preguntas, en un ambiente abierto y seguro.

Proceso para la Recolección y Análisis de Datos

Según Hernández y Mendoza (2018), lo que se busca en un estudio cualitativo es obtener datos de personas, situaciones o procesos en profundidad; en las propias “formas de expresión” de cada unidad de muestreo. Al tratarse de seres humanos, los datos que interesan son conceptos, percepciones, imágenes mentales, creencias, emociones, interacciones, pensamientos, prácticas, experiencias, vivencias y roles manifestados en el lenguaje de los participantes. Se recolectan con la finalidad de analizarlos y comprenderlos, y así responder a las preguntas de investigación, con el propósito de generar conocimiento.

La fuente primaria que se va a utilizar es la entrevista; el cuestionario es el que provee las preguntas para dar respuesta a las diversas hipótesis que se haga en el proceso de investigación y el instrumento a utilizar es el propio investigador quien es el que recoge los datos, los analiza e interpreta. Por lo que, esta recolección de datos se llevará a cabo, una vez confirmada la fecha en que se van a entrevistar a las diferentes personas, en este caso los entrevistados.

Después de tener la fecha fija de la entrevista, sea presencial o virtual, se le explica al entrevistado el objetivo de la entrevista, solicitando a este un consentimiento para que la conversación pueda ser gravada y se puedan hacer apuntes al respecto, esto porque es para un fin investigativo. Además de consultarle a la persona si quiere tener un nombre anónimo, para que se sienta en total confianza de que esta reunión será solo para fines educativos.

Hernández y Mendoza (2018) explican que en la indagación cualitativa los instrumentos auxiliares no son estandarizados, sino que se trabaja con múltiples fuentes de datos, que pueden ser entrevistas, observaciones directas, documentos, material audiovisual, anotaciones, etc. Además, los autores citando a (Lichtman, 2013 y Morse, 2012), dicen que se puede recolectar datos de diferentes tipos: lenguaje escrito, verbal y no verbal, conductas observables e imágenes. El reto de este consiste en adquirir una comprensión profunda del fenómeno estudiado.

La información obtenida de las entrevistas será analizada, con el fin de encontrar un razonamiento más profundo sobre el tema de investigación, no solo por medio de preguntas, sino

por la forma de actuar y de expresarse de los entrevistados. Además, en el análisis se espera recibir resultados no estructurados a los cuales se podrán estructurar, dar una forma y dividirlos en categorías de investigación para poder así dar una representación y, de esta manera, darle respuesta y validez a la pregunta planteada en el problema, objeto de esta investigación.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

En este capítulo se va a presentar toda la información recopilada por medio de las entrevistas, hechas para el desarrollo de la investigación; se va a analizar el criterio de cada experto entrevistado, con el fin de hacer un análisis de las categorías y subcategorías presentadas y, de este modo, se puedan comparar y estudiar los datos que ayuden a dar respuesta a las unidades de análisis. Por lo tanto, se espera que la interpretación de los datos suministrados pueda ser coherente con los objetivos y el marco teórico y que, de esta manera, dar una refutación viable a la pregunta del problema planteado.

Categoría de análisis 1: Proceso de implementación del Canal Seco.

Según Loida (2007), un proyecto es una actividad que tiene un propósito y que ocupa recursos externos tanto materiales como económicos. Un proceso de implementación de un proyecto o en este caso del Canal Seco, tiene varias etapas a seguir, desde la etapa de postulación, la etapa de factibilidad, de licitación y por último la de construcción, así como ciertos temas de gobierno y política que afectan directamente al proyecto.

De la siguiente categoría de análisis, se desprenden las siguientes subcategorías:

- Planificación de proyectos
- Alianza público-privada
- Opinión del Canal Seco
- Traba en el proceso productivo
- Creación de proyectos

Subcategoría 1: Planificación de proyectos

Descripción

La planificación de proyectos es fundamental para las empresas y aún más para el buen funcionamiento del país, visionar cada proyecto y tomar el tiempo para conocer la viabilidad de

este, desde un punto de vista económicamente factible para el país, es algo que se debe estudiar, conocer los pros y los contras de cada obra a crear, pero ¿qué poder tendrá Costa Rica y sus instituciones para la planificación de proyectos? Sobre esto, los entrevistados comentan:

- *“El gobierno de Costa Rica tiene todo el poder del mundo, nunca lo aplican, pero deberían de proyectar todo lo que se hace, si no, vamos a seguir viviendo el ejemplo común de todos los años donde viene el MOPT recarpeteando y atrás el A y A haciendo huecos. Se está reaccionando, pero no planificando a lo que el cliente necesita”.* (Entrevistado 1)
- *“El gobierno de Costa Rica tiene todo el poder para realizar proyectos y dirigir cualquier iniciativa correcta en esa línea”.* (Entrevistado 2)
- *“El poder que tiene el gobierno de Costa Rica, el poder ejecutivo junto con las instituciones que lo conforman va a depender totalmente de la estructura que pase por MIDEPLAN y por las acciones que el poder ejecutivo vaya a desarrollar, entonces cada cuatro años cuando un gobierno ingresa al poder, desarrolla algo que se llama plan nacional de desarrollo, esto para poder generar una validación de elementos que puedan ser editados al constructo que tenemos como país, ese constructo va a pasar por la integración de programas, acciones y políticas públicas en cualquier ámbito sea para el deporte o para el comercio internacional, siempre va a estar mediando la acción de un programa, una acción y una política pública”.* (Entrevistado 3)
- *“Ellos son los que deberían de definir el proyecto como tal, planificarlo y ejecutarlo, pero para esto último pueden contratar a alguien para que realice la estructura, pero la planificación si les debería de tocar al gobierno, el gobierno tiene muchas instituciones con personas capacitadas, pero a la vez hay personas muy incapacitadas, pero me parece a mí que el gobierno tiene el poder suficiente como para planificar el proyecto”.* (Entrevistado 4)

- *“Para la planificación diría que puede ser todo, lo que ellos tienen y donde estamos que es lo actual o el tipo de modelo que hemos utilizado es de iniciativa privada para desarrollo público, entonces ellos tienen toda la potestad de promover, ayudar, caminar y acompañar, sin embargo, la potestad no ha sido utilizada de forma positiva si no, de una forma restrictiva, a que me refiero a una forma de que ellos lo que hacen es evaluar. No es un tema que CNC ayude a través de ellos y sería a través del ejecutivo porque ellos no pueden sufragar esta administración que ellos lo acompañen a uno. El gobierno de la república tiene toda la facultad sobre la tramitología de este proyecto”.* (Entrevistado 5)
- *“El Estado en su poder de imperio debe y puede planificar proyectos que vayan en la búsqueda de satisfacer las necesidades de la población y buscando siempre el bienestar de los ciudadanos. El poder es amplio para generar proyectos y las instituciones con que cuenta debieran trabajar armonizadas”.* (Entrevistado 6)
- *“Es un tema muy complejo, Costa Rica en la región es un país en teoría altamente eficiente, pero seguimos siendo un país muy burócrata, un país muy complicado para llevar a cabo este tipo de proyectos a nivel de gobierno, y también la corrupción que tristemente no la podemos dejar de lado, esto hace que tengamos dentro de la capacidad que tenemos de desarrollo nos limitemos muchísimo, tanto por mala planificación, porque la licitación no fue la correcta, entonces tenemos aspectos como la ruta 27, ese tipo de cosas es por una mala planificación y por intereses de otros que a la postre terminamos perjudicados todos, como un tema muy amplio a nivel global me parece que dentro de la zona seguimos siendo un país interesante para el desarrollo y para la inversión extranjera pero sabemos que a nivel interno que tenemos muchas limitantes porque somos incapaces de llevar obras de primer nivel solo por malas decisiones”.* (Entrevistado 7)
- *“Desafortunadamente si nosotros nos proponemos a hacer proyectos lo podemos realizar, pero hace unos 30 años cuando teníamos el MOPT u Obras Civil como parte de las instituciones todo era un poquito más rápido y más acelerado para*

promover los proyectos que se tenían, no obstante desde hace unos 30 años para acá cuando se empezaron a aprobar concesiones a ciertos organismos se ha dado una perdida muy creíble a la planificación y estrategia comercial porque desafortunadamente se ha dado un valor que requiere a estas zonas que en Costa Rica hubiera sido muy grande, el problema de las instituciones de Costa Rica es que no tenemos una visión de que queremos y hacia dónde vamos”. (Entrevistado 8)

- *“El poder es total pero no lo usan, tenemos personas en puestos de muy alto nivel con muy bajo conocimiento entonces lo que se termina dando es muchas veces administración por ocurrencias, todo lo que criticaba Henry Fayol, mala delegación, mala planificación y por ende mala ejecución y el gobierno de Costa Rica lo viene sufriendo desde hace muchas planificaciones pero si veo que los últimos gobiernos de los últimos 8 años el impacto que ha tenido por el país ha sido mínimo, entonces creo que aunque el poder es mucho es poco lo que se usa de él”. (Entrevistado 9)*

Análisis

El poder que tiene el Gobierno de Costa Rica para la planificación de proyectos es total; según los entrevistados, el Gobierno lastimosamente no lo utiliza de buena manera, sin embargo, el ente de regir cualquier proyecto o actividad es el Poder Legislativo, con ayuda de algunas instituciones que median estos proyectos, más si son de tipo privado. El Gobierno y sus instituciones como comentan los entrevistados, tienen personas muy capacitadas y están conscientes de que la buena planificación de proyectos es importante para el buen surgir del país; pero no todas las personas están capacitadas ni tienen el mismo pensar.

La idea de planificar un proyecto es crear alianzas o unificar instituciones para que apoyen, guíen y verifiquen que los pasos y los procesos se están cumpliendo para el buen funcionamiento del país y de cumplir con las diferentes necesidades de los ciudadanos. Además, a pesar de que el

poder que se tiene para planificar un proyecto es grande, se utiliza muy poco de él y en los últimos años se ha visto mala ejecución, donde ha habido pocos cambios y se ha ensanchado la corrupción.

Sobre esto, Solís (2018) afirma que la corrupción en el país no es un tema novedoso, ya que han existido a través de los años como Caja-Fischel (2009), ICE-Alcatel (2010-2016); después de esto, la corrupción política no ha disminuido, recientemente podemos destacar el caso llamado “Cochinilla” (2021) y esto toca a los tres poderes de la República, lastimosamente y como comenta el autor, el caso del “Cementazo” (2017) solo deja en evidencia la desorganización del Estado. Si lo vemos desde la perspectiva política, los que gobiernan el país tienen culpa; sin embargo, los ciudadanos eligen mal a quienes gobiernan el país.

En este punto, se evidencia la llamada “Era de la Post-verdad” donde se denota que los políticos para adquirir votos dicen mentiras para ser los preferidos del pueblo y de esta manera llegan a gobernar el país, cuando no cumplen con lo prometido los ciudadanos se dan cuenta de la verdad en todo su esplendor; esto es un fallo del sistema educativo del país; somos un país democrático sin personas críticas en pensamiento político. Trump declara: “Amo a la gente poco educada”.

Sin embargo, según la opinión de Campos (2018), no se sabe qué están haciendo los diputados, ni se visualiza una voluntad política para aprobar reformas necesarias al país para apagar un poco el desastre estructural que hay en el Estado, con gastos excesivos e injustificados del sector público.

Subcategoría 2: Alianza público-privada

Descripción

Es necesaria una alianza público-privada que sea utilizada en el sano desarrollo y financiamiento del país para mejorar en infraestructura y en servicios públicos. Según Ortiz, 2019 para el periódico La República, con su tema titulado: ¿Qué son las famosas asociaciones Público-Privadas? Este comenta que: “No se trata de una figura monolítica, pues no existe un modelo único,

sino que en la práctica varía atendiendo a las circunstancias concurrentes y a las necesidades de interés público.”

Partiendo de las ideas que sostienen que “es necesaria una alianza público-privada que sea utilizada en el sano desarrollo y financiamiento del país para mejorar en infraestructura y en servicios públicos” ... y para el crecimiento del país, los entrevistados comentan lo siguiente:

- *“Creo que no es alianza es integración, a la larga el concepto de alianza hay que incorporarlo, pero es más de integración, no podemos seguir trabajando en islas, aquí tenemos un archipiélago, tenemos que unirnos todos, las islas deben de crear puentes para que por lo menos se hablen y los presupuestos y planes estratégicos tienen que ser integrados, hay que dejar de trabajar individualmente y darle paso al colectivismo.”* (Entrevistado 1)
- *“Considero que las empresas privadas actualmente no están siendo apoyadas por el sector público y eso crea un rezago en el crecimiento de las empresas, en especial las PYMES, porque las grandes por sus influencias crecen de manera más fácil, pero las pequeñas y medianas empresas luchan por muchas trabas que existen en el gobierno, en los bancos públicos y en el acceso a capital de trabajo, entonces, actualmente no tenemos un apoyo como debería ser entre la empresa pública y la privada.”* (Entrevistado 2)
- *“No creo que se necesite una mejor alianza porque las alianzas ya están lo que creo que se necesite es una mejor conversación más buena entre los programas y los planes de acción para consolidar esos canales de apertura de acciones entre empresa privada y estado, es tremendamente necesario en estos momentos que podamos tener un mayor acercamiento entre función pública, función organizativa y función privada para poder mejorar los canales interactivos y que en última instancia tanto empresa como ciudadanía se vea beneficiado en el constructo social. A mí me lo que me preocupa es que se vive hablando que hay que fortalecer los mecanismos, pero ya los mecanismos están dados, lo único es que lo hay que*

ponerse ingenioso es en validar lo que ya está y hacerlo a la acción público-privada”. (Entrevistado 3)

- *“Absolutamente, en este momento si porque el gobierno no tiene dinero, entonces cuando un gobierno no tiene dinero tiene que recurrir a mecanismos externos para realizar las actividades diarias de la sociedad, desde crear una carretera hasta crear un puente”. (Entrevistado 4)*
- *“Es la única forma, es la única herramienta que tenemos en este momento más ahora por la situación dada por las finanzas públicas, donde en Costa Rica se pueda invertir en infraestructura y en mejoras con productos adyacentes o valores agregados adicionales, es la única herramienta que tenemos bajo la ley que nosotros vemos es la alianza público-privada”. (Entrevistado 5)*
- *“Sin alianzas público-privadas no funciona el Estado, ni crece el país ni se desarrolla al ritmo que corresponde”. (Entrevistado 6)*
- *“Totalmente, partiendo del hecho de que ojalá se hagan las cosas en ley, en orden y lo que tiene que ser, pero siempre hay mejoras en este tipo de negociaciones y de alianza y que sabemos que perfectamente por intereses de terceros no se toman decisiones correctas y terminamos gastando más de la cuenta, por eso el costo de vida es tan alto y aparte de eso los procesos de licitación tienen muchas fugas donde son capaces de meter lo que quieran y de poca supervisión al respecto”. (Entrevistado 7)*
- *“Si, pero hoy en día necesitamos tener la parte de la alianza privada empresarial, pero eso conlleva mucho problema porque para mí es muy importante esto, siempre y cuando nosotros tuviéramos una auditoria ciudadana que pudiera supervisar todo lo que hace las instituciones públicas con las instituciones privadas, es muy importante que las instituciones privadas se alíen con las públicas para dar un mejor desarrollo infraestructural”. (Entrevistado 8)*

- *“Si, totalmente de acuerdo pero estableciendo mecanismos anticorrupción porque han salido a la luz pública escándalos que ponen al país en cara a riesgo reputacional muy alto, la imagen del país se está viendo golpeada porque muchas personas que pensaban traer inversión extranjera al país viendo los titulares de los medios de comunicación de los corruptos que estamos siendo en el gobierno de turno, difícilmente esa inversión extranjera pueda llegar al país con todo los temores que eso significa para un país en vías de desarrollo porque desde que yo era un niño yo escucho que somos un país en vías de desarrollo y ya tengo más de 40 años y todavía lo escucho, somos un país rico en recursos naturales, en conocimiento, tenemos el recurso humano más calificado y aun así seguimos siendo un país de tercer mundo”. (Entrevistado 9)*

Análisis

Para Aliarse la organización promotora de las Alianzas Público-Privadas, el Estado debe garantizar la prestación de servicios públicos e infraestructura de calidad con eficiencia y bajo costo como denotan en su página web. Según esta página, Costa Rica tiene dos décadas promoviendo estas alianzas para el desarrollo del país, pero expresan que el país enfrenta retos para promover nuevos mecanismos de APP. (ALIARSE, 2021)

Las alianzas público-privada son necesarias para el buen funcionamiento de un país, sin embargo, según los entrevistados no es un tema de mejorar la alianza, sino un tema de integración y de que los mecanismos ya están dados, solo se necesita mejorar la comunicación y consolidar los planes de alianza e ideas que hay dentro de estos dos entes. Esta alianza o este mecanismo dado es la única manera de que el país se desarrolle ampliamente y la única forma en que se pueda dar un valor agregado al crecimiento de las infraestructuras.

Lastimosamente, en algunas ocasiones esto sirve para ver solo los intereses de unos pocos y por hacer una mala planificación, se termina gastando más de la cuenta y esto repercute en los ciudadanos que son los más afectados. Definitivamente se necesita un mejor mecanismo de apoyo

e integración entre estos dos entes, porque los que se están viendo más golpeados por las malas decisiones, son los microempresarios y proyectos que quedan archivados.

El 3 de mayo de 1994 se aprueba la primera Ley General de Concesión de Obra Pública; en esta ley se autoriza el traslado por concesión temporal no mayor de 25 años y 50 en el caso de ferrocarriles, la construcción, administración y explotación de obras públicas al sector privado. Según los resultados de índice de regularidad internacional en el 2006 solo el 32,4% de la red vial del país se encontraba en buen estado. (Vargas, 2010)

En el año 2003 se integró CONAVI y CNC a las instituciones parte del MOPT. Según, Vargas (2010) el CNC no tiene mucho personal y los trabajadores no tienen experiencia profesional y preparación académica, el autor hizo una entrevista a los funcionarios de CNC y estos comentaron que el país y CNC no tiene la capacidad de administrar y desarrollar más proyectos de concesión de infraestructura vial.

Subcategoría 3: Opinión del Canal Seco

Descripción

Es necesario conocer las distintas opiniones que existe sobre el Canal Seco, en esta subcategoría; según Loría Salazar (2016), la definición de Canal Seco se resume en un grupo de carreteras y ferrocarriles que se conectan de un puerto a otro para agilizar el transporte comercial. Sobre el Canal Seco. Al respecto, los entrevistados opinan lo siguiente:

- *“Lo conozco desde hace años y no entiendo porque un negocio de estos que puede generar altos ingresos al país se deja de lado, una evidencia más de que aquí nos cuesta tener visión, integrar y trabajar por el país, es un proyecto que deberíamos provocar nosotros los ciudadanos que se materialice y que se convierta en una realidad.”* (Entrevistado 1)

- *“Conozco bastante poco porque esa iniciativa se ha quedado en el aire y no se ha aterrizado por parte del gobierno, pero creo que tendría muchas ventajas y cosas positivas porque lo que se busca es pasar del Pacífico al Atlántico de manera más sencilla, más rápida y sin congestionar tanto el GAM, pero definitivamente pareciera que no hay tanto interés por el gobierno porque lo ha dejado de lado.”* (Entrevistado 2)
- *“Me parece que es una iniciativa muy concomitante, me parece antes de pensar en un tren metropolitano se debería de pensar en la construcción de un Canal Seco de tres características, una de transporte de mercancías por trenes, una carretera de tres carriles también para el desplazamiento de contenedores y la posibilidad del tránsito de personas que se pueda posibilitar a través de energías renovables, imagínese lo interesante que una persona que venga a Costa Rica se baje en el aeropuerto Juan Santamaría y de ahí haya comunicación con el Canal Seco y si quiere en menos de 20 minutos en tren eléctrico estar en la Costa Pacífica o en la Costa Caribeña, eso me parece mucho más provechoso que pensar en un tren metropolitano, teniendo nosotros que reactivar la economía de los puertos producto de la pandemia. Yo si estoy a favor de la construcción del Canal Seco, me parece un proyecto que va a engrandecer la economía territorial”.* (Entrevistado 3)
- *“Si conozco, había leído un poco y me parece que es una muy buena idea siempre y cuando se desarrolle como debe ser, este tiene varias líneas de transporte por camiones y por trenes y este último me parece excelente, reduciría mucho, pero no solamente planificar esto, si no, aledaño a este tipo de Canal Interoceánico como zonas francas y establecimiento de empresas”.* (Entrevistado 4)
- *“Es el único proyecto, es la única iniciativa que está en este momento en la mesa del gobierno, ya ha estado en la mesa de dos o tres gobiernos; que ayuda a resolver de manera integral todo lo que estamos pasando y cuando te digo todo lo que estamos pasando es de desempleo, informalidad, rezago en la educación y esto con*

nueva infraestructura, salud, desarrollo de la zona más pobre que es la Zona Norte, entonces es lo único integral que tiene Costa Rica en sus manos, es muy importante hacer la aclaración que Costa Rica es el único país de la región que tiene la factibilidad para hacer este proyecto, lo pequeño que somos nos da la viabilidad para hacer el proyecto en el país”. (Entrevistado 5)

- *“Si conozco desde hace 20 años que se habla del famoso Canal Seco carretero y ferroviario. Opino que es una necesidad nacional que nos permitiría dar un mejor uso a la plataforma de APM Terminals, al transporte centroamericano y al comercio intrarregional”. (Entrevistado 6)*

- *Es una opción interesante, conozco lo básico, tiene más de 30 años de querer desarrollarlo, sabemos que lo que quieren es conectar los dos puertos más importantes de Costa Rica para agilizar el transporte de mercancías desde un puerto del pacífico al Atlántico, lo que se quiere es hacer algo similar a lo que tiene Panamá. Nosotros como Costa Rica nos hemos convertido en una mejor opción que incluso Panamá para mover cargas hacia Centroamérica, muchos países de Centroamérica no tienen la cantidad de carga para mover ciertos contenedores sobre todo carga consolidada entonces lo que hacen es que la mueven hacia Costa Rica y hace 8 o 10 años la movían por Panamá, pero hoy en día Costa Rica le ha ganado mucho territorio a Panamá en ese sentido por varias cosas de que Costa Rica es un país sociopolíticamente muy estable, las personas tienen alta escolaridad, entonces este tipo de cosas hace que Costa Rica se haya convertido el hub más importante de la región, el Canal vendría a dar un impulso mayor, con reducción de costo y reducción de tiempos de tránsito”. (Entrevistado 7)*

- *“Eso se viene hablando desde hace como unos 15 años atrás cuando Nicaragua empezó a decir que ellos querían hacer el Canal, Costa Rica ya tenía programado hacer un Canal porque nosotros somos la parte más estrecha de Centroamérica, pero para ello se tendría que hacer una logística muy grande en cuanto a medios estructurales y se tendría que dar una infraestructura muy grande, ferroviaria y de*

autopista para que se pueda lograr ese fin, pero yo si estoy de acuerdo con el proyecto”. (Entrevistado 8)

- *“Yo creo que es una necesidad que el país explote el Canal Seco, no solamente por el tema de inversión extranjera que va a traer, si no, por la cantidad de empleo que va a tener, ya sea, directos o indirectos que se van a materializar una vez que el proyecto entre en ejecución, imagínese la cantidad de constructores que van a estar haciendo esa autopista e indirectos seria la señora que llega a vender empanadas, prestiños, serian encadenamientos importantes para el país, yo sí creo en el Canal Seco”.* (Entrevistado 9)

Análisis

Según un artículo del periódico La Nación (2002), durante la administración Calderón Fournier (1990-1994), el viceministro de Comercio Exterior avanzó la idea de implementar el Canal Seco en el país, pero estando muy cerca de lograrlo, se le ordenó que archivara el proyecto, según este artículo, el Canal Seco es el principio del desarrollo para la exportación de servicios.

Además, se hace una comparación con Singapur, ya que ellos viven de servicios y nosotros tenemos una ventaja sobre este país, porque carece de agricultura y agua, hasta carecen de una posición geográfica tan privilegiada como la de Costa Rica; pero económicamente, son grandes por la eficiencia de exportación de servicios; este proyecto nos ayudaría a tener mejores medios para la agricultura del país.

La idea del Canal Seco viene sonando hace más de 30 años, por ahí de 1986 con la administración de Oscar Arias y con la postulación de 16 empresas para la realización del Canal Seco; según los entrevistados es un proyecto necesario para el país, por sus ventajas logísticas, donde lo más importante en logística a destacar, es el tiempo y los costos. Además, cabe aclarar que el país tiene ventajas geográficas, pues es un país muy pequeño y por esto permite que se pase de costa a costa de manera más rápida.

Recordemos que Costa Rica es un país muy visitado por extranjeros; el Canal Seco sería una autopista muy funcional al permitir el traslado de mercancías y de personas, donde en 20 minutos en tren se podría pasar de un lugar a otro y en poco tiempo por autopista de una costa a otra, sin tanta aglomeración. Es un proyecto, que según los entrevistados va a engrandecer la economía del país y la territorial, de acuerdo con las zonas por donde va a pasar, este proyecto podría cambiar completamente la manera en que han estado viviendo las comunidades; podría combatir problemas laborales, culturales, educativos y desarrollo integral.

Subcategoría 4: Traba en el proceso productivo

Descripción

Según Quiroa (2019), el proceso productivo es una serie de operaciones necesarias para la realización planificada y sucesiva de la elaboración de proyectos. En Costa Rica, se ha visto a través de los años que el gobierno pone traba al proceso productivo del país, sobre esto, los entrevistados comentan lo siguiente:

- *“La gestión del país debe de adaptarse a la modernización y a las exigencias, usted oye a todos los políticos y a todos los banqueros de Pymes, pero me gustaría saber cuáles son las iniciativas para apoyarlas, para apoyar a aquella persona que tiene una nueva idea, todos se llenan la boca hablando de Pymes cuando hay que buscar votos, pero cuando hay que implementar no se hace nada. Existe banca para el desarrollo, pero mande a un pequeño empresario a pedir un crédito y lo primero que le dicen es cuál es su experiencia, si no tiene dos años de experiencia no se le puede prestar. En el país sobra el talento, pero a esas personas que tienen ideas avanzadas podemos tomarlas y los financiamos y los convertimos en empresarios y les ayudamos a que ayuden a otros. No todos tienen la suerte de Franklin Chang, pero te aseguro que muchos tienen el talento de Franklin Chang, pero se quedan en el camino.”* (Entrevistado 1)

- *“Hay varias razones por la traba en el proceso productivo, entre ellas por intereses creados por parte de empresas grandes y poderosas de este país, entonces el gobierno limita a toda la parte productiva que son las pequeñas y medianas empresas de manera tal, que solo unos cuantos tengan acceso a privilegios y acceso a capital de trabajo. Otra de las razones es que hay corrupción, hay malas prácticas y al mismo gobierno no le sirve que cada vez más las pequeñas y medianas empresas dirijan el país o participen más en la producción de todos los bienes y servicios, entonces lo que sucede es que el mismo gobierno con su aparato estatal tan grande y tan ineficiente no colabora para que el país pueda ser más productivo y más rentable dándole oportunidades a las Pymes que son las que generan empleo, generan que la inflación y el déficit fiscal disminuya.”* (Entrevistado 2)
- *“Yo no creo que sea una situación que quieran poner trabas lo que creo es que tenemos un aparato burocrático que por sí solo traba todo, aquí puede ser Carlos Alvarado, puede ser el ministro x, puede ser el presidente z y otro ministro que van a tener que lidiar con la burocratización de los procesos, lastimosamente si existe un mecanismo burocrático muy ensanchado que pone mucha traba en función de querer organizar, diseñar y desarrollar, yo esperarí que con el ingreso de Costa Rica a la OCDE podamos mejorar los niveles de parametrización y burocratización en función de promover más actividades económicas y no poner tanta traba a la gente, el problema aquí es que a un emprendedor le ponen 10 mil trabas pero a una empresa internacional que va a zona franca no se le pide casi nada. Debería de existir CINDE para las personas que quieran emprender pero que no esté bancarizado porque banca para el desarrollo es para que te enganchen a un préstamo no para ayudarte contra la burocratización, por eso es por lo que tienes que trabajar para poder generar tu propio negocio porque lo que quieren es que te enganches a un préstamo para estar ahí pagando mes a mes. Esto es lo que pareciera que el gobierno no quiere apoyar, pero debería apoyar.”* (Entrevistado 3)

- *“Por burocracia, actualmente estamos cargados de diferentes trámites para crear una empresa y a su vez un montón de trámites para ejecutar algo, como la carretera de San Carlos que llevan 30 años sin poder terminarla, también la corrupción tiene que ver que se da en diferentes sectores del gobierno todo este tipo de situaciones afecta directamente la realización de los proyectos”. (Entrevistado 4)*
- *“Es muy complicado y es más complicado por la fecha en la que estamos porque hace unos días salió a la luz pública el mayor caso de corrupción dado en el órgano que toma la decisión, el MOPT, entonces si yo me tengo que ir al punto del Canal Seco de infraestructura tengo que pesarte el tema de la corrupción, entonces como no son los amigos de ellos, como no son las personas cercanas a ellos, pues el asunto no camina, entonces desgraciadamente al momento de la pregunta mi única respuesta es esa”. (Entrevistado 5)*
- *“Porque no hay un proyecto país que vislumbre lo que se quiere y cuando no se sabe hacia dónde se marcha nunca se llega”. (Entrevistado 6)*
- *“Yo creo que el aparato estatal nuestro tiene cosas muy interesantes, somos un país muy estable para la inversión extranjera que se ha venido debilitando un poco con todos estos temas dañinos para la economía y la estructura estatal del país, y que no vamos a tapar el sol con un dedo pero dichosamente hoy en día las cosas están saliendo a la luz, pero la respuesta es una, aquí hay mucha capacidad estructural pero como en cualquier negocio hay intereses mal logrados el proceso final no será para bien, desgraciadamente la burocracia sigue siendo enorme y nos hemos quedado en el tiempo y con procedimiento poco arcaicos de tiempos anteriores donde hace 10 o 20 años funcionaban pero ahorita no funcionan, entonces cualquier trámite que se quiera hacer en cualquier entidad pública son dolores de cabeza”. (Entrevistado 7)*
- *“Desafortunadamente en Costa Rica hay intereses de una minoría sobre la mayoría, entonces muchos de los factores de producción de Costa Rica no se*

desarrolla porque a un pequeño grupo de personas no les funciona porque hay pequeños lujos y sobre todo a nivel político que no les sirve que todo mundo se beneficie de ello, porque el poder político y económico de Costa Rica lo tienen unos pocos, cuando hay medio de producción fáciles de desarrollar y de explotar y que estén en relación con esos intereses políticos de los empresarios es cuando el gobierno dice que no”. (Entrevistado 8)

- *“Desgraciadamente y está en la palestra con el famoso caso cochinilla y es entre más trabas se den a los proyectos es más fácil acceder a las mordidas, a las dadivas, para mí es un tema de principios y de valores, de lo que no se enseña en una universidad que con el tiempo debería de ir perdiendo y tratar de erradicar esa corrupción tan grande”. (Entrevistado 9)*

Análisis

El proceso productivo empieza desde esa persona que quiere tener su propio negocio o aquella persona que está en la informalidad. Costa Rica a través de los años ha puesto mucha traba al proceso productivo del país que, según los entrevistados, es por pura burocracia; no es mentira que las Pymes en el país son las que generan empleo, pero estas se enfrentan a un montón de requisitos y papeleos que hacen que sus ingresos previstos, disminuyan al tener que pagar a varias instituciones lo que con esfuerzo y dedicación han logrado. Todos los políticos y la banca estatal hablan de Pymes, pero es para que se enfrenten a un crédito y se endeuden más; es preocupante que no se asesore bien al microempresario que quiere traer producción y eficiencia al país.

Mucho se habla, pero nada se hace; lastimosamente, grandes ideas están, pero se quedan en el camino. A nivel internacional, se ve a Costa Rica como una Suiza centroamericana, pero a nivel interno seguimos siendo lo de siempre, un país en vía de desarrollo, con mucha corrupción y con poca honestidad, que si no se vale de amigos o de otra influencia en el sector público, hay que enfrentar al proceso burocrático de siempre, un proceso que se ha quedado rezagado y que con los años, ha vuelto a algunos proyectos de desarrollo, en un tema arcaico para el siglo XXI.

Según Suárez (2010), en las oficinas públicas del sector público de Costa Rica ocurren situaciones absurdas, todo por las leyes, reglamentos y actitudes de los burócratas. No se puede seguir por ese camino en este país; la tramitología mata a cualquier negocio o inversión antes de que nazca. Seguidamente, para Artavia (2020), las intervenciones del gobierno solo son más capas de burocracia y cada una de estas implican más trámites, gastos, corrupción y pérdida de eficiencia y reducción de la eficiencia para el país; esto se define en destrucción del valor; asimismo, el aumento en la carga pública dificulta la inversión privada, la actividad empresarial y la generación de empleos.

Subcategoría 5: Creación de proyectos

Descripción

Según Figueroa (2005), la creación de proyectos es una metodología que busca reducir el origen de incertidumbre que existe tras una decisión, es para lograr de mejor manera concretar los objetivos planteados (pág.8, prr.1). Costa Rica, pone muchas dudas para la creación de ciertos proyectos, ya sea porque no se crea capaz o por pura burocracia, sobre si Costa Rica pueda lograr proyectos de la magnitud del Canal Seco, los entrevistados comentan:

- *Si se pueden lograr proyectos de esta magnitud si traemos el talento, nos sentamos y nos ponemos a pensar como proyecto para que cada uno haga sus aportes y nos manifieste cuales son las actividades que se debe de hacer para que las cosas se hagan bien, por ejemplo, cuando se construye una casa y no hay ingeniero y no hay arquitecto, la casa se construye pero después comienzan los problemas, pero si la casa se construye considerando a todos los que deben de estar integrados la casa va a estar funcionando correctamente por muchos años. (Entrevistado 1)*
- *“Costa Rica si puede lograr proyectos de esta magnitud si se lo propone y busca la manera de ser más consciente sobre las ideas y proyectos que aportan a la economía y al proceso productivo del país.” (Entrevistado 2)*

- *“Si puede, el tema es que recordemos que por más propuesta que nazca del ejecutivo va a ver Asamblea Legislativa que puede retrasar el proceso del proyecto. Otra cosa que pasa es que lamentablemente a nuestro país le encanta pagar consultorías como pasó con el aeropuerto de Orotina para llegar a nada, entonces siempre va a ver personas enriqueciéndose con esto pero en vez de apostar porque otros se estén enriqueciendo con consultorías podríamos meterle el acelerador a la gestación del proyecto porque si no, nos vamos a quedar con puros documentos y análisis y esos documentos a cabo de cinco años ya no sirven, el problema aquí es el proceso de autodeterminación y el proceso agilizado de toma de decisión, porque si yo pudiera empezar la construcción de ese proyecto lo haría pero se toma su tiempo, lo que pasó con APM Terminals que los estudios de prefactibilidad se estaban venciendo. APM Terminals es el único puerto de la región con una isla propia creada artificialmente y uno dice en Costa Rica se hizo eso, si, se hizo eso, entonces, un proyecto bien guiado y estructurado podría posibilitar que en menos de 10 años tuviéramos este Canal Seco con toda la tecnología de punta y con un desarrollo de la zona de primer nivel.” (Entrevistado 3)*
- *“Si, creo que sí, porque no es necesario que lo ejecute una institución o el gobierno como tal, a nivel internacional hay compañías que puedan realizar eso, pero a nivel nacional tenemos personas con alta capacidad intelectual, me parece que si hay suficientes posibilidades de ejecutarlo aquí en Costa Rica”. (Entrevistado 4)*
- *“Si, Costa Rica tiene mucho potencial, muchísimo, y tenemos que quitarnos la mentalidad de pobrecitos de chiquititos, nosotros creemos un modelo ambiente a nivel internacional, el proyecto lo conocen más internacional que a nivel local. Lo que sostuvo la económica es el talento que tiene Costa Rica en recurso humano con empresas de alta Gama como Microsoft, Amazon como Intel que tienen un desarrollo muy fuerte de superación aquí, potenciando el recurso humano, entonces si tenemos recurso humano, tenemos una factibilidad ambiental territorial e internacional del proyecto y tenemos las cartas de intención de financiamiento donde no se tiene que gastar un solo colón, si, Costa Rica está para grandes cosas,*

solo falta un tema de voluntad política y falta un tema de honorabilidad”.
(Entrevistado 5)

- *“Solo con inversión extranjera, concesión de obra pública y un mercado interés casi que nacional por hacerlo”.* (Entrevistado 6)
- *“Si lo creo que se pueda, se ha demostrado que cuando un gobernante toma decisiones se puede lograr este tipo de desarrollos”.* (Entrevistado 7)
- *“Si se puede, en Costa Rica se puede lograr todo lo que se propone siempre y cuando haya una supervisión adecuada de todo lo que se está haciendo, pero desgraciadamente la corrupción es lo que nos atrasa porque todo nos sale más caro, tanto es así que podemos ver el caso de la trocha porque no hay una auditoría o una supervisión que diga que tal cosa se puede destinar a esto o a lo otro”.*
(Entrevistado 8)
- *“Si Panamá tiene un canal porque nosotros no, tenemos el talento humano necesario, tenemos empresas que desarrollan proyectos en toda Latinoamérica, algunas incluso en Norteamérica y aun así tenemos empresas desarrollando proyectos de gruesa envergadura de la región”.* (Entrevistado 9)

Análisis

Según Presidencia de la República de Costa Rica (2019), la conexión del túnel de la rotonda de las Garantías Sociales y otras obras hizo que en el 2019 tuviera una reactivación a la infraestructura vial en el territorio nacional; Carlos Alvarado, actual Presidente de Costa Rica, comenta que se está desatando nudos que por muchos años frenaron el desarrollo vial y que esto devolverá a los conductores una mejor calidad de vida.

En Costa Rica se pueden lograr proyectos grandes, tenemos muchas ventajas políticas, socioculturales, geográficas y de talento humano que nos permiten desarrollar grandes objetivos.

Según los entrevistados, Costa Rica está para grandes proyectos si se traen las personas adecuadas que puedan realizar este tipo de propuestas. El país tiene mucho potencial y personas muy capacitadas y con ganas de crear y desarrollar, el propósito es que esas ideas no se queden en el camino porque los estudios de prefactibilidad al cabo de 5 años, los documentos se archivan y pierden credibilidad.

Lo que falta es un compromiso por parte de las instituciones para crear mesas de trabajo, donde la empresa que quiera llevar el proyecto se le guíe y se le asesore para que se concrete la idea; donde el país no sea tan burocrático ni tan hermético o escéptico en esos temas. Además, una auditoría ayudaría a que se cumplan con los propósitos dados por el proyecto y que cada cosa por hacer se cumpla para el buen funcionamiento del país y de sus ciudadanos.

Categoría de análisis 2: Ventajas y desventajas que generaría el Canal Seco.

Según Ferney (2009) existen varias ventajas y desventajas a nivel logístico y externo a ello; dentro de las ventajas logísticas tenemos la reducción de costos, reducción en tiempo de entrega de los clientes, entre otros, así como algunas de las desventajas logísticas pueden ser decisiones apresuradas que pueden llevar a la pérdida económica y la capacitación de personal. Dentro del proyecto del Canal Seco existen varias ventajas y desventajas o temores del gobierno y de las instituciones.

De la siguiente categoría de análisis se desprende las siguientes subcategorías:

- Ventajas logísticas
- Ventajas económicas
- Ventajas comerciales
- Desventajas ambientales
- Desventajas económicas

Subcategoría 1: Ventajas Logísticas

Descripción

Según EAE Business School (2020), las ventajas logísticas se pueden categorizar en un incremento en la competitividad, una mejora en la visión global de las empresas, reducción de costos, especialización y localización, un mayor profesionalismo y ampliación de mercados. En el caso del Canal Seco se espera que con la carretera se recorra del Atlántico al Pacífico en tres horas, evitando que los camiones pasen por el GAM. Se les preguntó a los entrevistadores si esto convertiría a Costa Rica en un gran centro logístico para las Américas, pudiendo así atraer mejores oportunidades al país, y los entrevistados comentan lo siguiente:

- *“Cuál es la diferencia de Panamá con el resto de los países Centroamericanos, los ingresos que les genera el Canal, uno va a Panamá y se sorprende del crecimiento habitacional, del crecimiento comercial y del crecimiento financiero que Panamá muestra, igual nos pasaría a nosotros, primero porque vamos a facilitar la circulación de los vehículos, segundo porque probablemente sea mucho más barato transportar vía Canal Seco que pasar por el Canal de Panamá, yo veo que hay una gran posibilidad de que nosotros, manejando bien los ingresos, podamos crear una competencia competitiva para el país.”* (Entrevistado 1)
- *“La idea es reducir tiempos, reducir costos, reducir accidentes y esa conglomeración que tenemos en el GAM, lo que se busca es ese Canal donde prácticamente solo correrían ese tipo de contenedores, entonces podríamos ser muy competitivos porque muchas de las mercancías que hoy tienen que cruzar por el Canal de Panamá lo harían vía Costa Rica, entonces eso ocasionaría más fuentes de empleo, todo lo que alrededor de que una actividad de esta genera como empleos indirectos y directos, entonces si seríamos un gran corredor para todo el área Latinoamericana.”* (Entrevistado 2)
- *“Yo siempre he pensado que un país entre más pequeño es y mejor posicionado está tiene todo para ser un punto de encuentro y un punto de atracción de inversión. Costa Rica debe ser ese punto donde se le dice a Panamá, muy bien, usted tiene su*

Canal, pero nosotros tenemos un Canal mucho más inmediato y rápido. La cantidad de contenedores que se pueden estar desplazando entre territorios marítimos a través de este canal sin entrar a San José, Heredia y Alajuela y que posibilitaría acortar las distancias del comercio porque si esas mercancías vienen de Miami ya no tendrían que bajar casi que 350 km más porque estarían haciéndolo, entrando a Costa Rica y si necesitan desplazarse a China estarían acortándose casi dos días de viaje.” (Entrevistado 3)

- *“No sé si un gran centro logístico para las Américas lo veo un poco difícil, sin embargo, si va a ser más atractivo para las empresas, ahora el tema no solamente es el canal que se cruza del Atlántico al Pacífico en tres horas, si no que tenemos el Canal de Panamá que pueden pasar barcos Postpanamax que son gigantescos, pero la parte de costos es importante porque si es más barato pasar por el Canal de Panamá van a usar este canal si no, usarían el nuestro”. (Entrevistado 4)*
- *“Correcto, pero no solo para las Américas, sino que se convertiría en un parque mega industrial mundial logístico, porque recordemos que mucha de la mercancía es intercontinental y estamos hablando que mucho es producción asiática. CONAVI les explicaba que era importante el proyecto porque los camiones no tenían que estar pasando por el GAM y eso en presupuesto de conservación vial de puentes y carreteras era un ahorro millonario que tendría el gobierno sin hacer ninguna inversión como gobierno”. (Entrevistado 5)*
- *“Es correcto, hoy estamos en logística calificados (a 2018) con 2.47 de 5 puntos posibles, hoy de cada producto que consumimos implica gasto en logística de 40% del precio de esos productos y lo lógico sería un 20% que unido a la facilitación de comercio debiera bajar a un 8%, no somos competitivos”. (Entrevistado 6)*
- *“Ahí está el tema, geográficamente Costa Rica está estructurado para eso, un país pequeño que en cuestión de 2 o 3 horas se está pasando de una costa a la otra y yo creo que eso es lo que se busca, he escuchado los dos criterios el técnico que dice*

no y los otros que dicen que efectivamente que sí, yo pensaría que si es a este ritmo y por supuesto con una estructura clara, nos daría una ventaja; si sería una ventaja importante nos convertiría para lo que ya somos para la región y una opción importante para las Américas de mover carga de un lado a otro y con un tiempo diferenciado que a nivel logístico ese es uno de los puntos más importantes que se miden, cuanto tiempo dura y cuánto cuesta”. (Entrevistado 7)

- *“Si, seria de mucho desarrollo logistico en cuanto a la produccion y entrada de efectivo de todo lo que es de transporte seria muy bueno para el país”. (Entrevistado 8)*
- *“Totalmente de acuerdo, porque no solamente desintoxica el GAM porque todo va a dar al GAM, yo no se los que planificaron las carreteras en Costa Rica tenían taparrabo y los nuevos siguen con el taparrabo, el Canal Seco es sumamente necesario bajo mi optica, no solamente para atraer esos encadenamientos, la cantidad de zonas francas que vendrian al país, ademas, cuantas personas dedicadas al transporte de mercancías se veria beneficiadas, es crecer y ganar, ganar.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Uno de los comentaristas del periódico La Nación (2016), opina que si se llevara a cabo la construcción del Canal Seco, Costa Rica daría un gran salto al desarrollo como un centro logístico con interconexión física y virtual, con muchas ventajas para todo el país, el impacto sería enorme y ayudaría a que la Zona Norte progrese. El Canal Seco tendría mayor y mejor flexibilidad en el flujo de carga y esto sería una de sus ventajas.

Recordemos que Costa Rica tiene una excelente ubicación geográfica, al ser un país pequeño permitiría el paso de mercancías de manera más rápida, sin necesidad de pasar por el GAM; se reducirían los costos y tiempos por el simple hecho de no pasar por Alajuela, San José o Heredia. Los entrevistados comentan que nos volveríamos muy competitivos contra el Canal de

Panamá y tendríamos ventajas en temas de riesgos, ya que es más fácil cubrir un accidente vía terrestre que vía marítima.

Además, Arrieta (2016) complementa que las ventajas son una corta distancia entre las dos costas del país; las aguas profundas en los dos puertos y una topografía plana para el ferrocarril. Con respecto a las aguas profundas en los puertos, es que muchos barcos portacontenedores son muy grandes para pasar por el Canal de Panamá, aun con la reciente ampliación, por lo que esto haría que Costa Rica sea un imán regional para estas embarcaciones que requieran el traslado entre el Caribe y el Pacífico.

Por otro lado, el desarrollo industrial que se formaría a través de la creación de este Canal sería enorme y a nivel internacional se vería a Costa Rica con una ventaja competitiva logísticamente grande; esto indudablemente, atraería mejores mercados y más movimientos de mercancías, entre más rápido y menos costos más competitivos somos frente a otros.

Subcategoría 2: Ventajas Económicas

Descripción

Según Sánchez (2016), una ventaja o beneficio económico en un país o empresa se refiere a un incremento en la riqueza, el cual experimenta un determinado nivel de progreso que repercute positivamente en las personas que lo conforman (prr.3).

La implementación del Canal Seco puede repercutir positivamente, ya que se espera construir varias zonas francas a lo largo del Canal Seco y de esta manera contribuiría a la economía del país, así como al incremento del uso de contenedores para carga marítima. Se le preguntó a los entrevistados por qué creían que todavía el Gobierno de Costa Rica no ha tomado de manera seria la oportunidad económica que puede surgir a partir de la creación de este proyecto. Sobre esto, los entrevistados comentan lo siguiente:

- *“Hay muchos intereses políticos, entonces hay gente empresaria que tiene empresas monstruosas de transporte y tienen mucha influencia política, entonces probablemente eso pueda ocasionar alguna preocupación, aunque no debería de ser, pero yo creo que lo que falta aquí es una visión política más integral, más de país, menos individual porque este tipo de proyectos generan empleo e ingresos adicionales.”* (Entrevistado 1)
- *“Creo que es por pura burocracia de los tramites que este país tiene, estamos claros que para crear un Canal Seco de ese nivel y de esa envergadura que se necesita hay un montón de procesos adjuntos que deben de pasarse, por ejemplo expropiaciones, adjudicaciones para construir y eso conlleva un montón de licitaciones, estudios de impacto ecológico, pero en Costa Rica son trabas y trabas y el país se ha visto rezagado y no hay forma que llegue con actitud política que eche a andar un proyectos como estos tan importante para el país y para la logística del país.”* (Entrevistado 2)
- *“Porque hay intereses de terceros que se han visto con actos de corrupción , creo que ahorita no es un interés prioritario de este gobierno ni mucho menos lo fue del gobierno anterior, de la dinamización económica territorial es muy común escuchar economías naranja u tercerizadas nada tecnificado, nada de desarrollo de estructura ni macroeconómico, no es una prioridad de este gobierno porque ha estado resolviendo mucho el desarrollo de la zona central del país, lo que surge la gran pregunta porque tanta insistencia en el tren metropolitano y porque no una persistencia en el desarrollo del Canal tico, lo que refleja el montón de intereses que hay ahí de por medio.”* (Entrevistado 3)
- *“La verdad no me imagino la razón por la que el gobierno no ha tomado la iniciativa, pero me parece que una es la situación que tiene el país con la pandemia, además del déficit fiscal, y además que estamos en año de elecciones y los gobiernos no hacen mucho en esos años”.* (Entrevistado 4)

- *“Es un tema de voluntad política, es un tema que nos llena muchas teorías y al final lo que nos dice es por qué no; estamos con una informalidad tan alta, solo el primer año de operación, que es un año básico, solo en el arranque CANSEC por impuestos de renta estarían pagando al estado 841 millones de dólares en impuestos, nada de lo que hagan en este país le va a asegurar al gobierno tener esa cantidad de ingresos sin haber invertido un solo colón, entonces es un tema de sentido de común pero también un tema de corrupción. Es un tema únicamente de voluntad política y de patriotismo.”* (Entrevistado 5)
- *“No es de interés, no estaría listo en 4 años, implica buscar donde poner a 10,000 trailers y sus unidades, no hay recursos y las prioridades son otras”.* (Entrevistado 6)
- *“Me parece que es un tema de priorización como todo en la vida, hay escalas de valores y hay gobiernos que han pasado, pero en general que tienen otras prioridades a veces absurdas y lo tengo que decir y uno dice bueno, posiblemente están enfocados en otra cosa. La reactivación económica debería ser una de las prioridades de nuestro país, tenemos un altísimo porcentaje de personas desempleadas, leí que este tipo de proyectos espera generar una gran generación de empleos imagínese el beneficio donde en el país medio millón están desempleado, yo lo vería como una prioridad importante, pero entiendo que no es la prioridad de este gobierno; priorizan en otras cosas que no son relevantes en este país”.* (Entrevistado 7)
- *“Creo que el gobierno no ha tomado de manera seria el proyecto porque no es de interés político en este momento”.* (Entrevistado 8)
- *“Intereses políticos, pero creo que hay muchos compromisos ya adquiridos”.* (Entrevistado 9)

Análisis

Según un artículo de la Universidad Nacional (2016) para conocer el impacto de una obra vial, hay que conocer el costo, así como ventajas y desventajas; en este artículo de la Universidad Nacional se hace referencia a diferentes economistas y uno de ellos es Krugman, donde se visualiza su artículo llamado: “Análisis de los patrones de comercio y localización de la actividad económica”; para entrar en contexto, la mayoría de comercios y servicios se encuentra en la GAM pero el Canal Seco se va a construir y a situar en la Zona Norte del país.

Según Krugman, las empresas se posicionan en zonas que tienen ventajas competitivas, desarrollo económico y elementos naturales; entonces con la entrada del Canal en la Zona Norte será convertir la ventaja competitiva estática en una ventaja competitiva dinámica para que de esta manera se pueda aumentar la productividad y el desarrollo tecnológico. Según el artículo, el Canal Seco contribuiría de manera positiva al desarrollo del país, además daría fe a los ciudadanos para creer en las buenas políticas, la rápida ejecución de obras y el buen aprovechamiento de los recursos, que definitivamente cambiaría el panorama económico y social del país.

El Canal Seco vendría a traer ventajas económicas grandes, el desarrollo industrial que traería a través de la creación de este es enorme, además, la inversión será privada y esto permitiría al país recibir ingresos sin haber gastado un solo colón, pero el gobierno no ha tomado de manera seria la importancia económica que traería la creación del Canal porque según los entrevistados hay intereses políticos de por medio y falta de voluntad política.

La reactivación económica y los niveles de desempleo deberían de ser los temas principales para crear proyectos de esta envergadura; este cambiaría la economía del país si se realiza responsablemente, con profesionales capacitados y sin tanta burocracia de por medio, el país pone trabas a estos proyectos sin permitir, al menos, dejar que se hagan los estudios de factibilidad y lastimosamente, el Gobierno no quiere comprender el impulso económico que puede tener el país, a partir de la puesta en marcha de este proyecto.

Subcategoría 3: Ventajas Comerciales

Descripción

Según Parada Gómez (2011), una ventaja comercial es la mayor producción y generación de nuevas oportunidades de empleo en comparación con las fuentes tradicionales. El Canal Seco pasará por zonas donde se necesita un proyecto que involucre a nivel socio-laboral y económico a las personas que lo conforman, ya que con este proyecto crecerá la industria turística. Sobre esto, pregunté si es importante realizar una publicidad para que la población conozca sobre este proyecto y qué oportunidades comerciales se ven en este proyecto. Los entrevistados respondieron lo siguiente:

- *“Va a haber empleo, construcción y se va a dar turismo, es necesario establecer la condición turística del Canal Seco. Hay que hacer una campaña publicitaria nacional e internacional, ya que, así como uno va y paga para ir a ver el Canal de Panamá, las personas pagarían por ir a ver el Canal Seco. Ojalá haya alguien que se ponga a aterrizar en este país para hacer de estas cosas algo atractivo y entonces generar riqueza por medio de los turistas que nos visitan.”* (Entrevistado 1)
- *“Sería muy bueno hacer todo un proyecto de mercadotecnia para que no solo Costa Rica conozca sobre el proyecto, si no, todos los países de Centroamérica que necesitan pasar de un puerto a otro, para que seamos ese país importante para todo Latinoamérica como un traslado de un puerto a otro. Hay varias oportunidades, empleos indirectos desde una persona que va y pone una pulpería, venta de frutas, restaurantes, tiendas, hoteles que lo que genera es crecimiento y empleo en un país que cada vez más tiene desempleo e inflación acelerada. Esto generaría una gran oportunidad para esas zonas que muchas veces están marginadas y que realmente el gobierno no ha tenido la capacidad política ni el deseo de poder generar este tipo de proyectos.”* (Entrevistado 2)

- *“Yo pienso que más que un acto publicitario lo que hay que hacer es un parámetro de socialización de la información, en función de involucrar a los territorios y en eso creo que cualquier propuesta debería involucrar a lo que es todo el apoyo municipal, también a la unión nacional de gobiernos locales, así como a las instituciones autónomas que están territorializadas, esto que es un proyecto concentrado en territorio y es nacional, es un proyecto que puede generar múltiples cambios a nivel país y a nivel de la dinamización del comercio pero lo más importante es que generaría enormes cambios en la zona, pero como los atendemos, ahí hay altísimos niveles de deserción escolar, lo que queremos es que las personas que estén ahí se conviertan en operarios y personas que desarrollen conocimiento en función del canal a futuro, porque esto no es solo construir si no operarlo, entonces yo considero que se involucren activamente concentrando la comunicación en el territorio que va a pasar el canal porque hay que hacer una mezcla de intenciones, intereses y posibilidades.” (Entrevistado 3)*
- *“Es importante que el gobierno genere publicidad para promocionar más el proyecto, y veo muchas oportunidades de empleo, con la creación de zonas francas, pero solo con el hecho de construir el canal va a generar empleos directos e indirectos, ya después construido vendría el establecimiento de zonas francas y esas empresas generarían nuevos empleos y no solamente el empleo también el ver a Costa Rica con un potencial económico”. (Entrevistado 4)*
- *“Ya los cantones que son 9 ya lo conocen, ya hemos tenido muchos acercamientos con ellos, con las cámaras, con los gobiernos locales, las municipalidades, ya ellos lo conocen evidentemente no son todos, solo los que tienen algún tipo de involucramiento o iniciativa de su trabajo de cantón. Nosotros hacemos todo un tema de sensibilización social, para saber cómo los podemos ayudar y asegurarnos que el recurso humano sea calificado, que tenemos que hacer, todo este tema se ven en la siguiente etapa que son los estudios de factibilidad. Se puede tratar de un tema de campaña, pero también es estar en el sitio. Los valores agregados es lo importante, recordar que el proyecto son los dos puertos y la línea del tren, eso es*

lo que se ocupa para operar el Canal, pero estamos proponiendo una pista de 10 carriles, cuatro carriles van a servir como mantenimiento de la línea del tren y los otros seis van a ser para turismo completo, esto hace que incremente la economía del país y de la zona. Cada puerto tendrá 20 mil empleados en su planilla total, este número es muy fuerte y afecta positivamente a la economía de la comunidad ahora si le sumamos a esto que todas las navieras nos han pedido que lo primero que tenemos que hacer es el hotel porque ellos todo lo que son congresos navieros y mercado marítimo quieren venir a hacerlo a este hotel en Costa Rica, para que conozcan la historia del Canal Verde Interoceánico”. (Entrevistado 5)

- *“Todo es viable, pero sin interés del Gobierno y de la oficina de concesiones, sin conocer exactamente por donde pasaría no es responsable dar respuesta, sin embargo, siempre que se abren rutas se genera riqueza y turismo si se saben aprovechar las ventajas, quien quiera entrar en esos proyectos debe publicitarlos. El mundo del comercio se abre, las navieras tendrán más carga, el país sera el centro de distribución para centroamerica”. (Entrevistado 6)*
- *“Por supuesto que hay que hacerle ruido y me parece que el entorno del Canal Seco no es únicamente de contenedores que van y viene, también el montón de hoteles y lugares de descansos, gasolineras que se van a activar en toda la zona, porque ese es el entorno que implica la movilización de equipos logísticos en este país, entonces creo que aunque no sea un tema turístico pero la cantidad de extranjeros que van a pasar por ahí va a ser relevante, se tiene que hacer alguna campaña para que no solo conozca el que está tomando decisiones en Europa o Estados Unidos también nosotros a lo interno, va a ser un tema microeconómico pero va a activar la macroeconomía del país”. (Entrevistado 7)*
- *“Es importante que las comunidades lo sepan, ya muchas comunidades lo saben, una de las cosas que tal vez no ha figurado el proyecto es porque muchas comunidades donde va a pasar ese proyecto no se le ha tomado en cuenta como es, hay intereses creados de muy pocas personas, ese es de uno de los grandes*

problemas que tenemos en Costa Rica. Si hay comunidades que están dispuestas a ese cambio del Canal Seco. Además, que este traería beneficios en temas de empleo a las personas por donde pasa”. (Entrevistado 8)

- *“Es necesario, la publicidad es necesaria. Esto reactivaría el turismo por todas las zonas en donde pasa el canal seco, no solamente el turismo extranjero, había un montón de encadenamientos turísticos para el país”. (Entrevistado 9)*

Análisis

Como se explicaba, el Canal Seco va a explotar las zonas donde va a pasar y más en la Zona Norte, comunidades donde más se necesita un proyecto que incremente las oportunidades de crecimiento económico y social; las ventajas comerciales son múltiples, desde la creación de empleos, industria turística, hotelera, creación de zonas francas y demás; según los encuestados es necesario que las personas de estos pueblos conozcan bien el proyecto, porque se necesita su apoyo para que el proyecto se apruebe, se ejecute y pueda avanzar.

Sobre las ventajas comerciales, el tema del turismo y de los miles de comercios que se van a abrir a lo largo del Canal Seco, son puntos comerciales enormes, estratégicos para el desarrollo de Costa Rica; hay varias ventajas comerciales de las cuales generarían empleos directos e indirectos; desde la señora que vende agua y empanadas, hasta las zonas francas, desarrollo hotelero y demás establecimientos como gasolineras, supermercados y otros emprendimientos comerciales que generarán empleos importantes y más para esta zona que ha sido tan descuidada por los gobiernos del país.

Además, esto se puede evidenciar con la construcción del Canal Seco en Honduras que según el periódico digital llamado El País (2018), este ha mejorado la conectividad de lugares aislados de este país; además, los transportistas comentan que se llega más rápido a los lugares, se ahorra tiempo y dinero. También, los negocios han incrementado, como talleres de reparaciones de llantas, pulperías y gasolineras. Los ciudadanos comentan que a partir de este proyecto, sus ventas han incrementado y han podido llevar un mejor sustento a sus casas.

Por lo tanto, se tiene que poner en la balanza que la recesión económica provocada ha sido un golpe gigante al desempleo del país, pero esto no es excusa para decir que por esto el desempleo ha aumentado; antes de la pandemia el desempleo ya iba creciendo; este proyecto vendría a mitigar esta problemática desde su creación con las personas que se contraten para construir la autopista.

Subcategoría 4: Desventajas ambientales

Descripción

Según OXFAM Intermon (2018), los problemas ambientales son aquellos que dificultan disfrutar el derecho humano a tener un medio ambiente saludable. Una de las grandes oposiciones al Canal Seco es el temor de que afecte reservas biológicas, aunque ya la empresa afirmó que este no será así, las va a rodear y que además va a crear más reservas a los alrededores del proyecto. Se le preguntó a los entrevistados si se opondrían al proyecto por temas ambientales, aun si la empresa afirma que no tocará ninguna reserva biológica. Los entrevistados comentaron:

- *“Hemos entrado en una discusión que a mí me preocupa, la gente que defiende el ambiente que está bien que lo defiendan pero que no defiendan posiciones, si la empresa ya tiene las estrategias para mitigar lo que va a hacer pues simplemente monitoreemos que se esté cumpliendo con lo que ellos están haciendo pero no obstaculicemos el desarrollo, entonces nosotros podemos establecer una auditoría ciudadana para que estemos revisando que ellos no estén maltratando el ambiente más allá de lo que se había contemplado.”* (Entrevistado 1)
- *“No me opondría porque tenemos ejemplo de países desarrollados donde tienen este tipo de proyectos, tienen mega puertos, tienen desarrollo y que se puede hacer un desarrollo sostenible si se toca algún tipo de naturaleza hay que sembrar más pero no por eso se deben frenar iniciativas importantes para el crecimiento del país, indiferentemente del proyecto que se quiera hacer siempre existen posibilidades de que se haga de manera sostenible.”* (Entrevistado 2)

- *“Por más que lo afirmen siempre va a haber una afectación, ya la entrada de posicionamiento humano en zonas donde no estaban antes va a generar alteración de ciertos sitios, lo que uno busca es disminuir riesgos, disminuir las posibilidades que los riesgos aumenten en función de lo que se va a ejecutar, yo no estoy en contra del proyecto, porque el proyecto es necesario, es un proyecto que viene a generar nuevas oportunidades económicas en zonas donde nunca han tenido desarrollo, pero lo que es cierto es que si va a haber una afectación ambiental en función de la penetración humana en sitio y que siempre vamos a tener que tomar en cuenta procesos de arborización, eso va a pasar y con cualquier proyecto pasa”.* (Entrevistado 3)
- *“No me opondría por temas ambientales, sin embargo, si considero que deben de tomarse medidas para la afectación que se vaya a dar sea lo menor posible, porque si va a ver con solo el hecho de cortar el árbol, no me opondría por eso, pero deben de tomarse medidas para regularlo o reducir el impacto ambiental”.* (Entrevistado 4)
- *“Aquí es algo importante, el área está muy llena de reservas de áreas y de parques, son tres diferentes situaciones, pero hay cosas de la naturaleza como un humedal que esté en propiedad privada, pero la huella de impacto del Canal son cerca de 120 metros desde la pista y la línea del tren de ancho pero el estudio nuestro es de 10 kilómetros, ese es el estudio, que es lo que indica que en el momento que nosotros nos topemos con una posa tenemos un gran margen para movernos, lo importante acá es el nombre Canal Verde Interoceánico que es demostrarle al mundo que se puede hacer un mega proyecto cuidando nuestro ambiente, la línea de impacto porque por ejemplo 400 metros a cada lado de esa línea son terrenos que se van a dar en concesión privada para los agricultores puedan desarrollar en esa zona por un tema de seguridad alimenticia y darles a los agricultores una mejor herramienta para que lleven mejor su cosecha. Lógicamente vamos a impactar, pero es muchísimo más lo positivo que vamos a sacar de este proyecto porque es*

autosostenible porque las energías que se va a utilizar son más limpias”.
(Entrevistado 5)

- *“Yo no me opongo, pero los ambientalistas si, vea el problema de la Aduana de las Tablillas donde tienen un recurso y no dejan construir edificio para Aduanas y por ello estan en contenedores trabajando”.* (Entrevistado 6)
- *“Yo estoy siempre a favor de que respetemos nuestras reservas y todo lo que implica el cuidado de nuestra naturaleza y todo lo que es restringido a nivel país, pero ahí entra el tema quien negocie el contrato, quien lo fiscalice para que se asegure que la empresa ejecutora lo está cumpliendo”.* (Entrevistado 7)
- *“Si se toca alguna reserva si tendremos algún problema, yo considero que Costa Rica es un país verde en el cual necesitamos seguir demostrándole al mundo que somos un pulmón y parte de nuestra idiosincrasia es cuidar estas reservas, yo sé que por donde va a pasar hay muchas reservas naturales, pero si ya para algo así necesitamos una auditoria ciudadana en el que en verdad se mitiguen los riesgos”.*
(Entrevistado 8)
- *“No me opondría, le voy a poner un ejemplo la mina crucitas, la destruyeron más lo coligalleros nicaragüenses que la invadieron que lo que la iba a destruir empresas infinito con un adecuado uso de los recursos naturales, con un proyecto bien establecido de manejo del ambiente puede subsistir perfectamente el desarrollo y la ecología”.* (Entrevistado 9)

Análisis

En un artículo del Periódico Mensaje (2018), el Área de Conservación de Guanacaste, revisó el proyecto y concluyó que no existe un plan con respecto al medio ambiente, no cuenta con un plan de reducción del desplazamiento humano, ni de relocalización de las familias, no hay

estudios territoriales, ni ambientales y el Consejo del Área de Conservación comenta que se pueden afectar los modos de vida, un cambio en el uso de tierra y una división del espacio.

Además, se comenta que no establecen el impacto de gases, ruido y vibraciones, ni en el uso de suelo, ni de posibles inundaciones y construcciones, así como del impacto en acuíferos, ni en la flora y fauna, ni en el Patrimonio Natural y las Áreas Protegidas del Estado.

Según Madrigal (2016), el Gobierno no va a favorecer ni a promover ningún proyecto que afecte el patrimonio natural del país, los parques nacionales, áreas silvestres protegidas y reservas biológicas. Hay un procedimiento indicado por el Ministerio de Ambiente mediante el cual se tiene que tramitar una licencia ambiental y esta consta de varias etapas, primero se tiene que consultar a las comunidades, hacer un estudio de impacto ambiental y este va a ser que el Ministerio de Ambiente otorgue o no la licencia ambiental para la obra de infraestructura.

El tema ambiental es muy importante para el país, más si somos un país conocido internacionalmente porque es verde y que cuida el ambiente; en varias ocasiones los ambientalistas han salido a dar su opinión sobre este proyecto y no es una oposición como tal, sino por el temor de que toquen las reservas y parques del país y más los de la Zona Norte.

Los entrevistados no se opondrían al proyecto por temas ambientales porque es necesario para el desarrollo del país; sin embargo, creen que es necesario plantearse procesos para disminuir la afectación del medio ambiente. Una auditoria ciudadana es importante para que se vigile los procesos y que se cuide la cara del país que corresponde a sus recursos naturales. Además, se debe contar con el apoyo de organismos para que apoyen este proyecto y les ayude a que se realice de manera mucho más amigable con la naturaleza, y por eso se pretende llamar Canal Verde Interoceánico.

Subcategoría 5: Desventajas económicas

Descripción

A través de los años, la forma del comercio y la economía ha cambiado hasta llegar a la globalización; según López (2020), las desventajas y ventajas de la globalización son aquellos riesgos u oportunidades que presenta la interconexión entre diferentes conceptos, ya sea, el político, el social, el tecnológico y en este caso el económico que hay en el mundo o en un país. Otra oposición al Canal Seco consiste en la desconfianza del Gobierno de invertir millones en un proyecto que eventualmente no vaya a funcionar; sin embargo, la inversión será 100% privada.

Se le preguntó a los entrevistados por qué creían que el Gobierno asume una posición escéptica sobre la viabilidad del Canal Seco Interoceánico y ellos comentan lo siguiente:

- *“Asume esa posición porque en el Gobierno tenemos gente que no es empresaria, que no tiene visión, que defiende una oposición, que va en línea con la masa y no piensa en el desarrollo del país ni en el desarrollo de las personas y lo más fácil es ajustarse a lo que piense la mayoría, yo diría que necesitamos presidentes empresarios que vean que ese tipo de cosas van a generar de todo al país, pero desgraciadamente la parte política influye mucho en este país y si hay alguien que me financió y no está de acuerdo con el proyecto yo tengo que hacerle caso a esa persona que me financió, pero necesitamos gobernantes que de verdad quieran gobernar.”* (Entrevistado 1)
- *“El gobierno asume esa posición por intereses creados, porque hay empresas que si logran entrar a este país, por ejemplo APM Terminals entró con un capital privado y ahí sí tuvieron todas las aperturas y ahí no les interesó todo el daño ambiental y es un capital privado que probablemente tuvieron intereses de por medio, que el gobierno se oponga siendo un capital privado y por el contrario van a tener mucha utilidad en cuanto a los proyectos paralelos que el gobierno podría tener como la reducción de pobreza y la reducción del desempleo, pero se ve que todavía no han analizado el proyecto y no hay un interés político para que esto camine.”* (Entrevistado 2)

- *“No podría afirmar que conozco la suma porque honestamente no he leído algún elemento que haya vinculado con eso, pero me parecería muy ingenuo que el gobierno este manifestando eso si para todo esto siempre hay estudios de factibilidad y prospectiva económica, sino que lo diga Autopistas del Sol que se metió a hacer la ruta 27 y en tan solo 5 años ya había recuperado el dinero y ya está haciendo ganancias con los peajes, yo lo que creo es que no ha existido un interés por tratar de fomentar en este tipo de iniciativas”. (Entrevistado 3)*
- *“Tal vez el mantenimiento a largo plazo, ya que considero que después de unos años quedaría a nombre del estado, pero tal vez no han hecho un análisis más riguroso sobre el beneficio que este generaría”. (Entrevistado 4)*
- *“Son las formas que tienen ellos de no decir cuál es la verdad, es la forma de cubrirse de no decir porque han rechazado el proyecto, lo que ellos dicen no corresponde a la etapa en que estamos porque nosotros estamos a penas en la etapa de postulación, esto quiere decir en la primera etapa de cuatro, el gobierno no tiene que poner un cinco, le hemos dicho que nos dejen hacer los estudios, pero es un tema muy complicado porque ellos buscan excusas”. (Entrevistado 5)*
- *“Porque para que el Estado de una concesion de obra pública debe estar dentro de sus planes y a los gobernantes de estos últimos 5 gobiernos no han tenido ese proyecto como prioridad o compromiso de campaña”. (Entrevistado 6)*
- *“He escuchado un parte de debates y a veces escucho un par de personas que no saben de lo que hablan, tal vez desconocen el tema, yo creo que cualquier ejecución de proyectos hay un riesgo de que funcione y no funcione; ahora si se hace bien proyectado con los números correctos, sabemos que cualquier proyección tenemos variables a la alta o a la baja, ahora cuando se hace un análisis de factibilidad ahí es donde está el secreto, si sabemos que va a funcionar no tendríamos por qué equivocarnos en la ejecución, el temor que le da a uno es que no lo vayan actualizando como tiene que ser y que se queden con los números de hace 30 años,*

entonces deberían de tener clarísimo cual va a ser el flujo de contenedores que van a pasar por la región para saber si es tan factible o no es tan factible, todo proyecto de este tipo tiene que tener previo análisis y estudios para que la gente sepa”. (Entrevistado 7)

- *“En ese caso si es 100% privada, el temor es que al finalizar el plazo de concesión el gobierno asuma todos los gastos, creo que por ahí va el tema.”* (Entrevistado 8)
- *“Difícilmente en este país hay una persona que por sí sola se pueda financiar su campaña política, por ello los compromisos ya adquiridos necesitan seguir inyectando recursos a proyectos de “nadadito de perro” o a proyectos de bicicleta estacionaria y por esos compromisos políticos los verdaderos proyectos en los que debería de estar trabajando el país hace años, como el Canal Seco o el aeropuerto de Orotina, se van desplazando y será que nuestros tataranietos los puedan ver, es un tema político”.* (Entrevistado 9)

Análisis

Según Alfaro e Hidalgo (2020), el secretario técnico de CNC, José Manuel Sáenz comenta que la empresa no cumple con los requisitos del reglamento para iniciativas privadas, ya que este proyecto tiene costos muy altos y no lograron demostrar que tienen la capacidad financiera para asumir los gastos que el proyecto implica, además que los montos son grandes y afirma que:

“El problema cuando usted se compromete en una iniciativa de este tipo es que usted compromete al Estado a cumplir, en caso de que al final no se presente nadie a la concesión”.

En cualquier Gobierno o en cualquier obra siempre existe el temor de que el proyecto no funcione y se gaste dinero y tiempo; a los entrevistados les parece absurdo que el Gobierno asuma esa posición si para esto siempre se hacen estudios de factibilidad, ya sea ambiental, logística y económica.

Según los entrevistados creen que son excusas que pone el Gobierno solo por intereses de una minoría que no piensa en el desarrollo del país; además, lastimosamente en el Gobierno hay personas que no están capacitadas y no tienen visión. El proyecto no ha estado dentro de los planes de los gobernantes en estos últimos 8 años; por lo tanto, no hay interés por la realización de este proyecto, aunque sea importante para el crecimiento y el desarrollo del país.

Interpretación de datos

Después de realizar el análisis respectivo de dichas categorías, con respecto a las respuestas brindadas por los entrevistados, se logró obtener una serie de datos importantes, los cuales se tomarán como referencia para la interpretación de los datos, con el fin de hallar la solución al problema de la investigación, indicado al inicio del estudio: “¿Cuál es el impacto logístico que traería la implementación del Canal Seco Interoceánico sobre el sector exportador de frutas deshidratadas, en el primer semestre del 2021?”.

Partiendo de esta pregunta, la investigación se divide en dos categorías; la primera, corresponde al proceso de implementación del Canal Seco, con el fin de hacer un análisis sobre la estructura de su creación, ya que todavía no se ha implementado, con base en varias variables que antepone el Gobierno; entre estas está la planificación de proyectos, alianzas público-privadas, opinión del Canal Seco, la traba en el proceso productivo y la creación de proyectos.

La segunda categoría corresponde a las ventajas y desventajas que generaría el Canal Seco; desde las ventajas logísticas, económicas, comerciales y desventajas ambientales y económicas, esto como manera de representar detalladamente cada una de las variables que pueda impactar la implementación del Canal Seco, sobre el sector exportador de frutas deshidratadas y de manera externa a esta.

En la primera categoría de análisis, se detallan varios problemas que enfrentan las empresas o los proyectos de desarrollo en el país, con el gobierno; ya que se ha ralentizado el proceso para llevar a cabo este proyecto, por lo que fue necesario conocer por qué desde otros puntos de vista, al final los entrevistados comentaron lo mismo: un gobierno muy burocrático que pone traba en el

proceso productivo del país, con mucha corrupción de por medio y con una necesidad de mejorar los mecanismos de alianza público-privada y que pone excusas para no llevar a cabo este proyecto.

Por otro lado, en la segunda categoría de análisis se denotan las distintas ventajas que traería el Canal Seco al país, desde ventajas logísticas con la reducción de tiempos de transporte y costos; ventajas económicas, con el desarrollo a través del Canal y la entrada de empresas que van a contribuir a la economía del país; ventajas comerciales, son buenas ya que generarán empleo a las comunidades por donde pasa esta vía. Pero, hay ciertas oposiciones o temores a tomar en cuenta el proyecto, alegando posible afectación al entorno ambiental, que de cualquier manera la huella humana en una zona donde no había va a impactar, pero la idea es llevar a cabo mecanismos y procedimientos para mitigar el impacto que se pueda dar.

Según el análisis, se pudo concretar que el impacto corresponde a una serie de procedimientos a seguir desde una buena política de Gobierno, estudio de factibilidad del proyecto y padrinos que lo financien en un cien por ciento. Cabe aclarar que hay varias empresas Pymes exportadoras de frutas deshidratadas, otras son Pymes con ganas de exportar y otras, bajo la informalidad, que deshidratan su propia fruta y la venden por redes sociales.

Es importante determinar por qué en la primera categoría se toca los temas de procesos productivos, alianzas público-privadas y planificación de proyectos y entender la razón del porqué muchas empresas creadoras de fruta deshidratada, no han podido exportar y otras no se categorizan tampoco bajo los criterios de una Pyme.

También, la primera categoría de análisis no solo se dirige o se categoriza bajo las empresas exportadoras de frutas deshidratadas, sino que también al proceso de implementación del Canal Seco en el país; como decía anteriormente desde un punto de vista de política y de gobierno, junto con sus instituciones, el proyecto debe pasar por ciertas etapas para poder recibir el visto bueno para su construcción. Pero han pasado más de 30 años desde que está sonando la idea en el país; tenemos un sistema tan burocrático que por sí solo entraba el proceso productivo del país; esto es algo que se debe disolver y dar la oportunidad o el beneficio de la duda a que se puedan hacer los estudios de factibilidad técnica para ver si se puede echar a caminar la construcción del Canal Seco.

Además, las instituciones del país y los poderes del Estado no crean herramientas o soluciones para mejorar el desarrollo del país; no tienen voluntad política ni la capacidad para afrontar decisiones técnicas, que aceleren o puedan evaluar el proyecto, es poca la presencia de personas capacitadas a nivel de gobierno y a nivel político para crear e impulsar proyectos de esta magnitud que puedan mejorar la economía del país, actualmente.

Los empresarios y personas que apoyan el proyecto, consideran que el impacto logístico es gigantesco con la implementación del Canal Seco, en el país; las empresas ya exportadoras de frutas deshidratadas podrán reducir costos por temas de tiempo y de facilidades que el Canal les permita; muchas de estas empresas están situadas en la Zona Norte, por lo que les favorece el desarrollo del proyecto para la comercialización productiva y por sus alianzas económicas.

Además, con la implementación del Canal Seco en Costa Rica, permitiría un mayor flujo de carga sobre todo para muchos de los barcos grandes que no pueden entrar al Canal de Panamá, ensanchando el servicio y atrayendo mejores oportunidades al país y a las embarcaciones que necesiten pasar sus mercancías entre el Atlántico y el Pacífico. También, la idea es reducir los tiempos en tránsitos y costos logísticos en carga y descarga de los buques; por esta razón, la puesta en práctica del Canal Seco sería una ventaja muy grande para estas empresas exportadoras; como los productos ticos compiten con otros productos y por temas de costos y manejos logísticos, el precio al cliente sube, pero al bajar costos los precios de nuestros productos podrían bajar sustancialmente y de esta manera convertirse en una ventaja competitiva frente a otros.

La implementación del Canal va a impactar de manera positiva a la economía y el comercio costarricenses; las grandes empresas se posicionan en lugares donde tienen ventajas competitivas, que hoy están concentradas en el GAM; con la llegada del Canal Seco, muchas empresas se van a posicionar en la Zona Norte y su ventaja competitiva será más dinámica con la implementación del canal; habrá más desarrollo para estas comunidades de la zona, apertura de empleo, mayor tranquilidad para las familias porque hay más circulación económica y mejores posibilidades de desarrollo empresarial, tecnológico, académico y cultural.

Además, permitiría a Costa Rica ser conocido internacionalmente y ampliar sus mercados; también atraer inversión extranjera, que facilitaría al país desarrollarse y ofrecer a nivel internacional oportunidades en comercio exterior y obtener ingresos por medio de este. Pero, hay desventajas o riesgos posibles con la construcción del Canal Seco Interoceánico en Costa Rica, como es la desventaja de contaminación ambiental, que los entes mediadores de cuidar el medio ambiente se oponen por el temor a que toquen reservas biológicas o parques nacionales; algunos comentan que todavía no están listos los estudios de factibilidad pertinentes para comenzar un proyecto como este, por el eventual daño que puede causar el Canal Seco a la parte ambiental.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Este capítulo corresponde a las conclusiones y recomendaciones que se han obtenido con el análisis de datos y mediante la observación minuciosa de información recabada por medio de los instrumentos de consulta a la población de expertos en el tema del Canal Seco Interoceánico para Costa Rica, como desafío a la comercialización y exportación de fruta deshidratada. El propósito de este V Capítulo es dar respuesta a los objetivos planteados y a la pregunta problema de la investigación. Consecutivamente, se formulan las recomendaciones correspondientes, de acuerdo con el análisis de datos y a diferentes situaciones discutidas en el proceso de investigación, con el fin de hacer un aporte a la academia costarricense y a futuros investigadores, sobre el tema del Canal Seco Interoceánico, en nuestro país.

Conclusiones

Dentro de la categoría de análisis 1, llamada: “Proceso de implementación del Canal Seco”, se concluye que, el Gobierno de Costa Rica y los tres poderes del Estado que son el Poder Judicial, Legislativo y Ejecutivo tienen el poder para la planificación de proyectos, pero no se ve una voluntad política para aprobar proyectos; además, teniendo en cuenta el poder que se tiene se podría utilizar de forma positiva ayudando, capacitando y asesorando a las partes interesadas en la idea del Canal Seco, en el país; lastimosamente el Gobierno e instituciones del Estado ponen restricciones, entran en el proyecto y no dan luz verde a las empresas o personas interesadas en ejecutarlo.

Además, se concluye que los mecanismos de las alianzas público-privado ya están creados y mediados por organizaciones, pero el Estado enfrenta retos para mejorarlos y debe aprender a integrar, unir poderes y conocimientos para impulsar y ejecutar proyectos que permitan mejorar la calidad de vida del país, por medio de excelentes alianzas comerciales, empleabilidad, fluidez económica, infraestructura de primer mundo, oportunidades turísticas y de desarrollo social, en general.

Por otro lado, se concluye que el Canal Seco Interoceánico es uno de los mejores proyectos para mejorar el país y que se desarrolle en temas logísticos, comerciales y económicos; es el único proyecto que resuelve de manera integral los problemas por los que ha ido pasando el país; es una necesidad para dar empleabilidad y una mejor calidad de vida a los ciudadanos y más a los de la Zona Norte del país.

También se concluye que el país tiene un sistema burocrático que por sí solo entraba el proceso productivo del país; por eso, las personas dudan en poner su propio negocio o empresa por la burocracia e inconsistencias que ponen las distintas instituciones del Gobierno; además, las Pymes o microempresarios pierden la mitad de sus ingresos por este tipo de sistema tan antiguo y opresor para las iniciativas de desarrollo microempresarial.

Asimismo, se concluye que en el país si se pueden lograr proyectos de esta magnitud como el Canal Seco, tendríamos varias ventajas contra otros países, porque somos un país geográficamente bien posicionado, con gran talento humano y según la UNICEF, Costa Rica es un país pacífico, esto significa una fortaleza de cara a la inversión extranjera.

Dentro de la categoría de análisis 2, llamada: “Ventajas y Desventajas del Canal Seco, se concluye hay muchas ventajas en la logística de la implementación del Canal Seco; permitiría el paso de mercancías de manera más rápida y agilizada, habría reducción de costos por no pasar por el GAM, reduciendo tiempos de transporte. Este proyecto permitiría que el país se vuelva muy competitivo, atrayendo mejor inversión extranjera y aumentando los mercados de exportación y posicionamiento de empresas.

Cabe destacar que el Canal Seco impulsaría las ventajas económicas, que permitirían mejorar el progreso del país; el desarrollo industrial a través del Canal será importante, siempre de la mano de profesionales capacitados y con el mejor apoyo del Gobierno y de sus instituciones. Seríamos una ventaja competitiva en la Zona Norte del país.

Se concluye que las ventajas comerciales vendrán por la generación de empleo, ya que, esta se verá influenciada con la construcción del Canal; el turismo es parte importante para el país,

hace crecer el PIB e impulsaría el desarrollo de la Zona Norte y zonas costeras del país; esto permitiría abrir nuevos proyectos de turismo, hoteles y demás establecimientos que puedan contribuir a la economía del país y a las más de 500 000 personas desempleadas.

También se concluye que, el temor de la oposición por el cuidado del medio ambiente se puede resolver, de manera que se crean iniciativas para poder mitigar el golpe al ambiente que pueda surgir por la creación de este Canal Seco; además, según CANSEC, la empresa que está en estos momentos con el proyecto en la mesa dijo que SETENA les dio el visto bueno para la construcción del Canal, con su compromiso de mitigar y bajar los riesgos del golpe ambiental.

Se concluye que, el temor que hay o la postura que asume el Gobierno de que el proyecto no vaya a funcionar y se gaste dinero y tiempo, es por excusas interpuestas, ya que, este y sus instituciones no han permitido que se hagan los estudios de factibilidad para demostrar la funcionabilidad del proyecto; bien se sabe que hay variables al alza o a la baja, pero sin un estudio previo no se puede comprobar nada.

Respondiendo a la pregunta de la investigación, primero se tuvo que evidenciar el proceso de implementación del Canal Seco, desde un punto de vista político y de Gobierno, ya que viene una iniciativa privada que asume la construcción del Canal Seco; partiendo de este argumento, se concluye que el país tiene un sistema burocrático y que por sí solo hace que estos proyectos y las empresas privadas se entorpezquen, atrasen sus procesos y, por consiguiente, el país es el más perjudicado en materia de desarrollo económico y de empleabilidad.

El impacto que tendrá en las empresas de frutas deshidratadas será evidenciado desde las que quieren empezar su proceso por convertirse en Pyme o las que quieren exportar por primera vez, ya que como comenté anteriormente daría fe en los ciudadanos para creer en las buenas políticas, la rápida ejecución de obras y el aprovechamiento idóneo de los recursos; además, se puede conjeturar que el país bajará, reducirá la tramitología para que las personas dejen de trabajar bajo la informalidad y proyectos como este puedan lograrse.

Por otro lado, las empresas exportadoras de frutas deshidratadas podrían reducir costos con la implementación del Canal en sus procesos logísticos; ya que la mayoría de sus mercados se encuentran en Europa, Norte América y Asia. Evidentemente, el Canal Seco les permitiría que el proceso sea más corto y se dé una disminución a los costos de exportación, permitiendo así alcanzar otros mercados y ser mucho más competitivos, y este costo logístico repercute en el costo al cliente final. Además, estas empresas podrán incursionar en otros mercados, ya que se vería a Costa Rica como una ventaja comercial competitiva, logísticamente grande.

Recomendaciones

Se le recomienda al Consejo Nacional de Concesiones crear un sistema o estructura adhocrástica, con visión estratégica para crear equipos de expertos y mesas de trabajo que desarrollen una mejor planificación de proyectos.

Además, se le recomienda al Poder Legislativo optar por mejores prácticas para la gestión de las alianzas público-privadas, así como proponer una estrategia financiera para los proyectos público-privados, que permitan fortalecer la facultad técnica del Estado y del desarrollo.

Se le recomienda a la empresa desarrolladora del proyecto, desplegar una publicidad masiva, agresiva, en lugares por donde va a pasar el Canal Seco, ya que se ha demostrado a través de los años que el pueblo de Costa Rica ha apoyado las decisiones importantes en proyectos de infraestructura del país.

También, se le recomienda al Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) ofrecer un proceso o un proyecto que permita que los trámites sean más agilizados como solicitar el uso de suelo y la póliza ante la Municipalidad, el permiso sanitario ante el Ministerio de Salud, tramitar una póliza de riesgos ante el INS y registrarse ante la Caja Costarricense de Seguro Social, esto para evitar la traba que existe en el proceso productivo del país y de esta manera, no afectar al productor antes de establecerse en el mercado con tanto plazo y tramitología en el camino.

Además, se le recomienda a la empresa desarrolladora del proyecto realizar un censo a nivel nacional, con la preparación previa para conocer el apoyo que hay del proyecto, de manera tal que se pueda escuchar en todo el país y, de esta manera, tener más apoyo para el proyecto.

Asimismo, se le recomienda al Consejo Nacional de Concesiones y al Poder Legislativo verificar e investigar las posibles ventajas logísticas, económicas y comerciales que podría generar el Canal Seco para que se replantee la puesta en práctica del proyecto.

También, se le recomienda a la empresa desarrolladora del proyecto ser contundentes con los mecanismos o procesos para tener un menor impacto ambiental o minimizar los riesgos; además, debe buscar alianzas con distintas empresas que cuidan el ambiente, incluso ONGs como el Centro Científico Tropical, ya que el proyecto se puede ver truncado por ambientalistas u organizaciones y otras empresas.

Asimismo, se le recomienda a la empresa desarrolladora del proyecto ser específicos y presentar las pruebas de factibilidad económica y financiera, ya que esto ha hecho que el Consejo Nacional de Concesiones rechace el proyecto.

También, se le recomienda a la Promotora de Comercio Internacional (PROCOMER), que ayude a las Pymes con ganas de exportar su fruta deshidratada y asesorarlas a nivel de comercio internacional, estimular el trabajo con el sector primario del país y, de esta manera, aumenten las exportaciones de productos agrícolas y, por consecuencia, las de frutas deshidratadas, ya que su consumo ha aumentado en los últimos años.

Se le recomienda a las Pymes que deseen exportar fruta deshidratada informarse sobre los beneficios que les podría traer la comercialización de sus productos en otros países y asesorarse en materia de tramitología y logística de exportación, para que, de esta manera, el sector exportador de fruta deshidratada siga creciendo a nivel país y, por consiguiente, a nivel mundial por medio de las Pymes.

Por último, se les recomienda a los futuros investigadores sobre el tema del Canal Seco, profundizar en los procesos y costos logísticos para que se le pueda dar una personalización más puntual al impacto que tendría la implementación del Canal Seco y no con datos brindados de manera general, sino más específica junto con empresas exportadoras.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

En este capítulo, se visualizará una propuesta de aprovechamiento de la oportunidad logística y económica de la implementación del Canal Seco al sector exportador de fruta deshidratada; de manera tal que se evidencia la problemática que tienen las empresas exportadoras de fruta deshidratada al hacer exportaciones a otros países y como estas pueden ser erradicadas y disminuidas; además, la duda es qué podrían hacer las empresas exportadoras para aprovechar estas oportunidades, en el primer semestre del 2021.

Objetivos

Objetivo general

Proponer una estrategia de aprovechamiento de la oportunidad logística y económica del Canal Seco, por parte del sector exportador de fruta deshidratada.

Objetivos específicos

Identificar la oportunidad logística y económica del Canal Seco como aprovechamiento para el sector exportador de fruta deshidratada.

Establecer la estrategia de aprovechamiento de la oportunidad logística y económica del Canal Seco para el sector exportador de fruta deshidratada.

Propuesta

Oportunidad logística y económica

Según cifras de PROCOMER (2017), las exportaciones de frutas deshidratadas en Costa Rica ascienden a un total de 8 millones de dólares; además, la gran oportunidad que tienen los exportadores de frutas frescas es utilizar sus sobras y convertirlas en frutas deshidratadas por la

creciente demanda de la población en consumir productos saludables y, de esta manera, puedan diversificarse y ampliar el catálogo de productos a nivel internacional.

Unos años después, PROCOMER (2020) evidenció un incremento en los productos de fruta deshidratada; ha crecido el consumo a nivel mundial y ha permitido la introducción de empresas ticas a mercados internacionales; uno de los destinos más reflejado es Alemania, ya que los alemanes están optando por consumir productos más saludables, según las cifras registradas en las exportaciones de alimentos a este país; pasó de exportar 3,5 millones de dólares en el 2015, a 33 millones de dólares, en el 2019.

Como se puede evidenciar, el mercado de productos de fruta deshidratada ha ido creciendo a través de los años y más aún cuando las personas en todo el mundo están tratando de consumir productos más saludables, con el fin de cuidar de su salud. Este negocio, además, permitiría a las empresas exportadoras dedicadas específicamente a la comercialización de frutas frescas, diversificar sus productos y utilizar sus excedentes o sobras para obtener ganancias y no desecharlas.

Un reciente artículo, escrito por Umaña (2020), comenta que Costa Rica está buscando expandir su mercado a Emiratos Árabes Unidos y dentro de sus principales destinos es Dubái. Según Álvaro Piedra, director de exportaciones de PROCOMER, Dubái busca a Costa Rica como parte de sus mercados, por el valor agregado que ofrece el país.

Dentro de los productos que están abriendo mercado en Emiratos Árabes Unidos, se encuentra la fruta deshidratada, ya que la demanda de estos productos junto con otros derivados, es de millones de dólares; como, por ejemplo, las frutas frescas que representan en este mercado un valor de 1,561 millones de dólares, las frutas procesadas un total de 187 millones de dólares, entre otros productos. Recordemos que Dubái, al ser un país desértico, necesita importar alimentos para satisfacer sus necesidades y la demanda interna, por lo que su importación de alimentos es cerca del 90%.

Sin embargo, los exportadores de estos productos comentan algunos problemas que tienen a la hora de exportar a Dubái, dentro de ellos están:

- Tiempos de tránsito muy altos.

Sobre este punto, se podría disminuir con la implementación del Canal Seco; de manera que el Canal Seco es mucho más ágil para poder transportar contenedores, reduciendo tiempos en tránsito por medio de la línea férrea y, además, permitiendo por sus puertos buques portacontenedores más grandes que los que permite el Canal de Panamá.

- Precios de venta.

Con base en este segundo punto, los costos logísticos repercuten en el precio de venta al cliente final; por lo que, con la llegada del Canal Seco, los costos logísticos van a disminuir, ya que es una tarifa más baja por la carga y descarga del contenedor, en los puertos y de esta manera Costa Rica sería más competitiva en el mercado, dándole un precio de venta al cliente internacional más accesible.

- Mucha tramitología.

De acuerdo con este punto, como se comentaba, con la implementación del Canal Seco daría esperanzas a que el Estado cambie su sistema burocrático y permita a estas empresas exportadoras exportar sin tanto papeleo y de una manera más rápida e incluso incluir a Pymes en estos procesos, con ayuda de PROCOMER.

- Desconocimiento de Costa Rica por parte de algunos países.

Por último, conforme al desconocimiento de Costa Rica por parte de algunos países, con la implementación del Canal Seco, haría que se vea a el país como un gran centro logístico y de esta manera con las ventajas económicas, logísticas y comerciales, se puede visualizar la entrada de

empresas internacionales que se posicionen a lo largo de la carretera y se pueda ver a Costa Rica como un hub en logística y ser conocido además de esto por sus productos y agricultura.

La estrategia de aprovechamiento de la oportunidad logística y económica del Canal Seco Interoceánico, por parte del sector exportador de frutas deshidratadas, se concentraría tomando en cuenta los cuatro puntos mencionados.

Establecimiento de la estrategia de aprovechamiento

Es importante, en primera estancia, que la empresa ejecutora del proyecto haga publicidad y que el proyecto no se quede dentro de cuatro paredes. Si bien es cierto, el proyecto es conocido en los 9 cantones por donde va a pasar, sin embargo, la mayoría lo aprueba por el incremento en el empleo. Por lo tanto, lo primero es realizar una publicidad masiva donde este tipo de empresas que tienen como problemas o retos estos cuatro puntos anteriores puedan visualizar al Canal Seco como un proyecto que podría erradicar o disminuir los problemas percibidos por este tipo de empresas.

Un gran punto por tomar en cuenta es que muchas de las decisiones para la realización de infraestructuras viales importantes para Costa Rica, a través de los años, han sido las protestas de los ciudadanos, por lo que, presentados los puntos anteriores, las protestas por parte de las empresas beneficiadas por la implementación del Canal Seco, harán que se dé el aprovechamiento logístico y económico que el Canal Seco inspira a la ciudadanía costarricense.

El tiempo en logística es vida y con la llegada del Canal Seco se estaría dando una bocanada de oxígeno al comercio: además, tenemos al principal socio comercial del país que es Estados Unidos que en volúmenes de distribución de mercancías ha aumentado y esto se explica que las personas compran más por internet. Es importante indicar que las frutas deshidratadas que se someten a un proceso de secado donde se elimina el agua, y puedan encontrar una ventaja competitiva por medio del Ecommerce; entonces, en términos logísticos esto es una enorme posibilidad de generar herramientas de apertura comercial no solo con competencia con el Canal de Panamá; estos pueden

ser canales gemelos, uno seco y otro de agua; la oportunidad es que el tráfico de mercancías mejore aún más.

Además, esto nos amplía lo que se conoce como movimientos logísticos, porque el que conocemos es el que viene de la importación y de la exportación; pero esto puede incrementar, la oportunidad logística es tener esa carretera y conseguir una oportunidad económica, porque los costos de operación van a bajar mucho y eso puede hacer que las empresas puedan exportar más y ya no tanto importar; se puede decir que el Canal Seco le va a ahorrar millones al sector transporte, que se va a ver reflejado en el producto final, ya que las esperas cambiaron, los tiempos cambiaron, los procesos y costos logísticos serán mucho más eficientes para estas empresas exportadoras; porque se espera que disminuya del 40% del precio de las mercancías a un 20%.

Además, esto generaría una gran ventaja frente a los canales de agua, porque se tendrá un mayor control al movimiento de las mercancías, ya que se pueden tener en distintos puntos escáneres activos para verificar que es una mercancía que no ha sido alterada a diferencia de lo que sucede con los canales de agua, ya que las inspecciones no se pueden hacer en tiempo real y en el Canal Seco sí se podría y los trenes pueden tener inspecciones casi que a cada minuto. En tema de accidentes, los seguros se pueden activar más fácilmente; el accidente no impide que el canal pueda seguir en movimiento; tendría que ser un accidente gigante.

Por lo tanto, para que las empresas exportadoras aprovechen la oportunidad logística y económica de la implementación del Canal Seco, la estrategia será que estas empresas exportadoras de frutas deshidratadas pidan o protesten al Estado y al Gobierno un avance más a profundidad para que estas problemáticas tocadas en los cuatro puntos anteriores, sean disminuidas o erradicadas y, de esta manera, seamos más competitivos a nivel internacional como Essential Costa Rica y traer desarrollo al país.

Referencias

- ALIARSE. (2021). Obtenido de ALIARSE para el desarrollo : <http://www.aliarse.org/app/>
- Araya, J. (25 de Abril de 2017). *SEMENARIO UNIVERSIDAD* . Obtenido de Dos proyectos de canal seco interoceánico compiten para abrirse campo: <https://semanariouniversidad.com/pais/dos-proyectos-canal-seco-interoceanico-compiten-abrirse-campo/>
- Arrieta, E. (15 de Noviembre de 2016). Canal seco generaría unos 80 mil empleos. *La Republica.net*. Recuperado el 4 de Febrero de 2021, de La Republica.net: <https://www.larepublica.net/noticia/canal-seco-generaria-unos-80-mil-empleos#:~:text=del%20sector%20exportador.-,El%20canal%20seco%20ofrecer%20C3%ADa%20mayor%20dinamismo%20en%20el%20traslado%20de,y%20Chorotega%20de%20nuestro%20pa%C3%ADs.>
- Artavia, R. (1 de Octubre de 2020). *Burocracia: la adicción del Estado costarricense*. Recuperado el 1 de Julio de 2021, de Delfino. cr: <https://delfino.cr/2020/10/la-adiccion-del-estado-costarricense>
- Avendaño, M. (6 de Noviembre de 2016). *Canal Seco lucha por convertirse en concesion*. Recuperado el 4 de Julio de 2021, de El financiero: <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/canal-seco-lucha-por-convertirse-en-concesion/JMJLAWRSYFH2TEDQKT7WS6F6RY/story/>
- Bradford, D., Rizo, M., y Rivera , V. (Septiembre de 2019). El Canal Seco: Estrategia de quien? (O. Guevara , Ed.) *Temas Nicaraguenses*, págs. 154-155-162. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/65415141/RTN_137_septiembre_2019.pdf?1610548772=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DRTN_137_septiembre_2019.pdf&Expires=1612501966&Signature=P2eL1K~0T2wGSM8CKB2f19B9k37uFLB59DcCeMcrT~Ak9zC3PAYsgrILda3nL
- Campos , L. (18 de Noviembre de 2018). *En medio de una crisis el Legislativo y Ejecutivo duermen*. Recuperado el 1 de Julio de 2021, de El mundo.cr: <https://www.elmundo.cr/opinion/en-medio-de-una-crisis-el-legislativo-y-ejecutivo-duermen/>

- Caparros, O. (2018). La implementación de un corredor interoceánico: el caso de Guatemala . 26-27. Recuperado el 5 de Febrero de 2021, de https://repositorioinstitucional.ceu.es/bitstream/10637/11104/8/Implementacion_Caparros_2018.pdf
- Cordoba , J. D. (24 de Agosto de 2020). *LA NACIÓN*. Recuperado el 6 de Junio de 2021, de Gobierno alega que plan de canal seco tenía una demanda ‘groseramente sobreestimada’: <https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/gobierno-alega-que-plan-de-canal-seco-tenia-una/XLXRGDL6KFBBZAYWFXJ5BQRN5E/story/>
- Corvo, H. (25 de Febrero de 2019). *Costos logísticos: en qué consisten, cuáles son y ejemplos*. Recuperado el 20 de Junio de 2021, de lifeder: <https://www.lifeder.com/costos-logisticos/>
- Díaz, R. (1 de Junio de 2016). *LA REPUBLICA.NET*. Recuperado el 6 de Junio de 2021, de Canal seco de \$16 mil millones: ¿viable o utópico?: https://www.larepublica.net/noticia/canal_seco_de_16_mil_millones_viable_o_utopico
- Dorta, P. (25 de Septiembre de 2013). *Canales Sectoriales Interempresas*. Recuperado el 3 de Junio de 2021, de <https://www.interempresas.net/Logistica/Articulos/113831-El-transporte-internacional.html>
- Duque, G. (2018). El Canal Interoceánico Atrato-Truandó. Recuperado el 5 de Febrero de 2021, de https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/64513/elcanaluinteroceanicoatratotr_uando.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Duran, A., Mora, D., Gonzalez, M., y Vargas, G. (2018). *Nivel de competitividad técnica de las empresas exportadoras de productos agrícolas no tradicionales de Costa Rica*. Recuperado el 6 de Marzo de 2021, de https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S0377-94242018000200141&script=sci_arttext
- EAE Business School. (8 de Julio de 2020). *Globalización: ventajas y desventajas para el sector logístico*. Recuperado el 19 de Junio de 2021, de EAE Business School: <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/globalizacion-ventajas-y-desventajas-para-el-sector-logistico/>
- El País. (2 de Enero de 2018). *COMUNIDADES YA RECIBEN BENEFICIOS DEL CANAL SECO*. Recuperado el 2 de Julio de 2021, de El País: <https://www.elpais.hn/2018/01/02/comunidades-ya-reciben-beneficios-del-canal-seco/>

- Estela, M. (29 de Agosto de 2020). *Concepto. de*. Recuperado el 4 de Junio de 2021, de Transporte Aereo: <https://concepto.de/transporte-aereo/#ixzz6wnBUV5dt>
- Fallas , F. (2019). *Transporte internacional terrestre*.
- Fernandez, A. (2020). ISTMO DE TEHUANTEPEC: CORREDOR INTEROCEÁNICO. *Revista Cultural de Nuestra América*. Recuperado el 5 de Febrero de 2021, de <https://search.proquest.com/docview/2393081655?pq-origsite=gscholar&fromopenview=true>
- Ferney. (29 de Abril de 2009). *Ventajas y desventajas de la logistica*. Recuperado el 27 de Junio de 2021, de Scribd: <https://es.scribd.com/document/374965905/Ventajas-y-desventajas-de-la-logistica-pdf>
- Figueroa , G. (2005). LA METODOLOGIA DE ELABORACION DE PROYECTOS COMO UNA HERRAMIENTA PARA EL DESARROLLO CULTURAL. 8. Recuperado el 19 de Junio de 2021, de http://eprints.rclis.org/6761/1/serie_7.pdf
- Fontalvo , T., Granadillo , E., y Mendoza, A. (2019). Los procesos logísticos y la administración de la cadena de suministros. *Saber, Ciencia y Libertad* , 102-112. Obtenido de <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/saber/article/download/5880/5458>
- Gil, S. (1 de Julio de 2019). *Empleo*. Recuperado el 20 de Junio de 2021, de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/empleo.html>
- Gomez. (2011). EL COMERCIO INTERNACIONAL UN INSTRUMENTO PARA ALCANZAR EL DESARROLLO DE COSTA RICA. *Economía y Sociedad*, 109-132. Recuperado el 20 de Junio de 2021, de <http://www.revistas.una.ac.cr/economia>
- Govaere, V. (2012). Desafios del Comercio Exterior en Costa Rica. Recuperado el 30 de Mayo de 2021, de https://www.uned.ac.cr/ocex/images/stories/academia_desafios_de_comercio.pdf
- Hernandez, R., y Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la Investigación. Las rutas cuantitativas, cualitativas y mixta*. MCGRAW-HILL INTERAMERICANA. Recuperado el 28 de Febrero de 2021
- La Nación. (27 de Mayo de 2016). *El potencial de un canal seco*. Recuperado el 2 de Julio de 2021, de La Nación: <https://www.nacion.com/opinion/editorial/el-potencial-de-un-canal-seco/DAOCJKFWIJD7BIBNJKNLZMCUU/story/>

- León, F. I., y León, J. R. (2020). *ESTUDIO DE PRE FACTIBILIDAD PARA LA SIEMBRA DE BANANO DE LA VARIEDAD GRAN NANE EN LA RITA DE POCOCÍ, PARA ABASTECER UNA DEMANDA DE BANANO DESHIDRATADO*. Recuperado el 2 de Marzo de 2021, de <http://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/82655/Proyecto%20Graduaci%C3%B3n%20Documento%20final%20Kerw%C3%A1.pdf?sequence=1>
- Loida. (4 de Octubre de 2007). *Implementacion de proyectos*. Recuperado el 21 de Junio de 2021, de Slideshare: <https://es.slideshare.net/Loida/implementacin-de-proyectos>
- Lopez, J. (9 de Febrero de 2020). *Ventajas y desventajas de la globalización*. Recuperado el 20 de Junio de 2021, de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/ventajas-y-desventajas-de-la-globalizacion.html>
- Loria Salazar , L. G. (2016). El Canal Seco de Costa Rica: desafío y posibles impactos. *La Decision*, 55-57. Recuperado el 3 de Febrero de 2021, de <https://capacitacion.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/780/El%20canal%20seco.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Madrigal, L. (17 de Noviembre de 2016). *Presidencia advierte que no favorecerá Canal Seco Interoceánico si este afecta el Patrimonio Natural*. Recuperado el 2 de Julio de 2021, de El mundo.cr: <https://www.elmundo.cr/costa-rica/presidencia-advierte-que-no-favorecera-canal-seco-interoceanico-si-este-afecta-el-patrimonio-natural/>
- Maria. (29 de Agosto de 2017). *Concepto.de*. Recuperado el 6 de Junio de 2021, de TRANSPORTE TERRESTRE: <https://concepto.de/transporte-terrestre/>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2019). *Análisis sobre la evolución del comercio exterior e IED en Costa Rica: En 2019*. Recuperado el 25 de Febrero de 2021, de <https://www.comex.go.cr/media/8088/ana-lisis-sobre-la-evolucio-n-del-comercio-exterior-e-ied-en-costa-rica-2019final.pdf>
- MOPT. (Septiembre de 2011). *Ministerio de Obras Publicas y Transporte*. Recuperado el 21 de Octubre de 2019, de Ministerio de Obras Publicas y Transporte: 2011-2035: <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/620f4e8b-fb05-49d7-8fbc-1a6866046f80/Transporte-Terrestre.pdf?MOD=AJPERES>
- Mora Martinez, E. (2017). El rol de la participacion del sector publico en el desarrollo integral de Costa Rica. *Decesiones*, 32. Recuperado el 20 de Febrero de 2021, de

- http://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/75208/2017%20Decisiones_Mora_Pl-anificacion.pdf?sequence=1
- Ortiz, L. (26 de Julio de 2019). *¿Qué son las famosas asociaciones Público-Privadas?* Obtenido de La Republica : <https://www.larepublica.net/noticia/que-son-las-famosas-asociaciones-publico-privadas>
- OXFAM Intermon. (2018). *Los 7 problemas del medio ambiente más graves*. Recuperado el 20 de Junio de 2021, de OXFAM Intermon: <https://blog.oxfamintermon.org/los-7-problemas-del-medio-ambiente-mas-graves/>
- Parada Gómez, A. M. (2011). EL COMERCIO INTERNACIONAL UN INSTRUMENTO PARA ALCANZAR EL DESARROLLO EN COSTA RICA. *Economía & Sociedad*, 129-130. Recuperado el 24 de Febrero de 2021, de <http://www.revistas.una.ac.cr/economia>
- Peña , R. (22 de Abril de 2020). *elmundo.cr*. Recuperado el 6 de Junio de 2021, de Canal Seco Interoceánico: Prosperidad para Costa Rica: <https://www.elmundo.cr/opinion/canal-seco-interoceanico-prosperidad-para-costa-rica/>
- Perez, J. (14 de Diciembre de 2012). *El orden mundial*. Recuperado el 3 de Junio de 2021, de <https://elordenmundial.com/el-transporte-maritimo/>
- Presidencia de la Republica de Costa Rica. (26 de Diciembre de 2019). *DECENAS DE PROYECTOS IMPACTARON EL DESARROLLO VIAL DE COSTA RICA EN 2019*. Recuperado el 1 de Julio de 2021, de [Presidencia.go.cr: https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/12/decenas-de-proyectos-impactaron-el-desarrollo-vial-de-costa-rica-en-2019/](https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/12/decenas-de-proyectos-impactaron-el-desarrollo-vial-de-costa-rica-en-2019/)
- Procomer. (9 de Noviembre de 2017). Recuperado el 31 de Mayo de 2021, de Procomer: https://www.procomer.com/alertas_comerciales/consumo-de-fruta-deshidratada-seria-de-4-millones-de-toneladas-en-2020/#:~:text=Las%20exportaciones%20costarricenses%20de%20frutas,total%20exportado%20de%20%24484%20mil.
- Procomer. (11 de Abril de 2020). *Procomer*. Recuperado el 4 de Febrero de 2021, de Procomer: https://www.procomer.com/alertas_comerciales/exportador-alerta/crecen-las-ventas-de-frutos-secos-y-deshidratados-en-todas-las-regiones-de-alemania/

- Promotora de Comercio. (11 de Abril de 2020). *Promotora de Comercio* . Obtenido de https://www.procomer.com/alertas_comerciales/exportador-alerta/crecen-las-ventas-de-frutos-secos-y-deshidratados-en-todas-las-regiones-de-alemania/
- Puelles, R. M. (2016). *PUERTO SECO: LA OFERTA EXPORTABLE Y EL ESTADO COMO AGENTE DIFUSOR SON FACTORES QUE LIMITAN EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO COMERCIAL DEL CORREDOR IIRSA SUR INTEROCEÁNICO PERÙ-BRASIL*. Recuperado el 5 de Marzo de 2021, de <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/621612/Tesis+Renzio+Puelles.pdf?sequence=8>
- Quiroa, M. (10 de Diciembre de 2019). *Proceso Productivo*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/proceso-productivo.html#referencia>
- Raffino , M. (26 de Agosto de 2020). *Transporte Maritimo* . Recuperado el 3 de Junio de 2021, de Concepto.de: <https://concepto.de/transporte-maritimo/#ixzz6wmdQ5pD2>
- Revista Pro Agro. (2016). *AgroTendencia*. Recuperado el 1 de Junio de 2021, de <https://agrotendencia.tv/frutas-deshidratadas-y-secas-ganan-mercado/>
- Riesco , J. (1 de Abril de 2021). *¿Qué es un proceso logístico?* Recuperado el 20 de Junio de 2021, de Enviame: <https://enviame.io/blog/que-es-un-proceso-logistico/>
- Rodriguez , D. (23 de Marzo de 2021). *El valor del tiempo en la logística de hoy*. Recuperado el 20 de Junio de 2021, de T21MX: <http://t21.com.mx/index.php/opinion/columna-invitada/2021/03/23/valor-tiempo-logistica-hoy>
- Rojas, P. (7 de Mayo de 2020). *CRHoy*. Recuperado el 6 de Febrero de 2021, de <https://www.crhoy.com/nacionales/por-que-descartaron-proyecto-del-canal-seco-es-un-plan-que-se-puede-rescatar/>
- Ruano , A. (3 de Mayo de 2016). *SERTRANS*. Recuperado el 4 de Junio de 2021, de Transporte aéreo: características, ventajas y desventajas: <https://www.sertrans.es/transporte-internacional/transporte-aereo-caracteristicas-ventajas-y-desventajas/>
- Ruiz, H. (2012). *Algunos datos relevantes del Comercio Exterior de Costa Rica*. Recuperado el 25 de Febrero de 2021, de <https://www.uned.ac.cr/ocex/images/stories/boletines/Comercio%20Exterior%20de%20C%20R%20por%20HRH.pdf>

- Sánchez, J. (2 de Marzo de 2016). *Beneficio economico*. Recuperado el 20 de Junio de 2021, de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/beneficio-economico.html>
- Saurez, J. (21 de Agosto de 2010). *La burocracia que todo lo dificulta en Costa Rica*. Recuperado el 1 de Julio de 2021, de La Republica.net: https://www.larepublica.net/noticia/la_burocracia_que_todo_lo_dificulta_en_costa_rica
- Solis, G. (2018). La necesidad de una ciudadanía cada vez más crítica en Costa Rica para el fortalecimiento de su democracia. Recuperado el 1 de Julio de 2021, de <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/abra/article/view/12058/16705>
- Universidad Nacional. (23 de Noviembre de 2016). *¿Qué significa para Costa Rica la creación de un Canal Seco?* Recuperado el 2 de Julio de 2021, de Artículos Aso Integra UNA: <https://medium.com/@ermeji0513/qu%C3%A9-significa-para-costarica-la-creaci%C3%B3n-de-un-canal-seco-8fb29d27b5fa>
- Valverde, R. (2018). Canal seco en Costa Rica ¿utopía o realidad? *EL MUNDO*. Recuperado el 2 de Febrero de 2021, de <https://www.elmundo.cr/opinion/canal-seco-en-costarica-utopia-o-realidad/>
- Vargas, E. (2010). Las Alianzas Publico-Privadas para el desarrollo de la estructura vial: Sus orígenes y evolución en la Costa Rica Posmoderna. 35-70. Recuperado el 1 de Julio de 2021, de <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/Las-Alianzas-Publico-Privadas.pdf>
- Villasuso, J. M. (11 de Agosto de 2009). El comercio exterior costarricense. *LA REPUBLICA*. Recuperado el 24 de Febrero de 2021, de <https://www.larepublica.net/noticia/el-comercio-exterior-costarricense-i#:~:text=Corr%C3%ADa%20el%20a%C3%B1o%201843%2C%20nos,marc%C3%B3%20el%20%C3%A9xito%20del%20comercio>

Apéndice

Apéndice A: Cuestionario utilizado en la Investigación

1- ¿Cuál es el poder que tiene el Gobierno de Costa Rica y sus instituciones para la planificación de proyectos?

2- ¿Considera usted que es necesaria una mejor alianza público-privada para el crecimiento del país? Justifique su respuesta

3- ¿Conoce usted sobre el gran proyecto de transporte de mercancías llamado Canal Verde Interoceánico o Canal Seco? Si su respuesta es afirmativa ¿Qué opina sobre este?

4- ¿Por qué cree usted que el Gobierno de Costa Rica pone tanta traba al proceso productivo del país?

5- ¿Cree usted que en Costa Rica se puedan lograr proyectos de esta magnitud como el Canal Seco? Justifique su respuesta

6- En cuanto a las ventajas logísticas se espera que con la carretera se recorra del Atlántico al Pacífico en tres horas, evitando que los camiones pasen por el GAM. ¿Cree usted que esto convertiría a Costa Rica en un gran centro logístico para las Américas, pudiendo así atraer mejores oportunidades al país? Justifique su respuesta

7- En cuanto a las ventajas económicas, se espera construir varias zonas francas a lo largo del Canal Seco y de esta manera contribuir a la economía del país, así como al incremento del uso de contenedores para carga marítima. ¿Por qué cree usted que todavía el Gobierno de Costa Rica no ha tomado de manera seria la oportunidad económica que puede surgir a partir de la creación de este proyecto?

8- En cuanto a las ventajas comerciales, el Canal Seco pasará por zonas donde se necesita un proyecto que incremente a nivel social y económico a las personas que lo conforman, ya que a raíz de este, crecerá la industria turística. ¿Cree que es importante realizar una publicidad para que la población conozca sobre este proyecto? Justifique su respuesta ¿Qué oportunidades comerciales ve usted en este proyecto?

9- Una de las grandes oposiciones al proyecto es el temor de que afecte reservas biológicas, aunque ya la empresa afirmó que este no será así; las va a rodear y que además va a crear más reservas a los alrededores del proyecto. ¿Se opondría usted a este proyecto por temas ambientales, aun si la empresa afirma que no tocará ninguna reserva biológicas? Justifique su respuesta

10- Otra oposición al canal consiste en la desconfianza del Gobierno de invertir millones en un proyecto que no vaya a funcionar; sin embargo, la inversión será 100% privada. ¿Por qué cree usted que el Gobierno asume esta posición?