

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS.**

**CARRERA DE RELACIONES INTERNACIONALES.**

**IMPLICACIONES EN LAS RELACIONES INTERNACIONALES EN COSTA RICA  
CON EL DESARROLLO DEL CANAL SECO INTEROCEÁNICO. (2014-2018).**

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

**NOMBRE DEL ESTUDIANTE:**

**NIKOLE VANESSA MUÑOZ VILLALOBOS**

**TUTOR DE LA INVESTIGACIÓN:**

**MAURICIO RAMÍREZ NUÑEZ.**

**SEDE ARANJUEZ.**

**NOVIEMBRE, 2019.**

### **Declaración jurada**

Yo Nikole Vanessa Muñoz Villalobos mayor de edad, portador de la cédula de identidad número 117280221 hago constar por medio de este acto y debidamente aperebido y entendido de las penas y consecuencias con las que se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quienes se constituyen en el Tribunal Calificador de mi trabajo de investigación para optar por el grado de Bachillerato, en Relaciones Internacionales juro solemnemente que mi trabajo de investigación titulado: **Implicaciones en las relaciones internacionales en Costa Rica con el desarrollo del canal seco interoceánico. (2014-2018)**, es una obra original e inédita que ha respetado todo lo preceptuado por las leyes penales, así como la Ley de Derecho de Autor y Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1982 y sus reformas, publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1982; incluyendo el numeral 70 de dicha ley que advierte; Artículo 70. Es permitido citar a un autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que éstos no sean tantos y seguidos, que pueda considerarse como una producción simulada y sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra original. Asimismo, quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de protocolizar este documento ante Notario Público.

En fe de lo anterior, firmo en la ciudad de San José, a los 4 días del mes de noviembre del 2019

  
Firma y cédula del estudiante

Solicitud de defensa del estudiante

San José, 4 de noviembre de 2019.

Señores,

Departamento de Registro

Universidad Internacional de las Américas

Estimados señores:

Por este medio les solicito por favor otorgarme fecha para la presentación de mi proyecto final de graduación titulado **Implicaciones en las relaciones internacionales en Costa Rica con el desarrollo del canal seco interoceánico. (2014-2018)**, para optar por el grado de Bachillerato en Relaciones Internacionales.

Lo anterior debido a que considero que el documento se encuentra listo para su defensa.

Sin otro particular se despide,



Nikole Vanessa Muñoz Villalobos

117280221

## Carta de aprobación del tutor

San José, 4 de noviembre de 2019

Señores,

Departamento de Registro

Universidad Internacional de las Américas

Estimados señores,

Por este medio notifico formalmente que el trabajo final de graduación de la estudiante Nicole Vanessa Muñoz Villalobos, cédula 117280221, titulado IMPLICACIONES EN LAS RELACIONES INTERNACIONALES EN COSTA RICA CON EL DESARROLLO DEL CANAL SECO INTEROCEÁNICO. (2014-2018), cumple con los requisitos para la defensa final.

Hago constar que he revisado y aprobado el documento con nota de 100, considerando los siguientes criterios establecidos en el Reglamento Académico de la Universidad:

	Criterio	Calificación Asignada	Calificación Obtenida
1.	Cumplimiento de entregas de avance	20%	20%
2.	Coherencia entre los objetivos, los instrumentos aplicados y los resultados de la investigación, proyecto o práctica	30%	30%
3.	Relevancia de las conclusiones y recomendaciones o del producto final del proyecto o práctica	25%	25%
4.	Calidad y detalle del marco teórico	25%	25%
5.	Total	100%	100%

Sin otro particular se despide,

  
Tutor de la Investigación

REPUBLICA DE COSTA RICA  
Ministerio de Educación  
Comisión Electoral

1 1728 0221

*N. Kotev.*



Nombre: ANGELE VEREDA  
Provincia: MORCOT  
Cantón: VILLALOBOS  
C.C.

Número de Cédula: 117280221  
Fecha de Nacimiento: 27-11-1988  
Lugar de Nacimiento: CARMEL CENTRAL SAN JOSE  
Nombre del Padre: WILSON GERRALDO MURCO RODRIGUEZ  
Nombre de la Madre: ANA LIDIANA VILLALOBOS MURCO  
Escuela Escolar: SERAFINES SAN PABLO VEREDA  
Verificación: 08-12-2008 Dato: P



117280221

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS.

Cañas, 02 de noviembre del 2019.

Sres.

Miembros del Comité de Trabajos Finales de Graduación

SD.

**Estimados señores:**

Leí y corregí el Trabajo Final de Graduación, denominado: "**Implicaciones en las Relaciones Internacionales en Costa Rica, con el desarrollo del Canal Seco Interoceánico (2014-2018)**", elaborado por la estudiante Nikole Vanessa Muñoz Villalobos, número de cédula 1117280221; para optar por el grado académico de Bachillerato en Relaciones Internacionales.

Corregí el trabajo en aspectos, tales como: construcción de párrafos, vicios del lenguaje que se trasladan a lo escrito, ortografía, puntuación y otros relacionados con el campo filológico, y desde ese punto de vista considero que está listo para ser presentado como Trabajo Final de Graduación; por cuanto cumple con los requisitos establecidos por la Universidad. **Suscribe de ustedes cordialmente,**



**MSc. Luis Roberto Cerdas Jiménez**

**Cédula 603020073**

**Código 24611**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>2</b>
<b>AGRADECIMIENTOS .....</b>	<b>3</b>
<b>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....</b>	<b>8</b>
<b>1.1 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>13</b>
<b>1.1.1 Objetivo general .....</b>	<b>13</b>
<b>1.1.2 Objetivos específicos .....</b>	<b>13</b>
<b>1.2 JUSTIFICACIÓN .....</b>	<b>14</b>
<b>1.3 ANTECEDENTES .....</b>	<b>18</b>
<b>1.4 PROYECCIONES.....</b>	<b>20</b>
<b>1.4.1 Alcances.....</b>	<b>21</b>
<b>1.4.2 Limitaciones.....</b>	<b>22</b>
<b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>24</b>
<b>CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO.....</b>	<b>54</b>
<b>3.1 Enfoque de la investigación .....</b>	<b>54</b>
<b>3.2 Diseño de la investigación .....</b>	<b>55</b>
<b>3.3 Fuente de indagación.....</b>	<b>57</b>
<b>3.4 Variable o categorías de análisis de la investigación .....</b>	<b>59</b>
<b>3.5 Instrumentos .....</b>	<b>65</b>
<b>3.6 Recolección de datos.....</b>	<b>67</b>
<b>CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS .....</b>	<b>73</b>
<b>CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>116</b>
<b>5.1 Conclusiones.....</b>	<b>116</b>
<b>5.2 Recomendaciones.....</b>	<b>122</b>
<b>ANÉXOS .....</b>	<b>127</b>
<b>REFERENCIAS .....</b>	<b>128</b>

**DEDICATORIA**

*El recorrido que me ha traído hasta este momento cúspide, es gracias a mis padres que siempre me han guiado hacia el camino del saber.*

## AGRADECIMIENTOS

No podría empezar agradeciendo a nadie más que a mis padres, gracias a ellos es que puedo escribir estas palabras, gracias por el buen camino que siempre me han enseñado, gracias por mi educación la que siempre me quisieron facilitar, gracias por esforzarse tanto todos los días, por siempre brindarme lo mejor que puedan darme, gracias porque a pesar de que no soy la persona más afectiva me den un abrazo y finalmente gracias por ser ejemplos de lucha y fortaleza.

Agradezco a mis abuelos, que siempre celebran mis logros y que siempre me reciben con una gran sonrisa cuando llego.

Amo a mi familia.

Estoy sumamente agradecida con mi profesor Mauricio, que definitivamente dejó en mí, enseñanzas tan valiosas de teoría como de vida, es un profesional que nació para compartir su conocimiento y eso es lo que más se le agradece, el cariño que le dedica tanto a sus clases como a sus alumnos. Estoy segura que antes y después de mí, habrá una gran cantidad de estudiantes que aprecien tanto su cariño a la academia, no cualquiera tiene ese don.

Profesores que han sido importantes en mi crecimiento personal y como alumna, me han marcado de por vida como, Ibel Díaz que me impartió el curso introductorio que tanto me asustó, pero fue el comienzo del amor a la carrera y con una persona tan cálida como ella, como Irene Rodríguez que en sus clases demuestra mucha pasión y al mismo tiempo me enseñó a tener que esforzarme y superarme, finalmente a Bryan Acuña que lo admiro tanto como profesor y profesional, pero también para mí es un amigo.

En este recorrido que me ha dejado la Universidad, he hecho amigos que agradezco entraran a mi vida e hicieran el camino más llevadero, como Dylana, Gary, Raquel, Emma, Nancy, Tati, mi pableña Pau, Karen y, por último, Mónica por ser siempre mi apoyo incondicional. Fue un camino largo, pero continuamos y nos reímos también.

A mis amigas Marián Casanova, Sophia Leal y Francella M. León, que siempre estuvieron para escucharme y apoyarme de la manera en que podían hacerlo.

Gracias Totales.

## **Resumen**

La presente investigación busca plantear el entendimiento de la construcción del canal seco interoceánico en Costa Rica, donde es importante comprender ciertos factores que se engloban desde la perspectiva de las relaciones internacionales. Por lo que es necesario tomar en cuenta la historia, la parte económica, logística del desarrollo del canal, sin dejar de lado aspectos geopolíticos en conjunto con la incidencia dentro del país gracias a la parte comercial.

Tomando en cuenta la realidad del sistema internacional y su desarrollo por medio de la globalización que necesita y ocupa de manera inherente de la creación de diferentes rutas para el comercio internacional, se puede tomar en cuenta la importancia de un proyecto como el canal seco interoceánico. Por su posición única en una región que ha logrado ver como una idea similar ha logrado tener una trascendencia en el desarrollo económico de un país vecino de Costa Rica como lo es el Canal de Panamá.

## CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

La investigación basada en el canal seco interoceánico, ubicado en la parte norte del país viene a ser un proyecto que merece atención. Se debe a que puede llegar a concretarse como una idea, que logre un impulso económico al país para aumentar el desarrollo y crear una imagen a nivel internacional de competitividad y eficiencia.

Se plantea la idea de que existe una falta de información que en conjunto logre explicar las implicaciones que trae consigo este proyecto, por ende, busca llenar un vacío con respecto al presente tema en específico en Costa Rica. Mediante esta forma crear un aporte sustancioso para quien desee comprender de mejor manera y con mayor amplitud el tema y expandir el conocimiento más allá del poco material que se llega a conocer por medio de los noticieros del país.

El canal seco interoceánico ha sido ya durante alrededor de 30 años un pensamiento que ha quedado como un proyecto conocido por algunos costarricenses. Dentro de la población fue mencionado durante un tiempo y luego parece quedar en el olvido mientras unos entendieron de que trata y otros no le prestan el interés o la relevancia que tiene.

Durante los últimos años se ha vuelto a mencionar y por esta misma razón la idea de dedicarle una investigación al proyecto nace. Para que de manera más clara hacer comprender al lector la implicación por medio de la proyección a un futuro que es incierto, pero que por medio de los mismos estudios e investigaciones podría llegar a ser una realidad.

Específicamente el enfoque de la investigación se refiere a las implicaciones dentro de las relaciones internacionales, debido a que es un área que tendría un gran impacto, pero al ser un tema que posiblemente no vende como tal al proyecto no se conoce en la luz pública.

Esto se debe a que cuando se habla del canal seco interoceánico generalmente se debate el impacto por medio de los beneficios que traería para las comunidades que quedan en medio de las rutas o en contra de su construcción por el impacto ambiental, los cuales no son menos importantes. Se convierte en maneras de llegar a las personas para que apoyen la idea a favor o en contra, no toman en cuenta ciertos detalles que llegarían a ser esenciales para una nueva visión del comercio exterior costarricense.

Mediante esta idea de la implicación en las relaciones internacionales se quiere conocer el impacto y lo que conlleva la construcción del canal, debido a que naturalmente el proyecto viene a influir y generar un cambio dentro del paradigma actual en el que Costa Rica se ha mantenido dentro de sus relaciones comerciales en los últimos años.

Por medio de la investigación se buscará que el lector logre comprender con información de peso, para ayudar a tener una mejor visión de forma clara de cómo la proyección del proyecto se ve en un área poco estudiada. Por medio del trabajo de campo será de manera sustancial un tema innovador y bastante específico dentro de su área delimitada.

De manera que el desarrollo se dará por medio de las fuentes más tangibles y fiables por medio de los estudios ya realizados por concesionarias, universidades, instituciones, grupos existentes interesados a favor o en contra que han aportado en la construcción de la proyección del canal seco interoceánico. Al mismo tiempo se incluirá mediante expertos que son conocedores en la materia que por medio de sus estudios han logrado obtener el conocimiento que no necesariamente ha sido compartido.

Existen figuras de peso en el ámbito nacional, con puestos en sectores específicos en el tema y distintas visiones que pueden aportar de manera cuantiosa a la investigación. Buscando de esta manera verlo desde diferentes áreas especialmente del comercio exterior del país, ya que usualmente se comenta del impacto en el desarrollo del país por medio de generalidades.

Es de esperar que expertos estén dispuestos a dar su opinión, en medida que es una oportunidad como tal de generar un documento que reúna características que vengan en beneficio en la materia que ellos mismos manejan. Lo cual se espera que la solicitud de entrevistas será planteada con ánimos de que estos mismos entiendan que la explicación del impacto en las relaciones internacionales es determinante para la creación del proyecto.

Para comprender las implicaciones hay que entender qué ofrece Costa Rica, al mercado internacional como país, en diferentes áreas tomando cuenta el perfil del empleado, la seguridad, estabilidad política o la democracia, porque son la carta de presentación ante el mundo la cual vendría a representar el proyecto en el exterior, siendo puntos que podrían tener sus avances y retrocesos en los últimos años.

El hecho de que el proyecto se llegara a cumplir tendría un alcance e impacto dentro de como el transporte de mercancías de un lado del atlántico al pacífico se maneja en la actualidad. Se esperaría que existirán dos distintas formas de hacerlo, por ende, los países y empresas exportadoras tendrían el interés de acercarse a Costa Rica y si no lo hacen empezarán a incentivar por la facilidad que brinda el canal.

De esta manera se puede identificar que los dos países hermanos (Costa Rica y Panamá) se verían visualizados en una fuerte competencia a nivel internacional, donde ambos atraerán el mismo interés comercial. Es importante considerar que, de diferente forma, distintas velocidades en términos de tiempo, además tienen capacidades para diferentes cantidades de contenedores.

Pero como así, el Canal de Panamá, logró que con su construcción existiera un antes y un después, proporcionando que las relaciones internacionales y comerciales crecieran, es el efecto que se buscaría en Costa Rica. Siendo un ejemplo claro del beneficio que vendría a ser proyectándose como el megaproyecto que cambiaría la realidad económica actual.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En Costa Rica, existe la iniciativa de la construcción del canal seco interoceánico para transporte de mercancías que brinde la oportunidad del transbordo de la costa del Pacífico hasta la costa del Atlántico, por una extensión de terreno que tiene las condiciones aptas para la realización de la obra lo cual se le determina como canal.

Esta idea ha sido analizada en otros países especialmente de la región centroamericana, pero ninguno cumple con las facilidades que posee en la región norte de Costa Rica. De manera diferenciada por vías de tren y autopistas la conexión de ambos océanos, siendo las características que vienen a nombrarlo específicamente como "seco".

En cuanto a las comparaciones que se logran obtener principalmente proviene por vía marítima como lo más reconocido de manera regional e internacional posicionado geográficamente colindante con Costa Rica como lo es el Canal de Panamá. El único proyecto a nivel regional de este calibre existente, que cumple con la misma funcionalidad, pero que el fin lo cumple por medio de un procedimiento diferente.

Desde la perspectiva de desarrollo concretada por los panameños se establece como una necesidad la existencia del canal, proveniente de la misma globalización que domina mayoritariamente a la parte occidental. Por estas razones provenientes de lo anterior, la necesidad del ser humano de llevar la producción y en conjunto con la industria, se crea una visión de poder llegar a la mayor cantidad de destinos sin importar que tan lejos se encuentren.

En general las grandes industrias se ven interesadas en proyectos como este que logren aumentar la capacidad de exportaciones y al mismo tiempo el interés de importar productos. Por todo el mundo se da la distribución ya sean materias primas para la construcción y de esta misma

manera se impulsa el desarrollo necesario para la competitividad, así como también de nuevos alimentos que les parezcan innovadores para sus mercados.

El canal seco interoceánico de Costa Rica, puede llegar a ser, un proyecto tan productivo y ambicioso como lo son el Canal de Panamá o el mismo Canal de Suez que lograría un aprovechamiento para países tanto de Asia o Europa, como también una nueva posibilidad para el hemisferio norte y sur del continente americano.

Esta propuesta viene como iniciativa para Costa Rica, en un momento donde el país necesita una manera de proyectarse como tal, una marca atrayente a la inversión extranjera, la cual actualmente se ha visto amenazada por el decaimiento de los índices de desarrollo. Por lo que son difíciles de mejorar con medidas pequeñas y sin un proyecto que proponga un cambio profundo dentro del mismo dinamismo de la economía del país.

En los últimos años se dio el descuido o desinterés de los gobernantes por la situación fiscal, que conforme pasaba el tiempo se convirtió en el motivo por cual se fue dando paulatinamente el déficit. El Estado sufre de una situación comprometedora mediante la ineficiencia de este para atraer inversión, junto con la inexistencia de creación de empleos ya sea en las áreas urbanas o rurales en las que aún se ven más afectadas por el desempleo.

Es más difícil la atracción de inversionistas al país cuando el mismo, se está cayendo por su seguridad financiera y es notable dentro de los principales indicadores de riesgo país a nivel internacional, tomando en cuenta que el país no solo sufre estos problemas. De manera donde se ve reflejado situaciones como la mala infraestructura vial, el cual es un punto muy importante a la hora de clasificarlo dentro de sus niveles de desarrollo, por lo que es necesario crear un cambio de la decadencia en infraestructura, para lograr crear un impacto real y al mismo tiempo de imagen sobre el estado de carreteras y autopistas.

La velocidad media de los vehículos que cruzan Costa Rica es inferior a 40 km/h, y los atascos de tráfico en el Valle Central son mayores. Alrededor de ocho presidentes consecutivos han fracasado tratando de mejorar los problemas de movilidad del país, con dificultades para la financiación, la falta de gestión de activos y una política pública basada en reducir gastos; y una reducción de la visión de las soluciones propuestas, pensando sólo en el actual período presidencial. La construcción y la operación exitosa de un Canal Seco Transoceánico 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. (Loría L. G., 2016, p54)

En general la Costa Rica actual, se ha quedado estancada dentro de su progreso y eso viene siendo el punto clave del problema, por lo que teniendo posibilidades de hacer una obra a lo que se le denomina un mega proyecto y una oportunidad única en el mundo no se ha logrado implementar o concretar la misión de un futuro potencializado por este.

La situación gira en torno a cómo cambiarían las relaciones internacionales y el comercio exterior con la proyección de la construcción de dicho canal, ya que estas mismas han perdido contundencia en los últimos años viéndose afectada la imagen del país como destino para inversión. De esta manera el conjunto de problemas que acarrea el país se junta en un mismo momento de la historia, donde el comercio se ve hasta afectado por los mismos muelles ya establecidos en el país, donde los retrasos e ineficiencia son parte de la normalidad del transporte de carga donde se pierden cantidades millonarias.

Siendo el canal seco interoceánico una necesidad para mejorar la apertura comercial internacional y dejar la dependencia económica la cual se sufre por el mal manejo de las balanzas comerciales, las cuales se han operado de tal manera que se encuentran en déficit. Según lo anterior esto provoca crear una dependencia enorme de las importaciones que se dan, mientras la exportación nacional se ve afectada hasta por la ineficiencia de los puertos.

El sector exportador se ve afectado por la falta de agilidad y facilidades que posee el país, en parte con la posibilidad de tener un mayor desarrollo siendo estos el sector por el cual la política nacional ha llegado a apostar para traer avances especialmente en el sector del trabajo que aporta de esta manera económicamente. Por lo que se considera la pérdida de oportunidades de exportar con otras regiones o países que posiblemente no ven a Costa Rica como un socio potencial, pero al tener un proyecto como el canal seco interoceánico el interés aumente.

Un problema existente que tiene una afectación a grandes niveles a la hora de transportar mercancías de un océano a otro está en que es un proceso que con lleva mucho tiempo de viaje cruzando los océanos y el proceso marítimo del Canal de Panamá es en realidad bastante lento.

La diferencia entre tiempo/distancia para la navegación de una mega nave a 26 nudos de China o Japón hacia Panamá es de 590 millas; o sea, un día más de navegación respecto a Costa Rica, que equivale a un costo de \$ 140,000. Además, el tránsito a lo largo del Canal de Panamá, sin pérdida de tiempo por congestión, requiere de un día y medio más de la llegada. (Loría L. G., 2016, p54)

El texto anterior denota como si existe un vacío puramente estratégico en temas de comercio en la parte agilidad y rapidez las cuales el Canal de Panamá viene siendo la única vía, en la cual el mundo por medio de las necesidades que ha ido creado y las exigencias de la globalización termina siendo insuficientes e incapaz de cumplir. A pesar de que los canaleros lograron hacer crecer esta ruta marítima la capacidad de este sigue siendo insuficiente para los barcos más nuevos, como buques de carga que son lo suficientemente grandes cuyas medidas no les permiten cruzar por el canal.

Por ejemplo, Cabo de Hornos en Chile, es una de las rutas marítimas más antiguas para comunicar ambos océanos, pero no solo por el peligro que conlleva atravesarlo, sino que también, la construcción del Canal de Panamá lo dejó prácticamente en desuso y la construcción de

autopistas o ferrocarriles que facilitan llevar mercancías de manera menos peligrosa en el sur de américa. Esto comprueba que la idea históricamente es una necesidad, pero conforme pasa el tiempo las innovaciones vienen a mejorar la manera de cruzar de costa a costa en el menor tiempo posible, por medio de infraestructuras que no necesariamente sean obras exorbitantemente costosas.

Comprendiendo el menester natural del transporte de mercancías a nivel internacional, la política pública en Costa Rica desde los ochentas no logra afianzar la idea ignorando al sector comercial, dejando una oportunidad única de prosperar ante los mismos ojos de la comunidad internacional que necesita de la existencia del canal seco interoceánico. Desde la realidad se observa como Costa Rica no tiene la voluntad política de avanzar y queda claro lo ineficiente que puede llegar a ser la toma de decisiones importantes para el desarrollo.

### **Pregunta de Investigación**

Al exponer la problemática anterior, a la cual se le desea dar una respuesta de carácter científica, se pretende que al terminar la investigación se procure contestar a la pregunta ¿cuáles son las implicaciones en las relaciones internacionales en costa rica con el desarrollo del canal seco interoceánico para el período 2014-2018?

## **1.1 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.1.1 Objetivo general**

Investigar las implicaciones en las relaciones internacionales en costa rica con el desarrollo del canal seco interoceánico

### **1.1.2 Objetivos específicos**

1. Desarrollar la historia de la propuesta del canal seco interoceánico en la República de Costa Rica.
2. Analizar los posibles parámetros de competencia del canal seco interoceánico contra el Canal de Panamá.
3. Identificar los eventuales beneficios y los beneficiarios del desarrollo del canal seco interoceánico en la República de Costa Rica.
4. Explicar el impacto para la geopolítica-económica costarricense con la existencia del canal seco interoceánico.

## 1.2 JUSTIFICACIÓN

La investigación posee una relevancia enorme para el curso de los próximos años, se puede decir que a nivel internacional y para su lugar de construcción en Costa Rica. Tomando en cuenta que su desarrollo puede llegar a ser las puertas para un nuevo paradigma, en lo que normalmente se conoce en el ámbito del comercio internacional.

De manera en la que el canal seco interoceánico sea el nuevo paso de tránsito de las mercancías entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, en el cual intervendría la nueva posibilidad, en el cual las embarcaciones de gran tamaño que no logran pasar por el Canal de Panamá sean aún más eficientes en su transporte.

Determinar a Costa Rica como "*hub*" a nivel mundial sería motivo por el que el proyecto viene a ser de interés a nivel internacional, ya que más países tendrían la posibilidad de aumentar sus importaciones y exportaciones. Considerando que gracias a que la facilidad y rapidez que brindaría el proyecto haría que exista un interés particular de que el país se vuelva un centro logístico de gran importancia a nivel mundial.

Para países como Estados Unidos o México refiriendo al hemisferio norte del continente, tendrán mayores posibilidades en cuanto a intercambios comerciales con países de Sur América, las cuales serían nuevas oportunidades de mercados las que actualmente no han logrado tener un auge en estos destinos. Dentro de las proyecciones existe la posibilidad de alteración del curso normal, siendo como parte de las nuevas rutas comerciales que sufrirían un cambio.

Lo anterior posee una relevancia específica, puntualmente cuando se plantea la posibilidad que se pierde con la existencia de una gran oportunidad de implantar un proyecto que haría a Costa

Rica un país de interés de varias formas como puente de comunicación, si ya lo es naturalmente tiene la posibilidad de expandir su apertura y su comercio gracias a este beneficio geográfico.

Costa Rica, es un país que tiene mucho que ofrecer al mundo, pero necesita actualmente un impulso económico que lo ayude a crecer y elevar sus índices de manera que logre aspirar a grandes proyectos de la mano del desarrollo sostenible. Desde lo planteado por medio del canal seco interoceánico se puede dar una reactivación de la económica inmediata cuando empiece su labor que viene siendo un punto esencial en la estructuración y planteamiento del proyecto con ciertas ideas que pueden reducir el impacto ambiental del proyecto.

De cierta forma existe la necesidad por parte de la misma población costarricense, de un proyecto que vuelva a hacer creer al ciudadano que en el país se pueden gestionar grandes proyectos en beneficios y que traigan utilidades que ayudarán en la generación de empleo, el cual tiene una gran demanda en la actualidad. Es posible que como se mencionaba anteriormente la idea del *hub* sea bastante beneficiosa para el sector emprendedor donde sus exportaciones tendrían una garantía, claramente con la compañía de ciertas políticas del Estado que incentiven la competencia con los productos de importación que también tendrían una facilidad de entrada, pero es claro que para esto es necesario el apoyo político.

Pero como así el canal seco interoceánico es una oportunidad muy interesante para el país por razones que se han ido mencionando anteriormente, hay que comprender que su apoyo o divulgación a través de los años no ha sido la adecuada. Empezando con que la idea no se ha impulsado con la importancia que naturalmente merece como mega proyecto y es una realidad reflejada dentro de la política del país que muchas veces se le considera con falta de interés en el desarrollo a futuro de manera visionaria o del mismo miedo de enrumbarse en un proyecto tan grande.

La misma falta de interés por parte de los grupos políticos ha hecho que la idea no fluya dentro de este ámbito, en parte por ser un proyecto tan grande y que tiene una campaña en contra de la marca país a la cual Costa Rica se ha creado en los últimos, por esta parte es importante entender la implicación que trae consigo la construcción, por el beneficio a las relaciones internacionales.

Como tal el proyecto tiene muchos años de estar en ideas y en unos pocos políticos que han mostrado el interés en este tema, en el conocimiento popular muy pocas personas tienen conocimientos de la existencia del proyecto o de qué trata, pero el movimiento de la teoría llevada a la práctica es casi nula. Como así también ha ocurrido con ideas parecidas en el resto de Centroamérica que no son un canal seco interoceánico y que no tienen la misma capacidad o velocidad que en Costa Rica, de igual manera han sido dejadas de lado.

Se nota en el crecimiento que ha logrado tener Panamá con la construcción del canal el cual es marítimo, pero al mismo tiempo es una forma de competencia en el mercado del tránsito de las embarcaciones a pesar de que cumplen el mismo fin de trasladar contenedores de un océano a otro, pero con una logística distinta en este tema hay que establecer las diferencias entre ambos proyectos. El canal seco interoceánico buscaría hacer en Costa Rica el mismo efecto que tuvo el Canal de Panamá en su país, pero con diferencias lo cual vendría a desatar una posible competencia entre ambos, siendo una realidad entre países hermanos existiría una afectación dentro del proyecto panameño, por ende, es innegable que existiría un roce en competitividad.

Dentro del beneficio de la investigación en el área de inversión es enorme y viene a tocar puntos que podrían resultar estratégicos, dentro de las poblaciones por las que se atraviesa el canal. Es una realidad en cuanto a que no deja de ser uno de los factores más importantes dentro del proyecto, ya que la zona norte del país ha sido bastante descuidada, por lo tanto, su existencia traería consigo una posibilidad de crear nuevos sectores industriales.

De esta manera se promueve el desarrollo en zonas que lo ameritan desde la provincia de Limón hasta la de Guanacaste, ya que el simple hecho de su existencia hace que la zona se vuelva de interés para empresas o zonas francas por mencionar un ejemplo, eso como un desarrollo indirecto. Si bien es cierto existen factores sociales distintos en cada región que atraviesa es innegable que existe una necesidad de prosperidad especialmente en las periferias, sector que naturalmente vive de los puertos o muelles, así que el canal podría venir a modificar el ambiente laboral de estos.

Sin contar el efecto de la cantidad de personas para su construcción y para su operación en el momento en que la obra esté terminada la incidencia social para las zonas sería de gran beneficio en empleo, claro está que hay que tomar en cuenta que este desarrollo viene consigo de la mano de la misma inversión extranjera que pueda generar. Cabe mencionar un tema muy relevante, estos pueblos pasarían a ser ciudades con mayor importancia dándose un cambio en la actual centralización del país, brindando mayor cercanía de servicios a ciertos sectores aún más alejados y al mismo tiempo ayudaría a descongestionar el Gran Área Metropolitana especialmente de vehículos de grandes cargas.

Desde otra perspectiva a la anterior los aportes disciplinares vienen siendo la contribución de que todo lo mencionado anteriormente, tiene un efecto sobre las relaciones internacionales en todo país que vea una posibilidad de mejorar su comercio internacional por medio de una nueva opción que brindaría Costa Rica por medio de su posible canal seco interoceánico. Es, por lo tanto, una eventualidad que trae consigo un aporte tanto a la injerencia de los pueblos involucrados, sino también al paradigma del comercio internacional que como tal es parte de las relaciones entre los Estados o empresas transnacionales que exportan e importan y así por medio del análisis del proyecto, comprender la implicación dentro del cambio que se impondría.

### 1.3 ANTECEDENTES

Para la investigación se utilizará un artículo para la revista La Decisión en el 2016, en su momento Director Ejecutivo del LANAME donde toca los primeros puntos relacionados a la logística del transporte de cargas, de la mano de una gran comparación con el Canal de Panamá. Este artículo es prácticamente una de las pocas publicaciones con carácter más investigativo que ha logrado captar la atención de una gran cantidad de lectores interesados en el canal seco interoceánico, negocios y finanzas.

La idea de un Canal Seco usualmente consiste en un par de grandes puertos, uno localizado en el Océano Pacífico y otro en el Mar Caribe, dos conjuntos de líneas férreas con suficiente velocidad de viaje y capacidad de carga, con una serie de facilidades logísticas para acelerar el intercambio de mercadería entre un lado y el otro. El diseño, la construcción y la operación exitosa de un Canal Seco Transoceánico 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. (Loría, 2016, p 54)

También se toma en cuenta el acta número cincuenta y uno de la sesión extraordinaria celebrada por el concejo municipal de San Carlos el jueves tres de agosto del dos mil diecisiete a las quince horas con treinta minutos en el salón de sesiones de la Municipalidad de San Carlos. El cuál presenta dentro del documento todos los atestados correspondientes a la presentación del proyecto de CANSEC a dentro de la sesión explicando el procedimiento de su construcción y datos importantes para el entendimiento del proyecto con aspectos en el área social y económica para la región norte.

Dentro de esta acta se entienden para de los estudios realizados por CANSEC, para un mejor conocimiento.

**Estudios realizados:**

- Estudios de Desarrollo Civil.
- Estudio de Impacto Ambiental.
  - Análisis de ecosistemas marinos, acuáticos y terrestres.
  - Calidad de Aire y Agua.
  - Climatología.
  - Asentamientos Humanos.
  - Arqueología, Cultura, Paisaje, Turismo, planes de producción.
- Planes de protección y contingencias.
- Marco de regulaciones técnicas y legales.

**Disciplinas del proyecto:**

- Agricultura • Recursos Naturales.
- Industria • Comunicaciones.
- Desarrollo de Ciudades • Mercadeo.
- Energía • Turismo.
- Transporte • Cómputo.
- Seguridad • Administración y Autoridades Portuarias.
- Construcción.

## 1.4 PROYECCIONES

Por medio de la investigación se busca desarrollar la historia de la iniciativa viablemente existente del mega proyecto que forma al canal seco interoceánico, en medio de las incertidumbres que existen en medida que pasan los años de cuáles son las medidas que se han tomado al respecto, en las que se debe dejar claro cómo ha sido el procedimiento a seguir por parte del sector privado y los gobiernos.

Así como también, entender los parámetros que puedan existir entre la posible competencia entre el canal seco interoceánico de Costa Rica y el Canal de Panamá, como países con frontera colindantes se pueden resaltar ciertas características. Debido a que como proyectos vienen a tratar el mismo objetivo y por ende es necesario su análisis, siendo países hermanos como afectaría las relaciones internacionales entre ambos en esta eventualidad.

De esta manera, hay muchas posibilidades por las cuales Costa Rica tendría un auge económico con este proyecto, por ende, es importantes plasmar en la investigación los beneficios que traería en si al país y a las comunidades aledañas a su construcción. El beneficio o los contras son parte de la investigación para comprender el impacto directamente por medio de la inversión producida y cómo esto afectaría el comercio internacional.

Con respecto a todo lo mencionado anteriormente, el motivo clave de la investigación se proyectaría en lograr comprender el eventual impacto para comercio centralizado en las relaciones actuales costarricenses con la construcción del canal seco de esta manera así determinar la influencia y cambio que se provocaría en el paradigma de las relaciones comerciales en el transporte de mercancías del Océano Pacífico al Atlántico. Debido a que por medio de la investigación y el análisis se puede llegar a obtener ciertos conocimientos que puedan esclarecer mayoritariamente un escenario que brindaría un contexto más preciso en el tema.

### 1.4.1 ALCANCES

Se pretende para un mejor análisis de la investigación llegar a proyectar por medio de la historia de Costa Rica, el cual ha sido la relevancia que ha poseído el proyecto, ya que al ser una idea que ha existido durante muchos años. Con la iniciativa de que se debe esperar por medio de la investigación entender el por qué no se ha logrado comprometer la idea dentro del país, aunque suene como un plan bastante fructífero.

Por medio de la comparación es que se buscará entender por qué se puede generar la posible competencia entre Costa Rica y Panamá en el ámbito de transporte interoceánico. Se espera que en medida los parámetros logren hacer entender al lector porqué razón esta disyuntiva es una de las consecuencias que trae consigo la construcción del canal seco interoceánico costarricense.

El impacto es evidente, por lo tanto, lo que se busca es la posibilidad de comprender quienes son los beneficiarios con este proyecto tanto de manera externa o interna para el país, ya que por medio de su construcción existirá un efecto ya sea desde la generación de empleo o la misma nueva capacidad de expandir el comercio. Se puede esperar llegar a determinar el eventual impacto que vendría a crear el desarrollo del Canal Seco Interoceánico, ya que como se mencionó anteriormente es un punto de partida nuevo en el cual existirían muchos cambios en las relaciones comerciales, por ende, es de especial importancia debido a que, por este, es donde se puede mencionar como el proyecto puede generar una muy importante vía para el desarrollo, así creando a Costa Rica como un nuevo foco de atención, por lo tanto, de atracción de inversión.

Es importante mencionar las maneras de logística, las cuales son fundamentales para la competencia entre el canal seco interoceánico en Costa Rica con el Canal de Panamá porque de esta forma se puede llegar a entender de mejor manera la visualización a futuro, de cómo vendría a prolongarse la posible competencia entre ambos. En la cual se procurará crear una distinción entre ambos proyectos y sus capacidades o diferencias que sean lo suficientemente relevantes como

para dedicarle la comparación entre los dos, al mismo tiempo es necesario entender las capacidades de ambos proyectos.

Los beneficios o beneficiarios del proyecto son piezas fundamentales para englobar de mejor manera los atributos que atribuye al país como tal el proyecto, por esta manera la investigación buscará hacer entender de mejor forma la importancia que tendría para ciertos puntos en el país para un mejor desarrollo. Por lo que se busca comprender el efecto en las zonas que serían de esencial importancia no solamente por el desarrollo del proyecto, si no de la región tomando en cuenta que no de manera demasiado específico dentro de cada ciudad o pueblo.

#### **1.4.2 LIMITACIONES**

Como tal la investigación no pretende hacer descubrimientos dentro de la historia del canal seco interoceánico en Costa Rica, debido a que como tal no es de afectación directa ante las relaciones internacionales. Así como también, no es parte de la indagación crear ideas especulativas que vayan a dañar la objetividad con una intención de culpar a cierto tipo ideologías, por los cuales históricamente han dejado de lado la idea o no lo han considerado como una oportunidad a futuro para Costa Rica.

La tesis no se adentrará de manera exhaustiva en la información del Canal de Panamá, ya que no es el tema central de la investigación, no se tocarán temas históricos sobre tal, a no ser que sea necesario para la comprensión de los parámetros los cuales se usarán para hacer la comparación entre ambos proyectos, pero no será tema puntual dentro de la exploración. Esto con la idea de que el lector no tenga un sentimiento a la hora de informarse que el exceso de información sobre los canaleros es excesivo.

Se limitará a la información para comprender la comparación con el canal seco interoceánico de Costa Rica al ser un proyecto que cumplen con el mismo fin de diferentes maneras

y vías de transporte. Por lo que esta información es importante para la comprensión ciertos detalles o puntos comparativos, pero no se buscará la explicación exhaustiva de la logística del Canal de Panamá debido a que el tema central es el canal seco interoceánico.

No se investigará el impacto a los beneficiarios de pueblos o ciudades por los que transite el canal seco interoceánico directamente como tal, ya que eso dependerá de cada comunidad de cómo maneje la posibilidad de desarrollo, así que temas como qué tanto dinero en cantidades cuantitativas quedarán fuera de la investigación. Debido a que el trabajo de campo para estos sectores si bien es cierto es esencial para el país en el presente trabajo queda excluido del análisis en las relaciones internacionales.

Por esto mismo, es importante recalcar que se pueden tomar datos de las ciudades, los cuales ya se han investigado, pero como tal intentar girar la investigación alrededor del tema de como impactaran las ciudades que cruzan no cabe dentro de una conclusión objetiva o las capacidades que se poseen de investigación, pero recalcando que se pueden considerar ciertas investigaciones de municipalidades que han planteado tema por ejemplo, con el objetivo de crear un panorama más claro como los regímenes de zonas francas incluidos, que si terminan siendo parte del análisis internacional.

Se limitará a entender el impacto en el cual el comercio tendría un cambio con países que no tengan una cierta relevancia dentro de la investigación, con los cuales Costa Rica definitivamente no llegue a implantar relaciones comerciales ni con la construcción del canal.

## CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

De manera que la presente investigación tiene un énfasis destacado hacia las relaciones internacionales es esencial comprender desde un inicio uno de los pilares dentro del escenario mundial como lo es el sistema internacional. Existen varios autores que ayudan con la teorización sobre el significado del sistema internacional, ya que es uno de los conceptos que engloban el funcionamiento, donde se generan las realidades de los acontecimientos o sucesos por parte de los actores internacionales.

A lo largo de la historia han existido diversos sistemas internacionales con sus propias lógica y dinámica. Es decir, los sistemas internacionales no son estáticos, sino que están expuestos a un proceso de continuidad y transformación constante. En este contexto, una de las principales preocupaciones académicas entre los estudiosos de los asuntos internacionales ha sido identificar las variables que determinan los cambios en un sistema internacional. (Flores R. V., 2011, p 160)

Lo cambiante del sistema internacional es lo que se destaca como un modelo de estudio en el que los factores vienen siendo fenómenos sujetos a cualquier comportamiento del ser humano y sus intereses contrapuestos. Claramente la injerencia de las potencias viene siendo la guía para que estas variables que menciona Flores, sean hechos que sobresalgan para un movimiento distinto dentro del sistema que mantiene un orden constante a beneficio y negocio de los poderíos a nivel mundial.

Dentro del significado de sistema internacional se puede encontrar una gran cantidad de significados dentro de lo que podría mencionarse a algunos como lo menciona Flores dentro de su trabajo a Morton Kaplan (1967) que lo define como un conjunto de variables relacionadas entre sí y ubicadas en un ambiente específico. Esto como el inicio de la teorización general, ya que también se menciona la existencia dentro del sistema una serie de subsistemas que como tal mantienen una relación entre sí. (p. 26-27)

Un subsistema puede convertirse en insumos para el sistema en general. Es decir, un evento importante resultado de un efecto puede ser un factor determinante en el cambio de un sistema. Flores lo explica con un ejemplo bastante sencillo, ya que explica que, por medio de la política exterior de un actor, en este caso un Estado-nación, es un efecto del sistema político interno y esto puede representarían insumo importante para el sistema internacional. (Flores R. V., 2011, p 160)

La intención es explicar la teoría de Kaplan de cómo se plasma en la realidad de los Estados la estructura de sistema y subsistemas que forman el sistema internacional, la que ayuda a entender dentro de esta investigación siguiendo el ejemplo de Flores, como dentro de un Estado y el cambio de su realidad interna terminaría creando un cambio dentro de la gran estructura internacional que se puede relacionar con los cambios dentro del comercio internacional con un nuevo mega proyecto.

Para Holsti (1998) el sistema internacional es parte del estudio de las relaciones internacionales y este menciona a la escuela que lo estudia por medio de las teorías de las demás disciplinas no solo por medio de la ciencia política y la historia, sino que también por lo que es la economía por el que se elaboran modelos, analogías, ideas y metáforas. Señala como la importancia de las preferencias racionales y la estrategia, así como la estructura del sistema internacional tiende a moldearlas y a limitarlas. (p. 555).

Holsti divide al sistema internacional es tres divisiones por medio de los tipos de modelos realismo, sociedad global y marxismo. En el cual describe a cada uno de estos por medio de las características por sus problemas, concepción, actores internacionales como los principales, la lealtad del sistema, funcionamiento, probabilidad de cambio y su origen. Así como también escribe sobre los tipos de sistema internacional los cuales son de suma importancia para el entendimiento no solo de la historia, sino de toda la realidad y como es que se ha llegado a la actualidad. También hay que tomar en consideración las derivaciones de las teorías de las Relaciones Internacionales como lo son el realismo y el idealismo como corrientes existentes.

Esto es destacable debido a que para hacer análisis del sistema internacional es prácticamente indiscutible tomar en cuenta ciertos factores como que lo componen debido a que históricamente han sido la base de la disputa filosófica en las relaciones internacionales especialmente cuando se habla de las teorías que se plantean para explicar al sistema. Los modelos del sistema vienen a ser tipos que son según la preferencia del individuo cuales deben ser las condiciones en las cuales el ser humano se deba de desarrollar, aunque se mantiene una clara hegemonía del realismo sobre las demás como componente del sistema internacional.

De acuerdo con Holsti se encuentra la analista internacional Esther Barbé (1995) la cual menciona que la noción de sistema internacional sirve para conceptualizar una realidad de carácter total sin determinar la naturaleza de las relaciones entre las unidades, que pueden ir desde la lucha entre intereses nacionales hasta la asignación de valores universales. (p, 113)

El sistema internacional es un modelo o, si se prefiere, un tipo ideal que nos permite abordar la realidad confusa con ideas claras, a riesgo, eso sí, de simplificar en algunos casos la complejidad de la sociedad internacional. En efecto, el tipo de ideal no está concebido como descripción detallada de la realidad. Es una reconstrucción elaborada sobre la base de la selección de determinados rasgos. Lo que supone elección por parte del teórico, la lógica del sistema es inter-para-digmática. (Barbé, 1995, p 114)

Barbé se refiere a la naturaleza del sistema internacional, en el cual se compone por la lucha de intereses nacionales como también se mencionaba anteriormente referente a las potencias, para luego a hacer paso a la asignación de valores universales en los cuales son los que predominan y hacen que los demás actores internacionales con menor poder sigan el estándar para que de esta, crear un todo que se muestre ante la sociedad internacional, siendo seguido y aceptado por la mayoría para establecerse.

Dentro de la disciplina de las relaciones internacionales y las ciencias sociales en general, para comprender de manera actual, hay que tener claro que la globalización es uno de los términos que domina el área, especialmente en la región de Occidente y las relaciones comerciales que de ella existe son objeto del movimiento de muchos de los intereses de los Estados. La agilidad y rapidez son términos de competencia que promueve la globalización, es característico de las potencias estar en la vanguardia de esta.

Para Milton Santos la globalización es el ápice del proceso de la internacionalización del mundo capitalista como una parte más de la historia. Destaca la existencia de dos elementos el estado de las técnicas y el estado de la política.

Por los avances de la ciencia en el siglo XX, se produce el sistema técnico que se presiden por las técnicas de la información, que convierten en el eslabón de unión con lo semas y le aseguraron a aquel una presencia planetaria. Sólo que la globalización no es apenas la existencia de ese nuevo sistema técnico, sino que también es el resultado de acciones que aseguran la irrupción de un mercado llamado global, responsable de los procesos políticos actualmente eficaces. (Santos, 2004, p 23)

La globalización es muchas veces obviada dentro del día de las personas que están tan acostumbradas a tener ciertas formas de vidas que no necesariamente son las propias, por lo que es una manera de llegar a ciertas poblaciones sin necesidad de utilizar la fuerza. Al mismo tiempo crea seguridad a la hora de formar ciertas necesidades para los ciudadanos de los países que siguen estas formas de vida que terminan siendo un tipo de súbdito de los grandes países, ya que estos son los que terminan enriqueciéndose por estas necesidades creadas con ese objetivo, pero sin la intención clara.

Con una definición orientada más a la economía de la Dehesa lo define como:

Un término que se refiere al desplazamiento hacia una economía mundial más integrada interdependiente, en la que surgen como componentes fundamentales la integración de los mercados y de la producción, la desaparición de barreras y el cambio tecnológico. Se plantea si en efecto, por globalización se entiende el acceso de manera generalizada a Internet y la desaparición progresiva del mecanismo de funcionamiento de muchos mercados; por globalización se entiende el predominio aplastante de empresas, títulos o valores correspondientes al ámbito de las telecomunicaciones, con independencia de su grado de virtualidad y del carácter artificial, que permiten adivinar la alta probabilidad de encontrarnos con peligrosas burbujas financieras, por globalización se entiende la tendencia irrefrenable a constituir oligopolio en estos sectores estratégicos que, no pocos casos, se han desplazado del área de la actividad pública a la privada mediante el correspondiente proceso de privatización; por globalización se entiende, en definitiva, un proceso inefable y cuasi-milagroso de igualación, al menos en la « posición inicial » (Dehesa, 2000, p. 230).

Muchos de estos efectos son de importante análisis como por ejemplo, las burbujas financieras, que muchas veces las enfrenta un país a causa de suposiciones que al final no ocurren y se pone en peligro la estabilidad, muchas viene de la mano de ideas o proyectos destacables de un país que se somete ante la especulación de crecimiento o aumento económico por estabilidad financiera, pero que al final no termina por reflejarse como una realidad y más bien termina produciendo el efecto contrario así que se le puede considerar como uno de los peligros que se pueden generar por medio de las ideas provenientes de la globalización.

La CEPAL, hace referencia a la globalización o mundialización como la creciente gravitación de los procesos financieros, económicos, ambientales, políticos, sociales y culturales de alcance mundial en los de carácter regional, nacional y local. Esta acepción hace hincapié en el carácter económicas son muy destacadas, evolucionan concomitantemente a procesos no económicos, que tienen su propia dinámica y cuyo desarrollo, por ende, no obedece a un determinismo económico. Además, la tensión que se

crea entre las diferentes dimensiones es un elemento central del proceso. En el terreno económico pero, sobre todo, en el sentido más amplio del término, el actual proceso de globalización es incompleto y asimétrico, y se caracteriza por un importante déficit en materia de gobernabilidad. (CEPAL, 2002, p 17)

Es determinante entender que la globalización tiene su influencia en todos los ámbitos como se menciona en la cita anterior en la procesos financieros, económicos, ambientales, políticos, sociales y culturales. Esto causa que al ser un término en el cual se busca la aplicación a nivel global y su expansión se adueñe de todos estos aspectos y se unan con los intereses de los países más desarrollados, en el cual termina creando una sociedad tanto nacional como internacional bastante sesgada donde se vende el termino de igualdad mediante el progreso, pero la realidad es que termina de enriquecer a ciertos sectores y al mismo tiempo ha ido debilitando a la figura del Estado y su capacidad para gobernar.

La globalización bajo la influencia de la vertiente económica nace con el comercio internacional y se fue expandiendo hasta producir la movilidad de los factores de producción en el mundo, redimensionando la distribución geopolítica de los factores de producción en el mundo. La literatura da cuenta de ello, sin embargo existen estudios que han marcado la diferencia por su contribución ya sea por el enfoque o por la novedosa forma de abordar su estudio que aunque tienen preponderancia económica no dejan de considerar las variables social, política y tecnológica. (Flores M. V., 2016, p 30)

Flores (2016) en su artículo intenta hacer destacar las tres vertientes de fenómenos en los que destaca la parte política donde el estado transnacional es el que se visualiza y no el Estado actual que se le conoce debido en parte por la mezcla de las culturas dentro de los Estados que permanecen regionalmente cerca que serán espacios sociales transnacionales donde las fronteras son traspasadas tanto hacia afuera y hacia adentro formándose una nueva gran cultura. (p, 34)

En la parte de la tecnología se retiene como un factor importante para la mundialización debido a que se da un cambio en la existencia del ser humano dentro de su vida en desarrollo. Ayuda en parte en la globalizar ciertas marcas o actitudes que se añaden a la cultura local y se ve reflejada la influencia en los productos fabricados, lo que causa al mismo tiempo la competencia entre estos llevó a la tecnología a niveles bastante avanzados, así como también la liberación de conocimiento. Flores (2016) señala que la liberación de software gratuitos y la generación de conocimiento a partir de las concurrencias de ideas en el mundo lleva a la sociedad del conocimiento, investigadores y científicos a niveles de innovación y descubrimientos jamás pensados. (p, 35)

Y por último Flores (2016) destaca el fenómeno social, como una de las más abordadas, ya que es consigo la que trae la mayoría de los problemas de la globalización como el medio ambiente gracias a la individualización del ser humano en parte, donde utiliza la explicación de King, A. (1980) y Schneider B. (1991) en un informe que va dirigido al Club de Roma; los autores abordan en un informe dirigido al Club de Roma, los cambios ocurridos en el mundo a partir de la globalización, la identificación del fenómeno y efectos nocivos a escala mundial son tratados a partir de la perspectiva social de los derechos humanos y el bienestar de los individuos, este informe toca también el tema de los efectos de la globalización en el planeta. (p, 37)

Inicialmente la globalización fue conceptualizada como la expansión comercial de las empresas transnacionales en la esfera mundial, posteriormente fue extendiendo su interpretación en virtud del devenir de la evolución de la internacionalización a un sistema no controlado, pero evidentemente el concepto se le relaciona con el campo en el cual tiene influencia, del tal forma se puede hablar de una perspectiva social de la globalización, la perspectiva economicista y de la perspectiva política de la globalización y evidentemente la que más destaca por considerarse el inicio o el motor que despegó este proceso es la que se refiere a la perspectiva tecnológica.(Flores M.V., 2016, p 38-39)

Por medio de la cita anterior se denota como es que la globalización está intrínsecamente conectada con el comercio internacional y sus efectos que conllevan dentro del desarrollo de los Estados, por ende, es inherente que la tecnología es uno de los factores más importantes para el avance y quien posea la mayor eficiencia es quien tendrá la mayor competencia y quien más generará. El tema del medio ambiente se empieza a difundir en su mayoría debido a que es uno de los factores que por medio de la competencia se dejó de lado, debido a que las empresas o Estados potencias que se benefician del desarrollo para su bienestar, no ven factible un desarrollo de una nación sin la contaminación, a pesar que conforme pasan los años esa teoría va cambiando y la globalización ha tenido que ir adaptando algunas ideas a esta forma de pensar que cada vez más países lo toman parte de su vida.

El Comercio Internacional es aquel que se realiza de manera transfronteriza, es decir, el intercambio de bienes y/o servicios entre dos actores (empresas, Estados, productores, personas...) que se encuentran en países diferentes. Ningún país ni sus habitantes pueden producir todo lo que necesitan dentro de su propio territorio. Esto responde a diversas razones, pueden carecer de los medios técnicos o tecnológicos suficientes o no reunir las condiciones sociales, económicas o climáticas necesarias para manufacturarlo o ejecutarlo. Por ello, el Comercio Internacional es una actividad humana necesaria, beneficiosa y supone un importante impulso para las sociedades y, por ende, de sus ciudadanos. (AMYCOS ONG, 2010,p1)

De manera histórica el comercio entre las naciones ha sido fundamental para el desarrollo de la humanidad y en parte de los territorios las necesidades de los individuos son fundamentales, ya que la necesidad es la que incentiva a crear negociaciones o interés en el intercambio de bienes y aceptando que la contra parte posee un ente que para el comprador tiene un valor con tal de satisfacer. Esto también con el objetivo de obtener de manera amistosa algún recurso que el otro país posea.

El comercio internacional es a la vez causa y efecto de la globalización, en un proceso cíclico de retroalimentación. La globalización se produce por el incremento universal del comercio entre empresas situadas en diferentes países, pero a su vez la situación creada hace cada vez más propicio al aumento de las actividades comerciales. Una de las características de los tiempos modernos es la integración de los mercados nacionales en una vasta red mundial que ofrece muchas innovaciones tecnológicas y organizativas. Quedarse al margen de esa red es el principal problema que tienen hoy los países más pobres de la tierra, porque les supone quedarse estancados en la pobreza cerrarse al progreso. (Sebastián, 2001, p 5)

Como conceptos que son inherentes como lo son globalización y comercio internacional, es esencial para la presente investigación comprender el efecto dentro de la existencia del mercado dentro de las naciones y como esta termina siendo la finalidad de la gran mayoría de negociaciones internacionales para cubrir las áreas de las que un país carece. Dentro del panorama internacional muchas veces es necesario entender que se generaliza y se hace creer que la culpa de la pobreza es la no adaptación correcta de un país al denominado progreso, aunque siendo cierto que es necesario para el avance de un país no siempre las medidas de impuestas por una potencia teniendo el nombre que sea, será la solución a los problemas de un país.

Existen proyectos y maneras por las cuales un país se pueden beneficiar, pero uno de los factores que afectan es la capacidad económica para realizarlos, esto en la medida donde la idea que posea un verdadero impacto dentro del comercio exterior de un país, conlleva dinero que muchas veces el país no es capaz de sustentar. La solución a un problema como este, es el caso de la creación de concesiones a empresas extranjeras esto también, porque en países con pequeñas economías ninguna empresa nacional posee un capital tan grande como para un proyecto de grandes magnitudes, lo cual termina trayendo beneficios a ciertos sectores extranjeros dentro del comercio internacional y siendo normalizado por la globalización.

Según Robert C. Feenstra y Alan M. Taylor (2015) existen muchas razones que explican el intercambio de bienes entre naciones. Entre las más obvias se encuentran el que pueden obtener productos extranjeros más baratos o de mejor calidad que los productos en el propio país. (p.4)

Se habla de cómo existe un equilibrio a largo plazo por la ganancia del comercio, desde una primera instancia se disminuye el precio lo que viene a ser un beneficio para el consumidor y por lo que Robert C. Feenstra y Alan M. Taylor (2015) mencionan que las empresas crean a mayor escala produciendo que se disminuya los costos que de otra manera no sucedería de igual manera en un aumento en la productividad esto gracias a lo que el comercio incentiva. (p.198)

Por lo que, dentro del comercio internacional aplica lo que se menciona en la anterior cita, el intercambio de bienes entre las naciones proviene tanto de conseguir productos o servicios que no se poseen, pero también que tengan un precio más accesible para la población, por lo que muchas veces se prefiere el producto extranjero por encima del nacional por el valor que se maneja en otro país. Esto debido en lo más posible porque este otro país tiene una ventaja ya sea en cantidad terrenos más grandes o mayor tecnología entre otros factores que pueden lograr que la competitividad y la productividad logren un precio más bajo para el consumidor extranjero.

Para el desarrollo de la globalización, comercio internacional y la presente investigación es fundamental comprender los medios de transporte existentes que en un fin son los causantes de que los conceptos anteriores se desarrollen en la realidad aplicada. Es claro que existen variedades de transportes, cada una teniendo sus características específicas es importante tomar en cuenta que la adaptación de los territorios dentro de un país o a nivel regional muchas veces define que es más viable según las necesidades que se posean.

El transporte aéreo se caracteriza fundamentalmente por su rapidez y seguridad. Es adecuado para las mercancías perecederas y para mercancías con alto valor añadido, ya que su coste es superior al de otros medios. Existen restricciones en cuanto a la aceptación de determinadas

mercancías, derivadas de su tamaño (grandes pesos) o naturaleza (mercancías peligrosas) (Cabrera, 2015, p43)

Es basado en la contratación de un servicio aéreo lo más posible es que se pueda contratar de manera directa. Existen los IATA que se refiere a los transitarios especializadas en transporte aéreo quienes son los mediadores de las operaciones de las mercancías dentro del transporte internacional o también es recurrente a los integradores u operadores logísticos globales donde el tipo de mercancía y de los trayectos así será la tarifa. El transporte aéreo posee un marco jurídico correspondiente al Convenio de Montreal de 1999. (Cabrera, 2015, p43)

La aviación es un facilitador económico muy importante, contribuyendo en 2014 con más de 167 mil millones de dólares al PIB de América Latina y el Caribe y generando 5,2 millones de empleos en la región. La conectividad aérea permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas. (CEPAL, 2017, p1)

Ahora, el transporte marítimo es de gran importancia para el presente trabajo por lo que se le denomina el medio adecuado para transportar grandes volúmenes a largas distancias. Menciona Cabrera que aproximadamente el 90% de las mercancías se manejan por los medios marítimos como por ejemplo el transporte por tipo de envío siendo los portacontenedores o ferrys. Puede ser contratado por regímenes de fletamento o una línea regular si son servicios pequeños o medianos como los contenedores con rutas, puertos, frecuencia y tarifas fijados. (Cabrera, 2015, p42)

Dentro de los medios terrestres se puede encontrar el ferroviario que al igual que el marítimo tiene la posibilidad de transportar mercancías con grandes pesos o volúmenes, siendo considerado uno de los transportes más ecológicos por su bajo consumo de combustible, Cabrera propone de ejemplo el caso de Europa en el que se espera una liberación aún más eficiente de este tipo de transporte y se puede notar con las construcciones como la ruta de la seda con grandes y

largos trayectos de ferrocarril por lo que reafirma la idea de que el futuro se debe de aumentar la competitividad y atraer cargas por carretera y el marítimo. (Cabrera, 2015, pp43-44)

En la actualidad son pocos los que ponen en duda la existencia futura de los ferrocarriles como medio de transporte. Las grandes dudas que se suscitaban hace algunos años han desaparecido en su mayor parte. Ahora se acepta ampliamente que, en los países, o, mejor dicho, en las regiones de los países que pueden generar una densidad de tráfico lo suficientemente alta, el transporte ferroviario puede ser una parte básica del sistema de transporte, con un futuro asegurado por muchos años. (CEPAL, 1969, p7)

Se encuentra por medio de las empresas ferroviarias operadoras de ferroviarios o con transitorios cuenta con el problema en que muchas vías están solamente adaptadas para comercio internacional esto debido al ancho de la vía. Se menciona que al menos en Europa es para más especializados para el transporte de pasajeros que en términos de mercancías, así que se espera que se empiece a dar aún más competitividad con tipos de maquinaria siendo una falta de oferta donde se empieza el problema. (Cabrera, 2015, pp42-44)

Por otro lado, dentro de los medios de transporte terrestre se encuentra por carretera que son caracterizados por ser el único medio de transporte capaz de ofrecer el servicio llamado puerta a puerta, posee algunas ventajas como la flexibilidad y versatilidad para poder transportar desde pequeños paquetes a volúmenes importantes de todo género de mercancías. Dentro de esto también se puede facilitar la carga y descarga y la posibilidad de organizar libremente horarios y rutas hacen que sea un transporte rápido y adecuado para envíos urgentes. (Cabrera, 2015, p41)

Tiene la capacidad de ser flexible por lo que se contratan regímenes de grupaje donde se puede compartir camión con mercancías de otras empresas o puede ser un solo camión dependiendo de las circunstancias cuando se ocupa todo o la gran mayoría del vehículo siendo fraccionada en el primer caso fraccionada en el primer caso fraccionada o en la segunda completa. Se da la facilidad

que se puede conseguir por medio de transportistas, agencias de transporte, operadores de transporte o transitarios. (Cabrera, 2015, p41)

Según el Reglamento de Transporte Multimodal firmado por decreto por el Presidente de la República y el Ministro de Hacienda en Costa Rica se menciona que es entendido como el tránsito nacional o internacional de mercancías amparadas a un solo contrato de transporte con destino o salida de Costa Rica, utilizando como modo de transporte el tráfico marítimo y el terrestre.

Los tipos de transporte son maneras que evolucionan con el tiempo, la humanidad avanza cada vez a la mayor comodidad que se pueda llegar a tener en ese momento presente, tocar sobre estos puntos es trascendente en el entendimiento de la realidad del comercio. Si bien es cierto el transporte marítimo acapara el territorio necesita de los demás para poder llegar a ciertos destinos, la idea de separarlos es más lejana, véase como por ejemplo la multimodalidad en la que la unión de estas hace la agilidad y competitividad sean más eficientes y en grandes rasgos a eso avanza el mundo.

Como se puede observar no hay duda de que las nuevas formas de intercambio de bienes tienen que ser innovadoras y el país que sepa aprovechar estas ventajas podría llegar a marcar una diferencia. El caso del Canal de Panamá, en el que fue y sigue siendo un auge un mega proyecto marítimo, pero en la actualidad se cuestiona su efectividad, con críticas por su capacidad por lo que es posible crear la conjetura de que el comercio internacional necesita nuevas formas de transporte entre océano a océano.

Los canales son formas por las que se llega a comunicar las mercancías para llegar a su distribución, lo cual los convierte en ese punto de importancia para el desarrollo del comercio a nivel mundial, lo más usual es que estén posicionados de manera que el tiempo de un punto A hasta un punto B sea lo más ágil y rápido posible y de esta manera hacer disminuir el tiempo en que la

mercancía pasa en el transporte en comparación a que esta ruta no existiera. En mundo se conocen y son históricamente importantes los canales fluviales los cuales pueden llegar a ser naturales si es que el ambiente del lugar lo permite y por otro lado los canales secos los cuales son menos conocidos, pero parecen ser una respuesta a las nuevas exigencias de la globalización.

Según la página web de Aquantica, una empresa dedicada a los proyectos marinos define a un canal fluvial como:

Un canal de navegación es una vía artificial de agua, a menudo de origen artificial; construido para la navegación interna que conecta dos masas de agua separadas por accidentes geográficos, como un lago y un mar, dos ríos caudalosos o dos mares. (Aquantica, s.f.)

La navegación de los mares es parte prácticamente intrínseca de la naturaleza del ser humano de investigar que hay más allá de lo que puede conocer, no es para menos que conforme fuera avanzando las capacidades se llegara a construir de manera artificial proyectos que comunicaran e hicieran que estuvieran más cerca entre unos y otros. Esto dio paso a que se pasara de un canal marítimo natural el cual se adaptaba a la capacidad de navegar de los barcos, a lo que se conoce hoy en día como proyectos grandes como el Canal de Panamá que tiene la característica de interoceánico el cual se puede comparar con ciertos canales s diferencia de lo anterior secos.

La idea de un Canal Seco, usualmente consiste en un par de grandes puertos, uno localizado en el Océano Pacífico y otro en el Mar Caribe, dos conjuntos de líneas férreas con suficiente velocidad de viaje y capacidad de carga, con una serie de facilidades logísticas para acelerar el intercambio de mercadería entre un lado y el otro. (Salazar, 2016, p 52)

El canal seco es una idea que en grandes rasgos viene a cumplir con nuevas exigencias de la globalización y la ferocidad que existe en el comercio internacional. Si bien es cierto los canales marítimos son la base del transporte de mercancías existen nuevas ideas que pueden llegar a ser más eficientes que estos, entre ellos existen la idea de que es más rápido desembarcar en una costa transportar vía férrea o ya sea el caso por carretera hasta la otra costa y se ganará tiempo con respecto al transporte marítimo.

Determinando la idea de canal seco interoceánico, surge la necesidad de su existencia procediendo desde la época de la colonización, tomando como ejemplo, Cabo de Hornos en Chile como ruta para navegar y pasar del Océano Atlántico al Pacífico, ya que cuando descubrieron este paso que fue a sustituir al estrecho de Magallanes, ambos con climas por completo peligrosos para su navegación, pero que cumplía con el principal objetivo de pasar de un lado al otro.

A partir del siglo XVIII, la nueva vía de navegación por el Cabo de Hornos vendría a reemplazar como paso oceánico alternativo no sólo al estrecho de Magallanes, sino además al istmo de Panamá. De este modo, la evolución del tráfico marítimo contribuyó al inicio del despegue económico del Reino de Chile y de la incipiente República, ya que, al romper el aislamiento geográfico bajo la fórmula comercio-navegación, sentó las bases de nuestro desarrollo. La imponente mole granítica del Cabo de Hornos fue así el hito que señaló el camino hacia la prosperidad, hasta que nuevos conceptos e innovaciones marítimas lo suplantaran. (ÓSCAR BARRIENTOS BRADASIC, 2017, p16)

Por ende, se puede observar cómo es que la necesidad viene desde épocas antiguas donde las comunidades buscaban poco a poco, como ir haciendo más ágiles sus capacidades para la creación de nuevas rutas más accesibles para los colonizadores e ir expandiendo el comercio.

Anteriormente, se mencionó el caso de la parte del sur de América, pero se rescata el hecho de que Centroamérica cumple con una ventaja la cuál es su extensión entre costa y costa siendo un

puente natural es a nivel estratégico clave. Por eso se empieza a plantear una idea de un plan por el cual pasar mercancías traspasando como países como Costa Rica, Nicaragua, Honduras o Panamá aprovechando la ubicación.

Desde los primeros conquistadores de América Central, buscaron un paso por donde llegar al Océano Pacífico, viendo como resultó ser una necesidad. En 1529, se dio el reconocimiento del istmo de Nicaragua por parte de Alonso Calero que dio hincapié a la construcción de lo que sería una ruta marítima para llegar más rápidamente a las Islas de la Especiería en Asia Oriental. Siendo en la época del mercantilismo, donde el deseo y la codicia por extender el comercio era una competencia bastante afanosa. (Wünderich, 2014, p24)

Ya en el siglo XVII tanto España como Inglaterra, que controlaban respectivamente las costas del Pacífico y del Atlántico de lo que ahora es Nicaragua, mostraron su interés en la construcción de un Canal Interoceánico que les permitiera dominar el comercio mundial en la región. (Castro, s.f, p4)

En la época de la Doctrina Monroe con una Gran Bretaña debilitada, Estados Unidos ejerce su influencia sobre la región, y en 1856 obligan a los británicos a salir de Managua, por medio de William Walker. Ya para el Siglo XX EEUU abandona su proyecto de construir un canal interoceánico en Nicaragua tras conseguir que Panamá se separe de Colombia y el control sobre el Canal de Panamá, que se inauguraría en 1914 según menciona Sánchez Castro. (Castro, s.f, p4)

En Costa Rica, la idea del canal seco interoceánico como menciona Luis Guillermo Loría Salazar (2016) existe desde el siglo XIX antes de que se construyera el Canal de Panamá, por ende, Estados Unidos como potencia propone la idea de la construcción de un canal en algún lado de Centroamérica como también se ofreció Perú. (p54)

Más tarde, durante el siglo XX y especialmente en la segunda mitad, los esfuerzos más serios se llevaron a cabo, a fin de desarrollar estudios técnicos para determinar la idoneidad de construir un canal seco utilizando las tierras planas localizadas en la parte norte de Costa Rica. (Loría, 2016, p54)

Entendiéndose el canal seco interoceánico como una propuesta que siempre fue de interés en el área centroamericana se da a razonar que en realidad si existe un interés por medio de países como los Estados Unidos, con todas las posibilidades de llegar a la región con la construcción de un proyecto que sería revolucionario para la época. Planes existentes en Centroamérica para aprovechar su posición geográfica siempre han sido fundamentales para el desarrollo de los intereses sobre la región como poderío externo.

El ideal durante la época del estado benefactor provocó en Costa Rica, que el proyecto fuera desaprobado por los gobiernos siguientes, en los cuales el Estado no iba a conceder o aceptar un proyecto tan ambicioso en manos de capital extranjero, el cual hizo que como tal el proyecto en el país fuera desaprobado directamente a los países interesados en construirlo. El país tomó una dirección que no combina con la idea de este tipo de obra, posiblemente en parte se les dio prioridad a otros proyectos más internos y al mismo tiempo no se caracterizaba como una opción viable con la competencia de Panamá en los años venideros.

Siguiendo con la explicación que menciona Loría (2016) cuando se planteó el proyecto a las consultoras en 1989 se investigó que la mejor ruta sería por el norte del país y un punto muy importante no se veía como un proyecto competitivo en el momento con el Canal de Panamá una de las explicaciones de lo mencionado anteriormente proviene de factores geopolíticos de la época.

Una de las razones principales que generó estas pobres expectativas fue que el comercio entre los barcos chinos y estadounidenses había sido bloqueado desde 1950, y fue reabierto hasta finales de la década de los años setenta; sin embargo, para los años ochenta el comercio no había alcanzado los niveles actuales. (Loría, 2016, p54)

Mientras Costa Rica le daba la espalda al canal, la empresa Canal Interoceánico de Nicaragua inicia con un proyecto lanzando a la luz pública el interés de reanudar la idea junto con otra empresa Sistema Intermodal de Transporte Global, siendo estas las bases en que se proyecta el canal por el gobierno.

El CINN consta de una línea férrea de 375 Km. que uniría el puerto de Monkey Point (cuya construcción convertiría a la comunidad en una ciudad portuaria) y el de Pie de Gigante, en el litoral Pacífico. El tren, que algunos documentos hablan que tendría una longitud de 25 Km. y dos pisos de altura, se trasladaría por una vía férrea cuyo recorrido iría acompañado de un enmallado de 500 metros de ancho. Dicha línea “interceptaré zonas de diferentes densidades poblacional, así como áreas de importancia como reservas naturales, áreas agrícolas, y regiones de humedales y zonas ecológicamente frágiles, etc. Además, incluiría un puerto terrestre para facilitar el intercambio de mercancías con el resto de Centroamérica. (Castro, s.f, p4)

El canal nicaragüense ha tenido una problemática muy específica, en cuando a como país es ineficiente, por ende, la visión a su construcción ha sido de fatalismos y rodeados de un gobierno acusado de corrupción y debido a esta situación han existido proclamaciones de parte de los panameños negando que llegue existir competencia empezando, porque no ven factible su construcción. Esto deja un camino libre para Costa Rica, porque de esta manera, es real el hecho de que la competencia sería menor si se toma en cuenta que tres países que le siguen uno al otro posee la capacidad de obtener la salida al mar por ambos océanos.

Uno de los problemas a los que se le atribuyen al canal interoceánico de Nicaragua, es que la entrada económica como tal, no viene a beneficiar al país y a su población si no que ocurriría un efecto en el que por su naturaleza era improbable que las personas de las comunidades por las cuales intervenía fueran a tener un beneficio real en cantidad de ingresos.

Según comenta Adolfo José Acevedo Vogl (2014) sin ayuda de un capital externo que pueda de alguna manera financiar la brecha ya existente ya en Nicaragua, con la ausencia de los controles del capital se vendría a producir una seria crisis en las balanzas de pagos. (p128)

Dentro de su misma aclaración Acevedo (2014) determina que para evitar la crisis se introduce lo que se lo conoce como controles de capital, mencionando que entonces se produciría una crisis inflacionaria galopante, en el cual supone un auge económico basado en lo temporal que origine la construcción del canal debido a que atraída el capital necesario para cubrir esa brecha. (p129) si bien es cierto cualquier acción va a tener sus pros y sus contra proyectos de esta magnitud hay que saber cómo acomodar para que el país se vea beneficiado en parte porque dentro de tanto movimiento de dinero habrá siempre una gran cantidad de actores que van a traer el beneficio propio y no del colectivo nacional.

Entonces se produciría una revaluación del tipo de cambio real aún más masiva, que aumentaría de manera enorme la ya altísima propensión a importar y tornaría absolutamente no rentables las actividades potencialmente transables de la economía (exportables o sustitutivas de importaciones), bloqueando cualquier posible proceso de cambio estructural del resto de la economía. (Vogl, 2014, p131)

Por otro lado, La República Popular de China, es quien ha mantenido el interés por medio de capital privado la concesión para su construcción, lo cual afirma los intereses chinos de intensificar su presencia en América Latina por medio de las rutas marítimas para lograr seguir el auge en materia económica. Por el modelo ideológico que se mantiene en Nicaragua el proyecto

ha sido evitado verse antiimperialista, viéndose como la influencia de Estados Unidos fuera o dentro de la construcción del canal, siendo una realidad de que el Presidente Ortega en una reunión en Costa Rica con el Presidente Barack Obama invitará a participar al capital estadounidense.

Wünderich, le toma mucha importancia a las relaciones que mantiene Nicaragua con sus vecinos regionales, especialmente con Costa Rica en la cual hace referencia en que el proyecto estaría justificadamente alejado del río San Juan porque es geográficamente más conveniente, pero esto viene a que ha mantenido el conflicto con Costa Rica vivo lo que ha provocado conflictividad en la zona siendo imposible su creación si hay roces. (Wünderich, 2014, p24)

Dentro de las relaciones regionales también está la existencia del Corredor Logístico Centroamericano, en el cual se busca mejorar y desarrollar el concepto de infraestructura avanzada con el motivo de mejorar el manejo de los negocios en la región. Esto lleva a tocar cuatro puntos claves, empezando con infraestructura física, aduanas, telemática y servicios logísticos. La importancia de este proyecto para la investigación se basa en que viene a crear infraestructura física como redes viales las cuales están divididas como tales entre la región del Pacífico y la del Atlántico, pero que viene a entrometerse en el manejo de mercancías que atraviesen la región ágilmente.

A lo que se le llama El Corredor de Puebla-Panamá es la parte del Pacífico en la que atraviesa Centroamérica con una longitud de 20% menor que la carretera interamericana. Cuenta con una mejor topografía al desplazarse por la costa pacífica del istmo, y pasa a través de las zonas de mayor desarrollo de la región y está conectado con otras vías a las principales ciudades, centros de producción y puertos de la región esto lo atribuye Jorge Cabrera para el Segundo Informe sobre Desarrollo Humano en Centroamérica y Panamá. (Cabrera, s.f)

En el cual también está la parte de El Corredor del Atlántico, en el cual se da la construcción de puertos marítimos junto con la construcción de áreas importantes para la producción que vendrían a aportar en la generación de empleo permanente a los alrededores del proyecto.

El principal objetivo sería;

El Corredor Vial del Atlántico integraría los países de México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador. El desarrollo de la estrategia turística y económica de cada país involucrado recibiría apoyo con la concreción de obras que permitan a esta Región disponer de un corredor internacional, a través de una carretera con características geométricas que garanticen la seguridad y el desplazamiento rápido de vehículos de carga y ómnibuses. (Cabrera, s.f)

Cabe en la misma idea de Cabrera, se plantea que uno de los más importantes objetivos para el desarrollo dentro de las relaciones internacionales regionales, sería empezar la realización de un proyecto o tratado en el cual poner a los países centroamericanos a negociar mediante la necesidad de uniones y facilidades aduaneras. Dentro del entorno mundial el estudio analiza cómo las mega tendencias en la industria marítima hay reducción de costos por medio de las líneas navieras siendo de gran importancia los volúmenes de las cargas que se puedan transportar.

Siendo necesario las tasas de fletes bajas; más servicios principales y alimentadores (puertos concentradores y *feeders*); servicios tipo "*pendulum*"; construcción de buques *Post-Panamax*. (Cabrera)

De la iniciativa presente anteriormente se desarrolló la idea del Canal Seco de Honduras el cual es una de las promesas más vivas con respecto a proyectos similares al canal seco

interoceánico de Costa Rica, en el cual viene con el objetivo esencial de poder transportar mercancías entre Atlántico y Pacífico según la página web hondureña:

Creando una conexión mediante los puertos trabaja en el desarrollo de una vía Interoceánica que permitirá la interconexión de Puerto Cortés (en el Atlántico) con La Unión (en el Pacífico Salvadoreño). Es un proyecto que beneficiará a cuatro países, Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua. (honducargo, 2015)

Por medio de esta obra lo que se espera es lograr tener una vía alterna al Canal de Panamá, el cual no busca una competencia como tal, sino otra oportunidad de pasar mercaderías de menor que las que transcurren por el país canalero, con la existencia de un corredor entre Honduras en conjunto con El Salvador y Nicaragua.

Algunos de los beneficios que se espera del Canal Seco de Honduras según la compañía de logística son:

- a) Reducir los costos de los fletes marítimos en su paso por Panamá.
- b) Ahorro de tiempo.
- c) Los contenedores desembarcados, serán transportados por la vía rápida de 4 carriles.
- d) Se visualiza que una vez terminado este proyecto se convertirá en la columna vertebral de la economía del país.
- e) Surge como competidor del canal interoceánico de Nicaragua.

Por ende, se puede recalcar cómo es que la idea de un canal seco interoceánico es una propuesta que no es exactamente novedosa, ya que desde la época de la colonia se utilizaban métodos para poder cruzar de costa a costa. De forma que naturalmente es la manera más fácil y conforme fueron avanzando los tiempos se fue dando la necesidad y muy importante

visualizando la oportunidad que existe en Centroamérica para poder tener vías más ágiles para llegar a Asia, Europa o al mismo continente hacia diferentes hemisferios.

Uno de los conceptos que engloba todo el tema de la lucha de intereses de las potencias a través del tiempo, se puede explicar por medio de la geopolítica en la que en conjunto al sistema internacional hacen notoria la incidencia o trascendencia que un proyecto que llegue a cambiar la realidad de un tema como el comercio internacional es siempre un punto focal como se ha visto en los casos históricos de los planes o en el caso del Canal de Panamá.

Geopolítica, es el estudio de la influencia del espacio geográfico sobre los estados y su política (López Trigal, 1999, p283) como se entiende la implicación de esa influencia de la política sobre un territorio geográfico trasciende la idea de la libertad soberana de un Estado, esto ocurre cuando países con fuerzas militares y económicas ejercen su facultad de potencia sobre territorios que no tienen una capacidad para negarse, por ende, las decisiones políticas terminan siendo los fines de las potencias.

La geopolítica nace de las ciencias políticas y de la geografía política, y por lo tanto, hace parte de las primeras y se constituye en una ciencia dinámica que estudia la influencia de los factores históricos, políticos, sociales y económicos en la vida y proyección del Estado y por lo tanto, sus conclusiones son de tipo político; es útil para deducir necesidades y determinar los objetivos del Estado con miras a mantenerlo o como forma de alcanzarlos, para lo cual, se basa en la geografía política. A la inversa, establece las consecuencias geográficas de una política y guía al estadista y al conductor político. (Montenegro, 2006, p117)

Parte importante de la presente investigación es la implicación en las relaciones internacionales, lo que significa que por ende el canal seco interoceánico es un proyecto con un carácter trascendente que afecta el comercio internacional y la realidad actual. Esto deja espacio

para que la geopolítica a nivel mundial entre en su juego como en el caso del Canal de Panamá donde la su construcción significo de manera implícita la supremacía de Estados Unidos sobre este y un dominio de la zona, no solamente en el comercio si no que influye en la presencia sobre el país y las zonas cercanas a este siendo prácticamente dueño de una de las maneras más innovadoras de transportar del Atlántico al Pacífico.

La posición geográfica de Centroamérica, es bastante interesante e importante para los estrategias que piensan en el beneficio que tiene la región, ya que es de esas partes privilegiadas donde es posible que un solo país tenga la capacidad de tener ambos océanos en sus costas. Esto ayuda a la implementación de la idea de la conectividad interoceánica, por eso es destacable como desde inicios de la colonización se hablaba de estos proyectos fundamentales para darle un giro en ese momento al comercio y así poder expandirlo de la mano de mayor producción de capital y de riquezas.

Por lo que para el comercio la unión de los océanos siempre viene siendo un beneficio que la globalización lo exige y por lo que existen factores que serían una forma de crear tanto competitividad y aumentar la capacidad de producción de los demás países. Que se puede analizar en un futuro podrían exportar mayor cantidad de mercancías gracias a tener la posibilidad de poder utilizar otros métodos de transporte a esto se le puede incluir la multimodalidad como un beneficio novedoso.

Hoy en día, en la ruta entre América y Asia, son numerosos los barcos de última generación que a gran velocidad desean llegar a sus destinos finales. Los sectores de las comunicaciones y los servicios de transporte asumen un alto grado de importancia en el comercio interoceánico, ya que las mercancías a los insaciables mercados orientales o a las sofisticadas mercados de Estados Unidos y Europa requieren de rutas seguras y sistemas de transporte modernos. (La Prensa, 2007, p s.f)

Es importante recalcar que el crecimiento Asia es uno de los factores que tienen una posición destacable, esto debido a que una potencia como China tiene la capacidad económicamente para construir este tipo de proyectos muy fácilmente y se podría crear una tensión o juego de poder con EEUU por un dominio de esta naturaleza al mismo tiempo favorecería la necesidad de algunas exportaciones. Véase que históricamente el comercio aumentó con el crecimiento de China y su incidencia en América Latina siendo uno de los mercados que actualmente más exige.

La demanda de tráfico interoceánico la determinan dos componentes principales: el movimiento de carga que surge del intercambio comercial, y la ubicación del punto de origen y destino de la carga. El movimiento de carga por el Canal de Panamá ha evolucionado en sus 99 años de operación conforme a las transformaciones que han ocurrido en el entorno económico-político internacional, los cambios tecnológicos, las políticas comerciales internacionales y los requerimientos de materias primas, productos procesados y terminados de las principales economías que se benefician de la ruta del Canal. (Sabonge, 2014,p10)

La necesidad radica en que las empresas ocupan expandir sus mercados y mejorar la capacidad de llegar a sus destinos por lo que la realidad es que el Canal de Panamá no está siendo suficiente para satisfacer los mercados tan grandes. Existen dudas de las empresas navieras de ciertos buques que son demasiado grandes y no cuentan con la seguridad adecuada para no poner en riesgo infraestructura y al mismo personal. (Prieto, 2019, ps.f)

Por lo que se considera pertinente mencionar, según esta situación cada vez se le exige aún más al Canal de Panamá, tener mayor eficiencia para pasar los grandes buques contenedores. Es verdad que han logrado una expansión, que claramente sufrió de ciertos atrasos, pero esta generó un cambio dentro de la realidad del comercio y de esta manera se sustenta la importancia al aumentar la competitividad con un canal seco interoceánico de una manera más eficiente que también viene siendo una posibilidad bastante atractiva.

Estas exigencias se pueden incluir en cómo se mantiene el comercio marítimo por medio de las embarcaciones que existen a nivel mundial, claramente la tecnología avanza y con ella la cantidad de embarcaciones que se logran crear o la cantidad que pueden transportar. Lo anterior es relevante debido a que existen cambios dentro de las realidades del comercio marítimo, pero no dejan de ser un factor que demuestra lo feroz que se vuelve el mercado.

Dentro de esas embarcaciones existen tipos los cuales se adaptan según las capacidades y necesidades de los puertos donde atracan para realizar las descargas, o en el caso del Canal de Panamá los barcos que tienen las medidas necesarias para poder atravesarlo. Dentro de estas existe una lista de tipos de buques como los petroleros, graneleros y de carga seca o portacontenedores siendo cada uno con diferentes características, pero en un fin siendo utilizados para el transporte.

Existen una variedad bastante amplia de barcos petroleros como los “*Panamax*” el cual durante mucho tiempo fue uno de los principales barcos que cruzan el Canal de Panamá, estos poseen las medidas exactas para pasar por las viejas esclusas del Canal, también existen los petroleros muy grandes de 200.000 TPM o más, los “*Aframax*” con una capacidad de 80.000 a 119.999 TPM es un tamaño de buque que utiliza de Gravamen Promedio de Rango de Carga se utiliza para calcular el costo del transporte o el “*Suezmax*” que es considerado el mayor petrolero que puede transitar por el canal de Suez con 120.00 y 200.000 Tm de peso muerto. (Larrucea, 2009, p5)

También existen los tipos gran cargador de petróleo entre 200.000 y 325.000 Tm de peso muerto o los “*Ultra Large Crude Carrier*” que posee una capacidad de 325.000 Tm de peso muerto los cuales se han dejado de construir siendo un buque con una magnitud sumamente amplia. (Larrucea, 2009, p5) . Estos barcos al contrario de los feeders que son embarcaciones medianas que suelen alimentar a estos otros barcos más grandes.

Los graneleros son los encargados de transportar granel, usualmente se encargan de trasportar cargas solidas a granel siendo uniformes en composición siendo cargadas directamente. Las principales cargas que se transportan en graneleros son considerable principalmente transportan mineral de hierro, carbón, grano, bauxita, alúmina y roca de fosfato, acero, minerales, cemento, azúcar, cuarzo, sal, fertilizantes, azufre, chatarra, agregados y productos forestales (J, 1993, p15)

A estos se les denomina graneleros de carga seca y mineraleros existen de diferentes capacidades, por ejemplo, los “*Capesize*” de 100.000 TPM o aún más, los “*Panamax*” que son de 65.000 a 99.999 TPM, los “*Handymax*” 40.000 a 64.999 TPM y los “*Handsize*” de 10.000 a 39.999 TPM usualmente llevan una carga combinada. (Naciones Unidas, 2018, p4)

Y uno de los más reconocidos los buques portacontenedores son los buques mercantes encargados de transportar carga en contenedores estandarizados. El contenedor es un ortoedro, un envase, una caja metálica donde se estiban todo tipo de mercancías para poderse transportar de forma protegida. Las dimensiones del buque dependen de las dimensiones de los contenedores. (Martin, 2014, p7)

Existen los buques “*Panamax*” más de 3.000 unidades equivalentes a 20 pies (TEU) con menos de 33,2 m de manga, normalmente vistos en el Canal de Panamá estos aún se mantienen en funcionamiento a pesar de que han sido superados. Los buques “*NeoPanamax*” que son diseñados para que transiten por espacio canalero con un máximo de 49 m de manga y 366 de eslora que pueden pasar por las esclusas ampliadas del Canal de Panamá. (Naciones Unidas, 2018, p4)

Para la presente investigación es relevante desarrollar los buques a los que se les denominan Triple E los cuales son lo suficientemente grandes para no pasar por las esclusas del Canal de Panamá y están destinados en su mayoría a cruzar el canal de Suez perdiendo una gran oportunidad de dirigirse a diferentes puertos y aun así han logrado éxito con su existencia según Jon Anasagasti

(2012) estará ligado a la reducción del número de puertos de escala de cinco a dos o tres en ambos extremos de las rutas, con la necesaria colaboración entre armadores y operadores. Como consecuencia se irá reduciendo sustancialmente el número de los grandes puertos “*hub*” (p12).

Lo que sucede al respecto, es que no será necesario que las embarcaciones tengan que hacer una gran cantidad de escalas con buques que cada vez serán más avanzados, por ende, es de suma importancia los puertos estratégicos con posiciones que sean más competitivas.

Los buques “*Post Panamax III*” y Triple E son considerados buques “*Post New Panamax*” o “*Post Neo Panamax*” ya que son más grandes que las especificaciones del Canal de Panamá ampliado en 2016. Aunque en realidad, incluso un barco de 50 metros de manga, es decir con 20 filas de contenedores sobre cubierta ya puede ser considerado como “*Post New Panamax*” o “*Post Neo Panamax*”, pues excede el ancho permitido por las nuevas dimensiones del Canal de Panamá. (Zamora, 2017,p1)

En relación con lo anterior se encuentra las rutas comerciales, como se ha mencionado los avances de los buques los ha hecho tener mayor capacidad y además también recorrer mayores distancias lo que significa que las rutas comerciales han tenido bastantes cambios. Las embarcaciones son producidas para diferentes necesidades de especialmente para canales marítimos, es rescatable la mención de que la mayoría de los buques “*Post Panamax*” tienen un motivo de función transoceánico de aquí radica la importancia de este tipo de buques.

Aunque, como hemos visto, la actual tendencia al gigantismo se está ralentizando, viendo como la demanda va a la baja debido a la sobrecapacidad de espacio de carga existente, no es difícil augurar que con el tiempo los tamaños de los buques irán aumentando, siempre dentro de los límites mencionados del “*round the World*”, siendo éste un concepto básico dentro de los tipos de servicios que funcionan en estos tráficos, consistiendo en dar la vuelta al mundo navegando de Este a Oeste, visitando distintos puertos. Concepto totalmente diferente al “*pendulum*”, que consiste en navegar al Este y luego al Oeste, utilizando centros

de transferencia intermedios, con grandes puertos “*hub*”, alimentándolos con buques “*feeders*” desde puertos más modestos. Aparte de estos dos conceptos, está el más clásico que es el “*end to end*”, que sería el tráfico normal desde un origen a un destino final, con puertos intermedios. (Anasagasti, 2012,p12)

En el ámbito de las rutas comerciales es de suma importancia mencionar que el sector de América Latina, se ha estado relacionado cada vez más con el famoso proyecto de la Nueva Ruta de la Seda siendo basada en la ya antigua iniciativa de la ruta comercial marítima de la Ruta de la Seda. Esto es digno de darle cierto hincapié debido a que eso significa que la República Popular de China tiene una intención de mantener un dominio de los mares en gran parte del continente.

Por lo que es prácticamente predecible que un Canal Seco Interoceánico tenga una importancia bastante fructífera dentro de sus intereses geopolíticos de modo que el comercio internacional tendría una injerencia directa de la política de las potencias. Un caso parecido al que ocurrió con el Canal de Panamá y la influencia norteamericana, las rutas comerciales mueven el comercio internacional el cual genera riquezas y recursos donde las potencias son expertas en perseguir.

El liderazgo del transporte marítimo ha consolidado una ruta principal intercontinental alrededor del Mundo, que puede verse alterado en las próximas décadas, fundamentalmente por dos motivos: las nuevas derrotas oceánicas entre naciones emergentes y la aparición de rutas alternativas más cortas debido al desarrollo de la navegación entre hielos, aún con fuertes reticencias tanto tecnológicamente y meteorológicas como medioambientales. (Cerbán y Piniella, 2014, p65)

De manera que todo lo que rodea al canal seco interoceánico es sumamente amplio dirigiéndose desde lo más amplio como sistema internacional, globalización, el comercio internacional y todo lo que conlleva el transporte de mercancías. Todo radica alrededor del interés

como se mencionaba anteriormente, la misma globalización no tiene ningún problema en aprovechar el deshielo de los polos para mejorar la transición y ser más ágiles y eficientes.

El sistema internacional controlado permite que esto ocurra, no es de extrañar el interés de Estados Unidos en el Canal de Panamá el cual le permitió una posición estratégica y ahora se mantiene una China feroz en el comercio internacional. Las rutas comerciales se requieren que sean más eficientes donde la velocidad es fundamental y se considera una ventaja para poder satisfacer a los mercados que exportan e importan y al mismo tiempo crean los grandes buques para transportar esa misma carga, así que de cierta forma el mundo requiere y pide estar cada vez más cerca uno de otros con un solo propósito, que es ganar cada vez más dinero.

## **CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO**

En la siguiente investigación se tiene como objetivo obtener fuentes desde diferentes fuentes, por ende, la importancia del marco metodológico en cual se explicará las ideas por las cuales se espera recaudar la información por medio de las ideas y la fuente por la cual se ajuste mejor al mecanismo que se necesite para buscar resolver el problema de la investigación. Por medio de estudios existentes que posean un nivel alto de sustento para que por medio de esta parte teórica el argumento sea sustancial y mantener la veracidad de la investigación, como de la misma manera se buscará que las entrevistas que se realicen sean con expertos enfocados en la materia que ayuden a dar un aporte al objetivo de la investigación.

### **3.1 Enfoque de la investigación**

Para el buen entendimiento de la investigación y el mejor aprovechamiento de esta el enfoque cualitativo es el que brinda la función específica para lograr sustentar y cumplir con el objetivo. La necesidad de esta proviene del estudio del fenómeno que provoca a nivel social, económico y claramente dentro de las relaciones internacionales el proyecto del canal seco interoceánico en Costa Rica, el cual para la investigación es necesario la recolección de información de fuentes confiables.

Con frecuencia se basa en métodos de recolección de datos sin medición numérica, como las descripciones y las observaciones. Por lo regular, las preguntas e hipótesis surgen como parte del proceso de investigación y éste es flexible, y se mueve entre los eventos y su interpretación, entre las respuestas y el desarrollo de la teoría. Su propósito consiste en “reconstruir” la realidad, tal y como la observan los actores de un sistema social previamente definido. (Hernández Sampieri, 2004)

Ya que por el tema del canal seco interoceánico es un tema que afecta a la población costarricense, es dado que la investigación sea cualitativa, ya que de esta manera se encuentra la forma en que se entiende el fenómeno internacional y por lo tanto cabe dentro de la investigación social que se considera flexible. De manera que los eventos de interpretación se pueden observar por medio de la recolección de los datos que llevarán a una conclusión sustanciosa generando un aporte.

Martínez afirma que no se trata, por consiguiente, del estudio de cualidades separadas o separables, se trata del estudio de un todo integrado que forma o constituye una unidad de análisis y que hace que algo sea lo que es: Una persona, una entidad étnica, social, empresarial, un producto determinado, etc.; aunque también se podría estudiar una cualidad específica, siempre que se tenga en cuenta los nexos y relaciones que tiene con el todo., los cuales contribuyen a darle su significación propia. (p.128)

De modo que las cualidades serán los puntos más importantes para el desarrollo de los objetivos, cada uno posee características que en conjunto lograrán crear una concordancia para formar la investigación, como en la cita anterior se menciona se forma el todo. Añadiendo la parte de la observancia del fenómeno que se investiga de la mano con las entrevistas especializadas que vienen a ser un aporte fundamental para el desarrollo aportando al mejor entendimiento.

De esta manera, la investigación cualitativa trata de identificar la naturaleza profunda de las realidades, su estructura dinámica, aquella que da razón plena de su comportamiento y manifestaciones. De aquí, que lo cualitativo (que es el todo integrado) no se opone a lo cuantitativo (que es sólo un aspecto), sino que lo implica e integra, especialmente donde sea importante. (Martínez, sf.)

### **3.2 Diseño de la investigación**

Diseño de la investigación es el medio por el cual se busca la comprensión del método, el cual indique como se van a encontrar las respuestas a las preguntas planteadas, de esta manera crear la estructura para que la investigación tenga la manera más adecuada para su desarrollo. Por este medio se organiza y se plantea las ideas para ir concretando mediante un hilo conductor y crear una concordancia entre el todo de la investigación.

El objetivo de una investigación exploratoria es, como su nombre lo indica, examinar o explorar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado nunca antes. Por lo tanto, sirve para familiarizarse con fenómenos relativamente desconocidos, poco estudiados o novedosos, permitiendo identificar conceptos o variables promisorias, e incluso identificar relaciones potenciales entre ellas. (Cazau, 2006,p6)

En la investigación exploratoria se estudian qué variables o factores podrían estar relacionados con el fenómeno en cuestión, y termina cuando uno ya tiene una idea de las variables que juzga relevantes, es decir, cuando ya conoce bien el tema. La información se busca leyendo bibliografía, hablando con quienes están ya metidos en el tema, y estudiando casos individuales con un método clínico. (Cazau, 2006, p6)

Alrededor de la investigación presente sobre el canal seco interoceánico se destaca que es poco estudiada, al menos en el área pública no ha sido de una relevancia constante. Por ende, se puede tomar en cuenta lo que menciona Cazau en la cita anterior, es una oportunidad para acercarse al tema por ser un posible fenómeno de cambio en el área económica y social de Costa Rica.

Diseño equivale a la concepción de un plan que cubra todo el proceso de investigación, en sus diversas etapas y actividades comprendidas, desde que se delimita el tema y se formula el problema hasta cuando se determinan las técnicas, instrumentos y criterios de análisis. (Rojas, 2011, p43)

Con respecto a la investigación el plan por medio del proceso donde se obtienen los datos, se entiende como se delimita la investigación del proyecto del canal seco interoceánico, el cuál en el planteamiento del problema se considera una forma en la que se pueda expandir el conocimiento conjunto sobre el tema. Esperando que por medio de todas las indagaciones se deje claro al lector que debe tomarse y que no en cuenta para el desarrollo de los objetivos.

El diseño de la investigación o diseño metodológico de una investigación, implica la aplicación del método científico pues (...), encierra el conjunto de procedimientos racionales y sistemáticos, encaminados a hallar la solución de un problema y, finalmente, verificar o demostrar la verdad de un conocimiento. (Rojas, 2011, p43)

### **3.3 Fuente de indagación**

En toda investigación es necesario el material en el cual se va a sustentar el desarrollo del tema, debido a que la información debe ser la que respalde como tal por medio de la originalidad y especialización. Se busca para lograr en conjunto los de datos necesarios para crear a partir de ellos análisis en el que se basará para crear una opinión concreta.

Este tipo de fuentes contienen información original es decir son de primera mano, son el resultado de ideas, conceptos, teorías y resultados de investigaciones. Contienen información directa antes de ser interpretada, o evaluado por otra persona. Las principales fuentes de información primaria son los libros, monografías, publicaciones periódicas, documentos oficiales o informe técnicos de instituciones públicas o privadas, tesis, trabajos presentados en conferencias o seminarios, testimonios de expertos, artículos periodísticos, videos documentales, foros. (MCE. Marisol Maranto Rivera, 2015)

Por medio de una variedad de fuentes distintas es que la investigación se formulará. Con la utilización de estudios previos realizados anteriormente tomando en cuenta públicos y privados en

las que se tenga acceso a su utilización, así como también las entrevistas a especialistas expertos en el tema que estén realmente formando parte del proceso para la construcción del canal seco interoceánico.

Por eso Rojas, 1977 menciona que cuando se han seleccionado las obras y artículos, es decir, cuando se ha efectuado la revisión bibliográfica y hemerográfica, se analizará el contenido de los libros y artículos escogidos. Se sugiere que previamente se consulte el índice para determinar los capítulos o apartados que contienen información de integra para el estudio. Cabe señalar que el investigado debe estar al pendiente de los nuevos avances teóricos sobre la cuestión que analiza, por lo que debe realizar una permanente revisión de las fuentes documentales pertinentes. (p.95)

Según describen Taylor, S.J.R, 1987 y Bogdan el otro método de investigación utilizado se refiere a que, las entrevistas en profundidad siguen el modelo de una conversación entre iguales, y no de un intercambio formal de preguntas y respuestas. Lejos de asemejarse a un robot recolector de datos, el propio investigador es el instrumento de la investigación, y no lo es un protocolo o formulario de entrevista. El rol implica no sólo obtener respuestas, sino también aprender qué preguntas hacer y cómo hacerlas. (p.195)

Por medio de fuentes documentales, bibliográficas, electrónicas o las denominadas entrevistas a profundidad.

- a) Las fuentes documentales se espera que sean con base a los estudios realizados, publicaciones periódicas, del sector privado o público por medio de instituciones del gobierno.
- b) Las fuentes bibliográficas serán utilizadas en su mayoría por medio de revistas o artículos de publicaciones periódicas tanto digitales como físicos.

- c) Fuentes electrónicas que se obtengan por medio del internet en el cual las sean de veracidad o sean oficiales del gobierno como tal, así como también empresas privadas las cuales tengas información al acceso o estudios similares a nivel internacional.
- d) Fuente por medio de las entrevistas, en las cuales se buscan las personas más idóneas en el tema, especializadas para lograr concretar de mejor modo la idea central de cada objetivo y poder desarrollar propiciamente la investigación.

**Población:** el entrevistado debe ser una persona profesional, con estudio académicos, especializados en relaciones internacionales, comercio internacional, economía y/o finanzas.

**Muestra:** en su disposición será una persona activa en el análisis o desarrollo del plan o estrategia en la construcción del canal seco interoceánico.

### 3.4 Variable o categorías de análisis de la investigación

Objetivo	Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Definición instrumental
Desarrollar la historia de la propuesta del canal seco interoceánico en la República de Costa Rica.	Historia de la propuesta del canal seco interoceánico.	Desde la época de la colonia se determinó importante la necesidad de crear una manera en la cual pasar mercancías del Atlántico al Pacífico, usualmente por la vía marítima.	La necesidad nace con la visión de expandir el comercio con las colonias y específicamente para el transporte de mercancías entre Europa y Asia en una época en el que le mercantilismo dominaba el ideal	

			de creación y expansión.	Revisión bibliográfica
	Historia del canal seco interoceánico en Costa Rica	Se considera como un megaproyecto que tuvo estudios en la zona norte por la accesibilidad que brinda la zona para el proyecto.	Para Costa Rica es una oportunidad única en la cual podría optar por la construcción de un canal seco interoceánico como el más innovador proyecto en la región el cual es un aporte de gran impacto no solamente por lo que transita dentro del país, si no como también, para el comercio internacional.	
Analizar los posibles parámetros de competencia del canal seco interoceánico contra el Canal de Panamá.	Competitividad del canal seco interoceánico de Costa Rica frente al Canal Marítimo interoceánico de Panamá.	La actividad de cualquier empresa, en tanto en cuanto sus productos puedan exportarse, está vinculada al transporte internacional de su propia mercancía.	Uno de los principales efectos del canal seco interoceánico es precisamente involucrar a Costa Rica en una nueva ruta de comercio a la cual solo se le	Revisión bibliográfica

		Incluso en caso contrario, el movimiento comercial interno depende, en gran parte del transporte. (Comunicación Moldtrans, 2014)	puede compararse con la importancia que existe en el Canal de Panamá.
Logística del Canal Seco Interoceánico frente al Canal marítimo.	Una de las variables más importantes es el tiempo de entrega de las operaciones internacionales, definiéndolo como que el tiempo es dinero, lo cual es aplicable por completo al comercio internacional. Las empresas que importan o exportan, suelen llevar adelante transacciones cuyos montos superan con creces los correspondientes a las operaciones que realizan en el mercado interno. Al ser tan alto	Uno de los motivos que garantiza al canal seco interoceánico como un proyecto visionario es el hecho de que la rapidez con que las mercancías se lograrían pasar del Océano Pacífico al Océano Atlántico o al revés sería un cambio para la realidad del comercio internacional y la afectación más importante del proyecto.	

		<p>el valor de transacción, la inmovilización del capital involucrado resulta importante y costosa.</p> <p>(mastercardbiz, 2017)</p>		
<p>Identificar los eventuales beneficios y los beneficiarios del desarrollo del canal seco interoceánico en la República de Costa Rica.</p>	<p>Ventajas y desventajas del canal seco interoceánico de Costa Rica</p>	<p>El desarrollo de las comunidades es uno de los puntos clave, ya que al ser el canal seco interoceánico un proyecto en el que se atraviesa el país por medio de vías férreas y carreteras, por ende, estos pasan por ciudades y pueblos que verían un cambio en su normal vivir dentro de las comunidades.</p>	<p>Se esperaría un cambio dentro de las comunidades y ciudades por las que atravesase, especialmente con la creación de empleo, ya que el proyecto atraviesa la parte norte del país la que casualmente es una de las zonas más abandonadas por el desempleo, lo cual sería el primer factor en mostrarse y después con un posible desarrollo dentro de las comunidades.</p>	<p>Entrevista a profundidad</p>

	Beneficiarios del canal seco interoceánico de Costa Rica	La construcción y la operación exitosa de un Canal Seco Transoceánico 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 <i>hub</i> y centro logístico para las Américas. (Loría L. G., 2016, p54)	Al construir una nueva forma de trasladar mercancía el mercado internacional verá nuevas oportunidades, por ende, Costa Rica tendría la capacidad única de tener la movilidad de contenedores lo suficientemente alta que países o empresas trazarían nuevas rutas de comercio.	
Explicar el impacto para la geopolítica-económica costarricense con la existencia del canal seco interoceánico.	El interés de las potencias sobre el posible canal seco interoceánico.	Dentro de la una realidad, donde el canal seco interoceánico sea una realidad, hay que tomar en cuenta cómo es que esta incide en el panorama mundial. De la mano del análisis por medio de comparación del	El hecho de que sea el canal seco interoceánico un proyecto que tiene como base crear nuevas rutas comerciales es posible que existan beneficios como desaciertos, por ende, es crucial	Entrevista a profundidad

		Canal de Panamá como uno de los principales puntos estratégicos dentro de Latinoamérica.	entenderlo dentro del marco de la investigación.
	Posibles impactos geopolíticos en CR con el canal seco interoceánico.	El gran interés de la creación del canal seco interoceánico es debido al gran impulsor de este aumento en el comercio, pero también hay un factor de estrategia que se puede empezar a manejar, cuando se habla de la posibilidad de que alguna otra potencia tenga un interés de posicionarse en la región.	El fin del proyecto es el transporte de la mercancía de océano a océano, por lo tanto, es importante demostrar como este puede lograr que los países especialmente los que producen en grandes cantidades vean la nueva oportunidad de utilizar el canal seco interoceánico por el cual aumentaría el interés sobre Costa Rica

### 3.5 Instrumentos

Para la recolección de datos es de suma importancia la búsqueda de diferentes recursos en los que es necesario dentro de la investigación de diferentes datos en los cuales se buscará las entrevistas a las personas más indicadas. Se buscará comprender desde su perspectiva como parte del sustento para la investigación de la forma más objetiva, la utilización de estudios sobre el canal seco interoceánico será de suma importancia en los que se logre entender las características o los costos para hacer el análisis del proyecto.

Todos los instrumentos son importantes porque de esta manera se adquieren mejores aspectos y cada una tiene su manera específica en que se presenta como una mejor opción que otra, debido que dependiendo del problema se escoja el instrumento el cual sea el más adecuado para obtener la información. Es intrínseco que se debe estar consciente de cuáles son las ventajas o las mismas dificultades en las cuales se va a especificar ese instrumento.

Objetivo I: Para el objetivo número uno es adecuado utilizar la revisión bibliográfica en la cual permitirá comprender el historial que ha existido que durante las últimas décadas ha ocurrido.

Autores	Historia de la necesidad de un canal seco interoceánico	Historia del canal seco interoceánico en Costa Rica

Objetivo II: Para comprender los parámetros del canal seco interoceánico se utilizará la revisión bibliográfica debido a que es necesario la investigación de los datos del Canal de Panamá y posibles en Costa Rica.

Autores	Competitividad del canal seco interoceánico frente al canal marítimo interoceánico.	Logística del Canal Seco Interoceánico frente al Canal marítimo.

Objetivo III: se dará el desarrollo de la entrevista a profundidad, se buscará a un experto que sea el adecuado con el objetivo que logre aportar de manera cuantiosa en el tema sobre quien sería los beneficiarios o beneficios que trae consigo en el desarrollo en el proyecto en Cosa Rica.

1. ¿Cómo cambia la eficiencia en el proceso entre un canal seco y un canal marítimo en términos de competitividad?
2. Al estar el canal seco en una parte estratégica del país ¿existe una relación de ventaja en los costos de transporte y la distancia que recorre?
3. ¿Existiría un cambio en la regularidad del transporte de mercancías entre el océano pacífico y atlántico?
4. ¿Se volvería Costa Rica un centro estratégico en Latinoamérica? ¿Porqué?
5. ¿Cuál es el impacto económico con la posible construcción del canal seco interoceánico a nivel regional y nacional?

Objetivos IV: para lograr comprender el impacto en la geopolítica de Costa Rica con la construcción del canal seco interoceánico se buscará un experto para hacer una entrevista a profundidad que posea la capacidad para crear una visión de cuál sería el cambio para el país.

1. Para usted ¿cuál es el interés de las potencias sobre un canal seco interoceánico en una posición estratégica como la costarricense dentro de Latinoamérica?

2. ¿La financiación por parte de una potencia sería una forma de demostrar dominio hegemónico en la región?
3. ¿Cree usted que el canal interoceánico sería un punto estratégico en la geopolítica mundial?
4. ¿Su posible construcción crearía más interés en crear relaciones diplomáticas por parte de países que Costa Rica no tiene actualmente o son muy escasas?
5. ¿Habría un cambio en la geopolítica económica a nivel internacional para Costa Rica?

### 3.6 Recolección de datos

**Objetivo I:** Desarrollar la historia de la propuesta del canal seco interoceánico en la República de Costa Rica.

Autores	Historia de la necesidad del canal seco interoceánico	Historia del canal seco interoceánico en Costa Rica
Manuel M. de Peralta	Por medio de D. MANUEL M. DE PERALTA cuya persona escribió sobre el canal interoceánico de Nicaragua en su mayoría pero que le da importancia a Costa Rica y también lo toma en cuenta, así que para 1887 escribe sobre que, Costa-Rica está adelantando la conexión por ferrocarril entre el puerto Limón y el golfo de Nicoya, y la disminución de los gastos y	

	del tiempo en el traspaso del flete de los buques a los carros permitirá que los caminos transcontinentales compitan con el canal. (idea de canal en Nicaragua) (Peralta, 1887)	
Ronald Soto Quirós		Dentro de la historia del canal se encuentra la idea que se descubre por medio de los intereses franceses. Los franceses intentaban lograr concesiones en las áreas cercanas a una futura ruta de tránsito interoceánico (...) (Quirós, 2001) Donde el proyecto no parece tener mucho éxito. Sin duda, el sueño del canal no era nada nuevo. Diversos personajes se habían interesado en este proyecto de ruta transístmica diversos personajes se había (Quirós, 2001)
Hernán G. Peralta	Peralta menciona como fue que después de 1821 se forjaron dos problemas entre Nicaragua y Costa Rica. Originaron una	

	<p>política internacional que había sido desconocida anteriormente, interferida en la segunda mitad del siglo XIX por las actividades de la Gran Bretaña y de los Estados Unidos de América en derredor de una posible construcción de los canales, que afectaron la posición de Costa Rica y de Nicaragua, hasta 1850. (Hernán, 1969)</p>	
--	--	--

**Objetivo II:** Analizar los posibles parámetros de competencia del canal seco interoceánico contra el Canal de Panamá.

Autores	Competitividad del canal seco interoceánico de Costa Rica frente al Canal Marítimo interoceánico de Panamá.	Logística del Canal Seco Interoceánico frente al Canal marítimo.
Luis Guillermo Loría Salazar	Loría habla de cómo se podría manifestar la competitividad en el sector, en parte refiriéndose a lo siguiente Las ventajas del establecimiento del Canal Seco en Costa Rica podrían	Menciona que con la utilización de un bote de Un bote de 8000-10000 TEU que provenga desde Asia de 35 días en un viaje cita. Lo que requiere cinco viajes largos para proveer un

	<p>ser importantes. Actualmente, el Canal de Panamá está operando a su capacidad máxima, por lo que el gobierno panameño ha construido nuevas esclusas que permitirán la navegación de grandes barcos. (Loría L. G., 2016, p54)</p>	<p>servicio semanal de múltiples rutas de comercio (...). Y, un servicio directo vía Panamá requiere de 9 mega viajes y debería ser confinado a una sola ruta de comercio (Loría L. G., 2016, p54)</p>
Stefany Marulanda	<p>Para entender la competitividad del canal hay que conocer qué tipo de impacto genera el Canal de Panamá, que tipo de mercados abarca, por ejemplo, en el caso de minerales que se exportan desde Chile, Corea del Sur, China y Japón, Perú u otros productos que se transportan por medio del canal.</p> <p>Para alcanzar sus mercados de destino, principalmente, hacia EE.UU. y Europa, que son los países más beneficiados con la ampliación, cuyo objetivo es generar un impacto directo en las economías de escala y el comercio marítimo</p>	<p>Panamá es considerado un importante elemento dentro de la cadena logística y de suministro internacional, ya que cuenta con una posición geográfica privilegiada, la cual permite acortar tiempos, reducir distancias, minimizar costos, (... )centro de redistribución de mercancías dinamizando el intercambio económico y comercial en el mundo. (Marulanda, 2016)</p>

	<p>internacional. (Marulanda, 2016)</p> <p>Los cuales tendrán algún tipo de competencia junto al canal seco interoceánico de Costa Rica.</p>	
<p>Municipalidad de San Carlos.</p>	<p>En el acta de la Municipalidad de San Carlos en el cual se expuso la idea del canal seco interoceánico el señor Ricardo Lineros, Director Ejecutivo de CANSEC menciona que ya el Canal de Panamá es el único medio que ha tenido un impacto en el mundo, pero que ha quedado desactualizado en las exigencias del comercio internacional actual.</p> <p>Porque los buques que pueden cruzarlo no son lo que hoy día se producen en el mundo, comenta que este Canal es cruzado por once mil contenedores mientras que en el Canal de Costa Rica cruzaría, quince mil contenedores en adelante. (Municipalidad de San Carlos, 2017,p12)</p>	

**Objetivo III:** Identificar los eventuales beneficios y los beneficiarios del desarrollo del canal seco interoceánico en la República de Costa Rica.

1. ¿Cómo cambia la eficiencia en el proceso entre un canal seco y un canal marítimo en términos de competitividad?
2. Al estar el canal seco en una parte estratégica del país ¿existe una relación de ventaja en los costos de transporte y la distancia que recorre?
3. ¿Existiría un cambio en la regularidad del transporte de mercancías entre el océano pacífico y atlántico?
4. ¿Se volvería Costa Rica un centro estratégico en Latinoamérica? ¿Porqué?
5. ¿Cuál es el impacto económico con la posible construcción del canal seco interoceánico a nivel regional y nacional?

**Objetivo IV:** Explicar el impacto para la geopolítica-económica costarricense con la existencia del canal seco interoceánico.

1. Para usted ¿cuál es el interés de las potencias sobre un canal seco interoceánico en una posición estratégica como la costarricense dentro de Latinoamérica?
2. ¿La financiación por parte de una potencia sería una forma de demostrar dominio hegemónico en la región?
3. ¿Cree usted que el canal interoceánico sería un punto estratégico en la geopolítica mundial?
4. ¿Su posible construcción crearía más interés en crear relaciones diplomáticas por parte de países que Costa Rica no tiene actualmente o son muy escasas?
5. ¿Habría un cambio en la geopolítica económica a nivel internacional para Costa Rica?

## CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Uno de los principales puntos de diferenciación en la presente investigación es la relevancia de los canales para el transporte de las mercancías a nivel de comercio internacional, por lo que el canal seco y el canal marítimo son formas existentes que de diferente manera buscan el traslado más eficiente de estas. La relevancia de los trenes ha llegado a ser uno de los factores que propone a los canales secos como una opción viable a nivel mundial.

Siendo Costa Rica un país con una posición geográfica privilegiada en Centroamérica, su vecino del sur la República de Panamá es uno de los principales referentes internacionales cuando se habla de canales y especialmente marítimos debido a que el canal fue una obra de infraestructura patrocinada por el gobierno estadounidense, siendo una de las obras más importantes que llegó a cambiar el escenario del comercio internacional. La idea del canal seco interoceánico en Costa Rica ha estado presente, pero a diferencia del Canal de Panamá no se ha encontrado una situación país que le permita el desarrollo.

El hecho que en Panamá se haya reflejado de manera notable el crecimiento económico y los frutos del desarrollo del país con la construcción del canal deja claro que existe una visualización de lo rentable que es poseer una obra la cual lleva ingeniería de un nivel y magnitud impresionante. Por lo que tener una posibilidad de poder competir de manera directa se ve como un reto factible, pero que merece de delicadeza para su planeamiento.

Un hecho que marca la diferencia entre ambos canales, no solamente es referente a las vías terrestres versus el camino marítimo, es que sus niveles de comparación pueden llegar a ser especialmente en la complejidad de las obras. Se considera que Costa Rica podría llegar a tener la capacidad de poder crear a nivel de región norte una estructura adecuada para las necesidades del mercado internacional para un nivel de competitividad apto para una obra que se le considera como visionaria siendo un proyecto competitivo y no como infraestructura extremadamente compleja como la de los panameños como también aclara el entrevistado Luis Guillermo Loría.

Las condiciones son diferentes entre uno y otro, pero en el caso de tener un canal seco en Costa Rica se tendría notables ventajas con respecto al Canal de Panamá, porque los tiempos de viaje podría bajar en Costa Rica de un puerto a otro en tres horas y si bien es cierto Panamá tiene la infraestructura y un trayecto parecido, nunca se ha preocupado por un canal seco. Hoy en día en Panamá un barco dura en espera aproximadamente un día y ya cruzándolo dura alrededor de 8 horas donde esas 24 horas o más, donde la geografía que Costa Rica posee con la ventaja de que sería en un terreno plano va de 0 a 280 metros y de estos de nuevo a cero, esto en un trayecto de 300 kilómetros eso vuelve al canal muy competitivo y factible para el ferrocarril, siendo eficiente cuando se mueven en llanos o llanuras siendo la mejor opción. (Loría, comunicación personal, 15 de octubre de 2019)

Claramente como menciona el entrevistado el factor de competitividad es el que anima a la construcción del canal seco interoceánico costarricense a ser uno de los principales competidores con su desarrollo ante el Canal de Panamá, lo que viene siendo uno de los factores que más inciden dentro del apoyo que posee la facilidad del transporte, es de suma importancia el hecho de que no existe un tiempo de espera donde el barco tenga que parar el curso para pasar por el canal viene a ser más eficiente y puntualmente más rápido con una diferencia de 5 horas en el tiempo que dura cruzando de costa a costa.

En el mercado el tiempo es dinero, por lo que lo atractivo en estos términos es evidente debido a que es una garantía de rapidez por lo que existen productos que reciben un trato diferente en cuanto el tiempo que pueden soportar en los contenedores, donde tener la posibilidad de poder transportar más rápido llamaría la atención de ciertos sectores de producción especialmente alimentaria. Esto podría llegar a ser cambio de la realidad de ciertos productos, ya que si el tiempo de llegada a su destino es cada vez más rápido su demanda puede crecer.

Desde el punto de vista de diferenciación en competitividad en rapidez es muy posible que el canal seco interoceánico tenga la capacidad de abarcar mercados que en Panamá no es posible,

el hecho que las esclusas por el calado no permitan el tránsito de ciertos tipos de embarcaciones ya produciría un efecto de cambio. Costa Rica tiene esa posibilidad gracias a su posición geográfica que de forma natural existe por lo que el proyecto no necesita de una construcción que tome décadas de una forma terrestre por ferrocarril donde el problema de las embarcaciones Triple E no son un problema para este.

Al ser tan plano permite tener trenes de hasta un kilómetro de largo, con una gran cantidad de vagones con dos pisos dando una gran ventaja comparativa y precisamente eso es lo que permitiría tener muchísima eficiencia para el trasiego de carga. Tomando en cuenta que ya hay muchos barcos que aún con la ampliación del Canal de Panamá no pueden pasar donde van barcos de 15 000 – 20 000 btu de algunos tipos de post panamax, por lo que sería ideal tener un canal en Costa Rica más que todo por la eficiencia en ferrocarril, donde se es más ágil descargando en un puerto y cargando del otro lado. (Loría, comunicación personal, 15 de octubre de 2019)

Parte de la diferenciación que hace Loría, es que el hecho de tener un mercado de embarcaciones que no pasan por el calado en Panamá, ya abre las puertas a que el canal seco interoceánico en Costa Rica tenga tanto una ventaja comparativa como la capacidad de abarcar un sector barquero que actualmente solo se dedica en otras zonas del mundo a el trasiego de mercancías. Esto es parte de la realidad en términos de competitividad con el Canal de Panamá, no es para menos aceptar que la diferencia entre uno y otro proceso de traslado afecta directamente los costos reflejados en el tiempo de traslado.

Cuando se habla de las condiciones óptimas que posee el país es uno de los puntos que más resalta, el hecho de que la planicie permita un tren de un kilómetro de largo doble en un recorrido de 300 kilómetros con un agregado de doble carga proporcionaría en términos de distancia y costos sacar el mayor provecho de la eficiencia del ferrocarril. Además, que el hecho de ser un ferrocarril causa un impacto por las zonas que atraviesa y puede brindar otros tipos de servicios los cuales en la metodología de un canal marítimo no tiene la misma facilidad de acceso dentro de su recorrido.

La comparación de las capacidades del canal seco interoceánico costarricense puede facilitar hacer apreciaciones para llegar a desarrollar y comprender de mejor manera lo que el país puede brindar. Muchos factores de competencia en el mercado existen, pero si se toma en cuenta una comparación en base a las mejores líneas de ferrocarril del mundo como lo es el ferrocarril en Mauritania el cual se le denomina el “tren de hierro” es posible tomar en cuenta ciertos aspectos.

El trazado de dicho tren, alrededor de 700 km de extensión, comprende desde el centro minero de hierro de Zouérat hasta el puerto de Nouadhibou en el Atlántico. Su composición varía, pero siempre supera los 200 vagones (a veces se colocan uno o dos para pasajeros, aunque la mayoría prefiere viajar encima de los de carga) cerca de tres kilómetros de largo, y para su tracción es empujado por cuatro locomotoras, aunque puede llegar a requerir de hasta siete u ocho en dependencia de la cantidad de toneladas que mueva. La frecuencia de las salidas depende del volumen de trabajo de la mina. (Herrera, 2018, p1)

Véase que en 700 km de extensión mide alrededor de 3 km por tren, cuando el canal seco interoceánico en 300km de costa a costa tiene la capacidad de llevar un tren de un kilómetro a doble carga haciendo que la cantidad de contenedores se duplique. Considerando estos hechos comparativos con uno de los trenes de carga que a nivel mundial se le considera de los más largos, deja como resultado para el análisis en Costa Rica como un factor clave dentro de la eficiencia que se esperaría llegar y ofrecer al mercado internacional.

La diferencia entre tiempo/distancia para la navegación de una mega nave a 26 nudos de China o Japón hacia Panamá es de 590 millas; o sea, un día más de navegación respecto a Costa Rica, que equivale a un costo de \$ 140,000. Además, el tránsito a lo largo del Canal de Panamá, sin pérdida de tiempo por congestión, requiere de un día y medio más de la llegada. Y, la distancia adicional desde Cristóbal, Panamá, al Golfo de México o a un puerto en la Costa Este es de 1/4 de día más en bote; por lo tanto, la diferencia de 2.75 días en

tiempo/costo viene a ser un elemento significativo para la comparación general. (Loría, 2016, p56)

Como se mencionaba anteriormente el tiempo es dinero, por lo que tener que esperar menos tiempo en comparación con el Canal de Panamá es un factor de competitividad bastante alto, lo cual abarata los costos y da hincapié a una nueva realidad del transporte de mercancías entre océanos. Tomando en consideración que el Canal de Panamá también ya trabaja en su máxima capacidad el mercado debería de adaptarse a esta nueva posibilidad y por eso es tan importante mencionar los factores que hacen a este proyecto tan visionario.

Existiría un cambio radical no solo de intercambio o trasiego de mercancías, sino que sería una revolución completa de la logística en Costa Rica y en medida aún más si con la existencia del canal se hace una carretera, porque el tren por sí solo no integra, donde se debería prever aunado a la línea se acompañe con una carretera que permita el encadenamiento y la articulación económica de ecoturismo, logístico o educativo por todas las regiones por las que va a pasar el tren. Partiendo del proceso de beneficio acompañados de puntos de logística como el muelle en San Carlos puede ser en Río Frío o Sarapiquí o Siquirres como puntos estratégicos que permitan precisamente que haya un intercambio de mercancías dentro del país, para que no solo sea comercio internacional, sino que haya encadenamientos locales. (Loría c. p., 2019)

Es válido rescatar que para el país no solo tiene una importancia en sus relaciones comerciales, si no que con un proyecto del cual se esperó un impacto tan grande a nivel mundial lo sea también dentro y especialmente para las zonas por las que el canal seco interoceánico atraviesa, véase como la zona norte uno de los sectores que más injerencia podría llegar a tener. Como dice Loría hay muchas posibilidades que aprovechar con un trazado de este nivel en el país ya sea como forma de turismo o ciertas opciones las cuales una Municipalidad como la de San Carlos podría llegar a tomar en cuenta.

Cuando el canal volvió a ser motivo de discusión después del 2014 estimaba las posibilidades de vender al país de forma estratégica, no solamente con la parte de mercancías, sino con los proyectos que se pueden desarrollar alrededor de ella, un ejemplo de esto es la idea de desayune en el Pacífico, almuerce en el volcán y cene en el mar Caribe, esto más allá de una idea de “marketing” refleja una realidad de la geografía que respalda como ventaja al canal seco interoceánico.

Es de conocimiento que lastimosamente gran parte de la zona norte del país es bastante afectada por la pobreza y la pobreza extrema, por lo que el canal seco interoceánico podría ser un proyecto que lograría traer reactivación económica a la zona. Gran parte de estos beneficios vendrían a ser necesarios para una correcta implementación del proyecto y que se pueda traer diferentes formas la zona prospere tomando en cuenta la idea de Loría es necesario que dentro del proyecto de ferrocarril sea acompañado por una vía de automóviles.

La propuesta que actualmente se propone en el Consejo Nacional de Concesiones, le pertenece a la empresa nacional CANSEC la cual es quien ideó el plan para los estudios de prefactibilidad, siendo las empresas de TICO y AMEGA dejadas de lado ante este. CANSEC propone de manera ambiciosa una idea que plasmaría una realidad muy diferente dentro de Costa Rica, en el caso de San Carlos, por ejemplo, presentó el proyecto a la Municipalidad incluyendo un parque industrial de 1.400 ha que traería consigo un impulso para la economía local. (Municipalidad de San Carlos, 2017, p5)

Proyectos como estos son los que se buscarían desarrollar para tener una mayor incidencia e impacto en beneficio de las poblaciones, además se ha tomado en cuenta otros parques industriales en Santa Elena y Parismina. Acompañado de una ambiciosa nueva cultura de turismo en la zona, dentro de la presentación del proyecto al alcalde el señor Ricardo Lineros, Director Ejecutivo de CANSEC menciona como en el Canal de Panamá se aumentó el turismo con interés de ver los barcos pasar y la ingeniería que posee, por lo que se buscaría crear el mismo efecto en estas zonas. (Municipalidad de San Carlos, 2017, p13)

A lo largo del camino del Canal Seco se pueden implementar centros de servicio en los cuales las comunidades locales encuentren: servicios de telefonía, fax, impresión y servicios de apoyo a las empresas pequeñas, conexión a Internet, tiempo de alquiler en computadoras, formación y apoyo en el uso de la tecnología para potenciar a la pequeña empresa, entre otros. (Municipalidad de San Carlos, 2017, p9)

Son muchas las posibilidades que se logran manifestar, en cuanto se entienda en parte, que se debe de presentar un apoyo de parte de las poblaciones que conforman la existencia de la obra, donde se tienen 8 cantones que se involucran que son La Cruz, Upala, Guatuso, San Carlos, Grecia, Sarapiquí, Pococí, Guácimo, Siquirres. En estos cantones existe una gran posibilidad de desarrollo, siendo en consideración como un tema de interés nacional y regional a lo largo de su extensión.

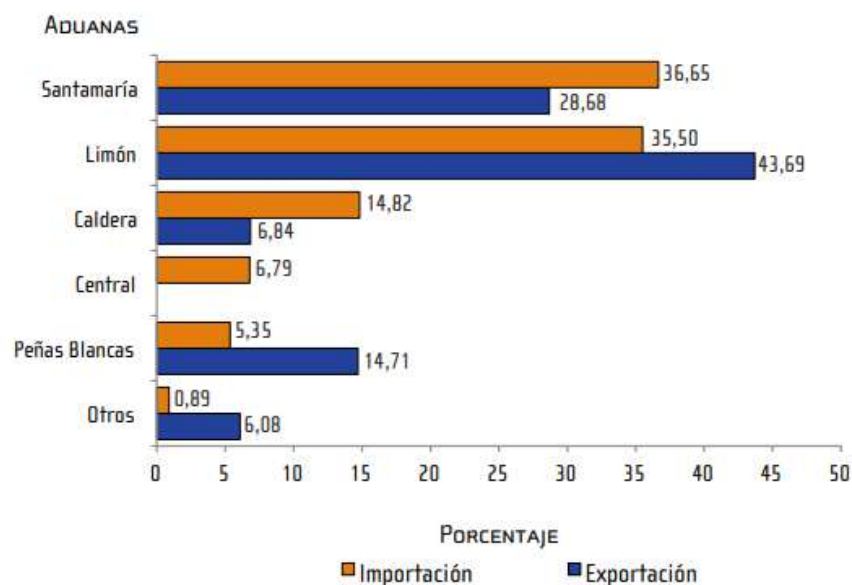
Por lo que naturalmente se debe tomar en cuenta, que el país logra captar dinero de las exportaciones, especialmente, por la facilidad existente a los puertos, mientras se puede lograr crear las 28 comunidades y aumentar el propósito de crear infraestructura más allá del proyecto del canal hay que tomar en cuenta la necesidad de los puertos. De lo anterior el ejemplo más cercano que se puede encontrar buscando una afectación similar a la del canal, puede ser posible que una terminal logística como “APM Terminals” en el futuro próximo les dé un impulso a las cifras de las exportaciones e importaciones costarricense.

Tomando en cuenta que Limón es el puerto más importante de Costa Rica en una de las zonas más pobres como lo es la Huetar Norte, donde el desempleo se manifiesta dentro de la población que ya acostumbrada al trabajo en este tipo de terminales, podría llegar a ser utilizada como una mano de obra de experiencia. Limón es una de las regiones que más le aporta al país y hay que buscar maneras de cómo promover e incentivar el empleo.

Gráfico 1: Distribución porcentual del valor de las exportaciones e importaciones, según aduanas, 2018.

**Distribución porcentual del valor de las exportaciones e importaciones, según aduanas, 2018**

[Valores preliminares]



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos

Recuperado de Estadísticas de Comercio Exterior 2018, INEC, 2018, p3.

Así como también, el puerto del lado Pacífico es necesario una construcción apta, en donde exista el equilibrio necesario entre ambos puertos para un buen funcionamiento, siendo el principal pilar del Pacífico costarricense representado por Caldera, este recibe la mayor cantidad de productos que importa el país de este lado del hemisferio. Lo que se debe conllevar a crear nuevas oportunidades en la región Chorotega, zona abundante en turismo y que cuenta con el Aeropuerto Daniel Oduber Quirós dentro de la región.

En el gráfico anterior se puede observar que existe una gran diferencia entre las exportaciones e importaciones en ambas aduanas de los puertos, donde se puede captar la diferencia que existe entre ambas costas, por lo que es necesario encontrar maneras para mejorar este estado.

Por lo que se encuentra como una forma de cambiar la realidad del país, donde también es claro que la zona Pacífico tiene un fuerte debilitamiento en las exportaciones, lo cual demuestra la falla de aumentar las capacidades de los mercados.

Un dato que cabe resaltar es que, el área central del país es de las que más importa productos y son las más saturadas en términos poblacionales, pero a diferencia de muchos países a nivel mundial Costa Rica no tiene las ciudades más desarrolladas en los puertos, sino que solo en el centro del país las cuales o tienen posibilidades exportar. Lo que se refleja es la oportunidad de que gran parte de la población del GAM migre a los puertos, donde se encuentra en su mayoría el motor de la economía del país.

Entendiéndose el canal seco interoceánico como una manera de descentralizar el país, claramente el hecho que gran parte de las mercancías empezarán a transitar por estas zonas hace que sea bastante representativo la cantidad de carga que se transporte por el Gran Área Metropolitana. Eso en la parte de cantidad de cargas que empezarían a moverse vía ferrocarril, pero también si se le adiese una carretera que siga este trazado sería posible que mucha carga de camión empiece a circular por esta zona.

Cuando uno de los principales problemas que sufre el país es la congestión vehicular en conjunto de la mala infraestructura que ha sido criticado por diferentes organismos internacionales, el canal seco interoceánico tiene la capacidad de intervenir en ambos ámbitos. Claramente no es una solución a todo el problema de congestión vial, pero puede llegar a ser una de esas maneras que sean parte de la solución evitando el tránsito pesado por el GAM.

Siguiendo la idea de la descentralización del país y de cómo la zona norte sufre de desempleo y pobreza, un proyecto como eso podría hacer que mucha de la población de estas zonas que migra al Valle Central en busca de estudio, pero en este caso más con lo que tiene que ver con empleo, así como sectores como Upala o Siquirres que tienen la posibilidad de generar empleos

dentro de su misma región. Lo que haría que menos personas tengan la necesidad de dejar sus natales cantones, esto en busca de dejar de buscar la centralización del GAM y llevar mayor desarrollo a zonas que tienen potencial, pero se han dejado de lado.

La construcción es un impacto gigante debido a que el costo mínimo del proyecto se ha calculado entre 4 o 5 billones de dólares, eso generaría la creación de un gran proyecto, sería el proyecto más grande de la historia de Costa Rica, siendo APM la obra más grande que se ha construido en la década que costó mil millones de dólares y alrededor de mil millones más en un futuro, pero sería la mayor cantidad de dinero invertida en un proyecto en Costa Rica de una sola vez. Generaría un impacto económico tremendo generando muchísimo empleo sólo la construcción, requiriendo muchas personas especializadas en temas de ferrocarril, electrónicos, logísticos, de computación, para el manejo. (Loría, comunicación personal, 2019)

APM es una obra que dentro de sus expectativas contempla agilizar el tránsito de las mercancías, claro está que esta infraestructura no podría ser contemplada dentro de la realidad del canal seco interoceánico de Costa Rica debido a que es necesario de otro puerto en el Caribe que se dedique a esta obra. Dentro de lo que contempla CANSEC está la construcción de otro puerto que tenga las capacidades necesarias para poder cumplir con las necesidades del canal, ya que dentro de este es fundamental que los puertos funcionen en su máxima capacidad y eficiencia, lo que significa también la necesidad de personal que cumpla los altos estándares requeridos.

Además de la importación de los materiales, también se encuentra el tema de encadenar el turismo en conjunto a la educación de los idiomas inglés capacitado, electrificación y acceso a nuevas tecnologías en la zona norte sería muy fuerte siendo un factor de generación de riquezas y además de otro tipo de negocios para servir o darles servicios a los trabajadores, primero a los de la construcción y después a los que operen el proyecto. (Loría, comunicación personal, 2019)

Uno de los impactos más fuertes que traería este proyecto se plantean desde el punto de vista nacional por lo que plasmar las actividades que se pueden desarrollar alrededor de este es fundamental para el entendimiento de cuál sería el movimiento que cambiaría en esta zona del país. Dentro de las expectativas uno de los puntos más relevantes es la creación de empleo para el país recalcando la expectativa de ayudar al desarrollo interno de 8 cantones.

Desde el punto de vista de las relaciones internacionales el progreso de sectores económicos del país trae una afectación directa, esto debido a que la generación de empleo y desarrollo para sitios que actualmente se encuentran dentro de los índices de pobreza podría cambiar mostrando a Costa Rica su capacidad de prosperidad, mejoras tecnológicas, capacidad de crear grandes proyectos de la mano de infraestructura o mostrar voluntad política necesaria para atraer a inversores extranjeros dando credibilidad. Si bien es cierto no todo depende del Estado costarricense las ideas o proyectos que se hacen cambian la visión del mundo con respecto a la situación del mundo del país.

Uno de los elementos más destacables del proyecto, es que el canal seco tendría la capacidad de generación de fuentes de empleos tanto directos como indirectos, calculados en 80.000 puestos directos en todo el país, resaltó la funcionaria. (Gobierno de la República, 2016)

Las anteriores cifras hacen referencia al proyecto de CANSEC donde se calculan 80.000 puestos directos, esto es una cantidad visionaria debido al gran proyecto que la empresa privada plantea, la creación de aeropuertos aledaños, una carretera de 10 carriles siguiendo la línea férrea o los diferentes parques industriales que se plantean son parte de una idea que engloba y necesita de una gran cantidad de material humano. Un punto que es necesario comparar es como las dos otras empresas TICO y AMEGA propusieron sus proyectos con una incidencia menor dentro de la creación de empleo con un rango entre 3000 y 5000 personas según menciona Loría. (Loría L.G, 2016, p57)

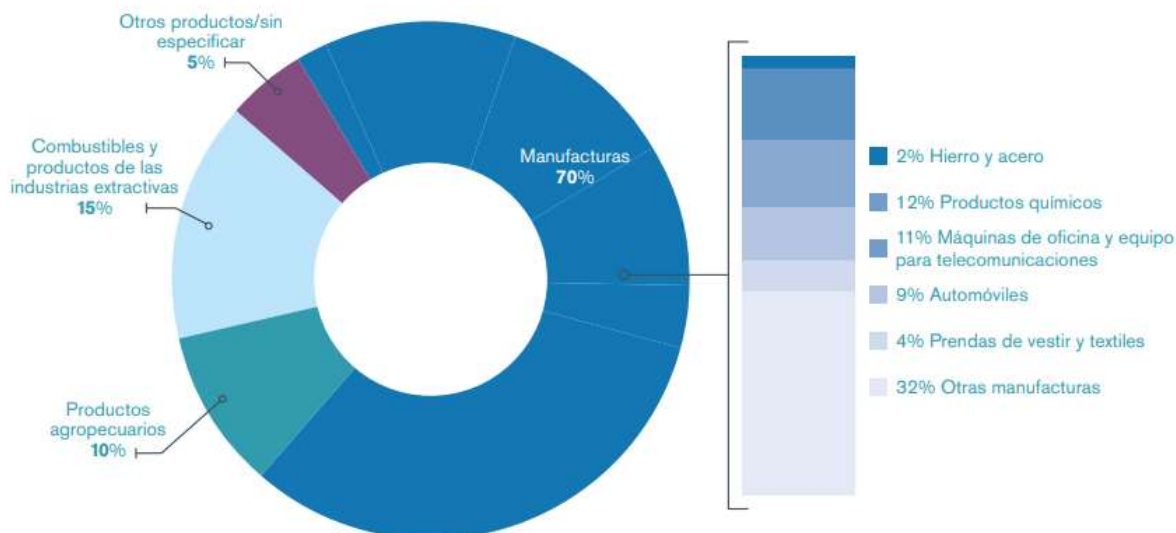
Un factor esencial es como una comunidad puede reaccionar ante una oportunidad, el caso de la Municipalidad de San Carlos se ha declarado en apoyo a la idea de la construcción y dispuesto a promover maneras en que las personas logren también aprovechar la apertura comercial y puedan exportar con mayor facilidad. La idea de que parte del sector agrícola pueda beneficiarse con el canal seco interoceánico refleja un ideal para el país, donde el producto nacional podría tener más alcance a nivel internacional.

Desde este punto de vista es la relación entre el beneficio que trae el comercio internacional al productor costarricense, por lo que es el enlace entre el factor del desarrollo nacional con la exportación puede llegar a mostrar a Costa Rica como un país que puede y tiene la capacidad de apoyar tanto al gran productor como al pequeño empresario a nivel internacional. Esto para lograr ver un impulso a las economías locales especialmente, ya que dentro de los 8 cantones se encuentran zonas que se dedican a la siembra y en general un beneficio para el país.

Gráfico 2: Exportaciones mundiales de mercancías, por grandes grupos de productos

### Exportaciones mundiales de mercancías, por grandes grupos de productos, 2017

(Porcentaje)



Fuente: Organización Mundial del Comercio

Recuperado de Examen estadístico del comercio mundial 2018, OMC, 2018, p42.

Poner ejemplos como la piña, el café o el banano podrían mejorar su agilidad a la hora de exportar para aumentar la demanda y por ende la producción lo que fortalecería algunos de los principales productos de producción nacional que ya poseen renombre en el exterior. Como también de la mano de estos productos de siembra se puede obtener un equilibrio con los productos de manufactura como los textiles, equipo médico o eléctricos que además con la apertura de nuevos parques industriales podrían ser un beneficio para empresas transnacionales.

Si bien es cierto a nivel mundial los productos agropecuarios no son los que abarcan mayormente el mercado, son indispensables dentro de la realidad, hay países que el sector alimentario es mayor mente acaparado por importaciones. Así como también podría crearse una modernización a nivel nacional para seguir aumentando las exportaciones de utensilios médicos o pueden ser otros productos de la industria atractiva.

Sería un caso de ventaja competitiva para una transnacional o multinacional que desee colocar una zona franca que le permita tener la facilidad de exportar debido a que posee una ubicación dentro de Costa Rica cercana al posible canal seco interoceánico permitiéndole abaratar los costos. Además, que las empresas utilizarían mano de obra cercana a la zona y se necesitaría tanto profesionales como personal en tareas más simples que aportarían con el empleo y para las grandes empresas sería un beneficio tener la seguridad de poseer las rutas comerciales internacionales a disposición gracias a este proyecto.

Costa Rica, se volvería un centro estratégico, porque elevaría el poder de logística, tomando en cuenta que hay mucha carga en el mundo que a veces solo pasa puertos para hacer cambio de barco, entonces eso podría ser un beneficio como centro logístico. Por lo que además por la ubicación geográfica de Costa Rica hay una economía de tiempo de los barcos cuando bajan al Canal de Panamá duran alrededor de un día más, mientras que los puertos costarricenses podrían economizar tiempo especialmente cuando se trasiegan mercancías desde Asia dándonos una gran preponderancia como el que proviene de China, pero también existen otras posibilidades con otros países como Corea del Sur, Japón, Vietnam o Malacia. (Loría, comunicación personal, 2019)

Ya mencionados factores nacionales que llegan a tener una afectación dentro del área internacional, caben recalcar ciertos aspectos dentro del comercio exterior de Costa Rica para el resto de la sociedad mundial. Por lo que el país sufriría un cambio de imagen, esto se debe a que el interés del exterior tomaría un rumbo aún más comercial de modo que se hablaría tanto de relaciones con Estados como con transnacionales donde ya Costa Rica mantiene y vende una imagen de un país que posee mano de obra capacitada abriendo aún mayores posibilidades.

Como se ha ido desarrollado durante el trabajo es entendible la comparación con el Canal de Panamá especialmente por razones de la finalidad de ambos proyectos, como menciona Loría el hecho de que se disminuya un día de viaje en barco provoca un nuevo cambio para el comercio

internacional. Así como en su momento Panamá, pasó a ser uno de los países con más avances especialmente en la parte económica y desarrollo de la región por lo que se buscaría un efecto similar para los costarricenses.

Claramente el canal de los panameños se mostraba como una nueva obra de ingeniería moderna que iba a cambiar la forma en que se transportaban las mercancías y pasó de ser visto como uno de los países que permanecían en conflicto, sino como uno al cual hay que estrechar relaciones comerciales. Mientras en Costa Rica la obra se sabe que siempre ha podido existir se exhibiría como una nueva infraestructura de transporte multimodal que revolucionaría la idea del transporte de mercancías de una costa a otra por lo que es parte de la diferencia que existe y en parte que posiblemente cuanta con nuevas posibilidades con las que en Panamá no se cuentan.

Así que un canal costarricense podría ser impulso a satisfacer la voracidad del mercado internacional, teniendo como prueba que el Canal de Panamá ya no da abasto y se ha quedado retrasados en términos de condiciones aptas por los nuevos buques que no logran cruzar por el calado panameño. Además de incluir el factor de la ventaja del tiempo y que se tendría la capacidad de cargar y descargar este tipo de embarcaciones para hacer más atractivo la utilización de las formas de transporte marítimas y ferroviarias garantizando mayor agilidad y posibilidades de movimientos.

Por lo que Costa Rica, tendría la capacidad de cambiar su imagen a un “hub” logístico a nivel internacional, una manera de comprobar esta argumentación, es que como menciona Loría existen muchas embarcaciones que pasan por algún puerto solo para hacer cambio de barco. Eso se puede señalar como uno de los puntos que más injerencia pueden llegar a tener, porque el canal por su naturaleza permite que el cambio de barco sea necesario y esto permitiría que ciertas cargas puedan llegar a uno de los puertos con diferentes cargas, pero en el puerto se dirigen a destinos distintos, esto logrando de manera comercial un avance en cuanto a no tener que pasar el Canal de Panamá y luego dirigirse a otro puerto para poder hacer el transbordo.

Es viable promover al país como un centro de logística, la cantidad de movimientos que se podrían a llegar a hacer lograría que se volvería un punto referente a nivel internacional, por lo que cualquier entidad buscaría el canal por el nivel de competitividad. Esto significaría un cambio dentro de las rutas comerciales actuales, donde en lugar de pasar por Panamá, una embarcación podría evitar atracar ya con esta posibilidad de manera innecesaria y sería hasta un atrayente no solo para Costa Rica, sino para todo Latinoamérica.

Esto se ve reflejado de manera que para toda la región existiría una mayor posibilidad de exportar e importar, debido a las nuevas rutas que se crearían, esto siendo uno de los cambios de paradigma actual del comercio internacional. Es en gran forma como uno de los puntos es que no solamente ayudaría al sector costarricense, sino que la conectividad con el resto de países del sur y de Centroamérica se volverían a ver el canal como otra manera de que sus mercancías lleguen a sus destinos, provocando un desvío del comercio en la región.

Por lo que el tránsito de 300.000 Toneladas que sería la expectativa de las cargas de los buques solo demuestra que la logística tiene que ser impecable y el proceso funciona de la siguiente manera. Se da una llegada de un buque a un puerto, este buque empieza a descargar, tiene la oportunidad de transitar de lado a lado con ambos sentidos, el siguiente paso de carga del buque es importante porque como se mencionaba anteriormente es el momento para hacer cambio de destino de la mercancía y para que por último se da la salida del buque. (Municipalidad de San Carlos, 2017,p12)

Una de las incidencias más importantes es cómo reaccionaría el mercado internacional a esta nueva iniciativa, para esto hay que tomar en cuenta que ya actualmente Costa Rica maneja una imagen positiva por parte del resto de la región especialmente, por exhibirse como un país capacitado. Esto es muy atrayente para el inversionista extranjero, pero se tiene a unas potencias actualmente recelosas de apostar por el talento en el extranjero como es el caso de EEUU donde más bien el propósito del mandato es devolver a su país de origen muchas de las producciones y depender menos del mercado internacional.

Por lo que es cuestionable pensar que la actual política o imagen internacional es suficiente para seguir sosteniendo el modelo dependiente que se ha creado, con una sociedad internacional especialmente en occidente que se está volviendo más cautelosa. Ahí es donde cabe rescatar que uno de los sectores más importantes para atraer es al asiático el cual tiene toda la capacidad y la necesidad de encontrar nuevos destinos para cada vez agrandar su poderío económico.

Lo que hay que comprender de manera fundamental es que tampoco se puede procurar que se vuelva un punto comercial dominado por la República Popular de China, sino mantener una visión más amplia del espectro como menciona Loría a los países de Malasia, Corea del Sur y una Japón muy fuerte son países que perfectamente tendrían una incidencia dentro de la utilización del canal seco interoceánico costarricense. Lo que destaca como destinos que se deben procurar como prioritarios para la región, en parte por su gran nuevo poderío, siendo una atracción para un comercio más ágil, trayendo mayores posibilidades para Centroamérica o de Sudamérica de estrechar las relaciones comerciales.

El caso de China particular, debido a que existe ya un TLC entre esta y Costa Rica, este ya trajo un cambio dentro de la realidad del país, por lo que para ellos sería un beneficio reconsiderar el estado actual del acuerdo para uno de mayor beneficio mutuo, al que posiblemente debería de adecuarse todo lo que tiene que ver con la realidad del cambio de intereses y del concepto comercial ya planteado. Lo más posible es que si se enrumba el proyecto desde antes se vería un cambio en las relaciones comerciales, especialmente con interés a poder una posición ventajosa dentro del canal.

China es solo un ejemplo, no se puede ignorar que EEUU como país ferviente capitalista que es, difícilmente dejaría la oportunidad de que un proyecto que tendría gran trascendencia a nivel mundial dentro de su zona geográfica que siempre ha percibido como auto denominado de manera implícita, el que maneja los fenómenos o situaciones que suceden para su conveniencia. Un factor que vendría a incidir directamente es que, al completarse el tiempo de su supervisión del

Canal de Panamá, para las autoridades estadounidense sería esencial volver a mostrarse predominante en las rutas comerciales, especialmente como el principal socio comercial de Costa Rica, así como el tema geopolítico que se desarrollará más adelante.

En los párrafos siguientes se encuentran algunos comentarios de los que para en el 2016 era el señor Kimura el consejero de la embajada de Japón y el señor Chun Young Wook embajador de la República de Corea respectivamente para una nota de un periódico costarricense.

La infraestructura es una parte muy importante a mejorar y el tiempo de los trámites también. Sin embargo, Japón aprecia mucho la estabilidad y la consistencia de las políticas de los países en los que invierte. Costa Rica tiene mejor ubicación que Panamá. Caldera y Puntarenas podrían ser zonas de almacenamiento de productos asiáticos, pero debe invertirse en infraestructura, debe haber un plan. (Adelfang, 2016)

Una declaración como esta, donde el consejero de la embajada de Japón da a entender cuál es la percepción del país en el extranjero y tomando en cuenta que es un país asiático, admira la consistencia del país, claramente la democracia costarricense es reconocida a nivel mundial y eso crea un factor confianza impecable. También el hecho de crear políticas para modernizar y desarrollar también son factores que estos países toman en cuenta para invertir.

El entonces embajador de Corea, de manera clara y directa, expresa como la ubicación de Costa Rica destaca, con mejor posición que la ostentada por Panamá, un reconocimiento de esta magnitud con un carácter más político y en conjunto de los beneficios en términos de tiempo del canal seco interoceánico costarricense, en comparación con el Canal de Panamá logra dejar una serie de reflexiones. Permite considerar cómo dos disposiciones distintas, podrían demostrar que las probabilidades de los intereses sobre el canal son previsibles al éxito, por las otras expectativas que ya se tiene del país.

Si el embajador toma en consideración lo estratégico que puede ser Caldera o Puntarenas como destinos de bodegaje o almacenamiento, podría extenderse a fábricas o producción en zonas francas. Por lo que se denota como este tipo de países mantienen un especial interés sobre las costas costarricenses y esto sería una eventualidad en donde se podría obtener el mayor fruto posible, siendo conscientes de buscar ese cambio de percepción en beneficio del comercio internacional y las capacidades del país.

La imagen costarricense, así como tiene una gran cantidad de argumentos que convencen y son fuertes, hay un tema que es criticado por ambos, en las anteriores citas. Como tal la imagen se ve afectada por la falta de capacidad y como los gobiernos han demostrado ineficiencia en la construcción de infraestructura provocando que, muchos sectores no se puedan aprovechar por falta de facilidades como calles y carreteras en especial, esto solo causa que los inversionistas extranjeros puedan optar por otras opciones que se adecuen mejor a sus necesidades.

Gráfico 3: Calidad de infraestructura



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Recuperado de Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2017, CEPAL, 2017, p 111.

En América Latina los países sufren como generalidades los problemas de infraestructura, lastimosamente Costa Rica es uno de los países que mundialmente se reconoce por mala infraestructura como se puede notar en el gráfico 2, especialmente en carreteras. Es posible que el costarricense no consiguiera planear o trazar caminos que le beneficiaran. acompañados de la visión de actualizarlas.

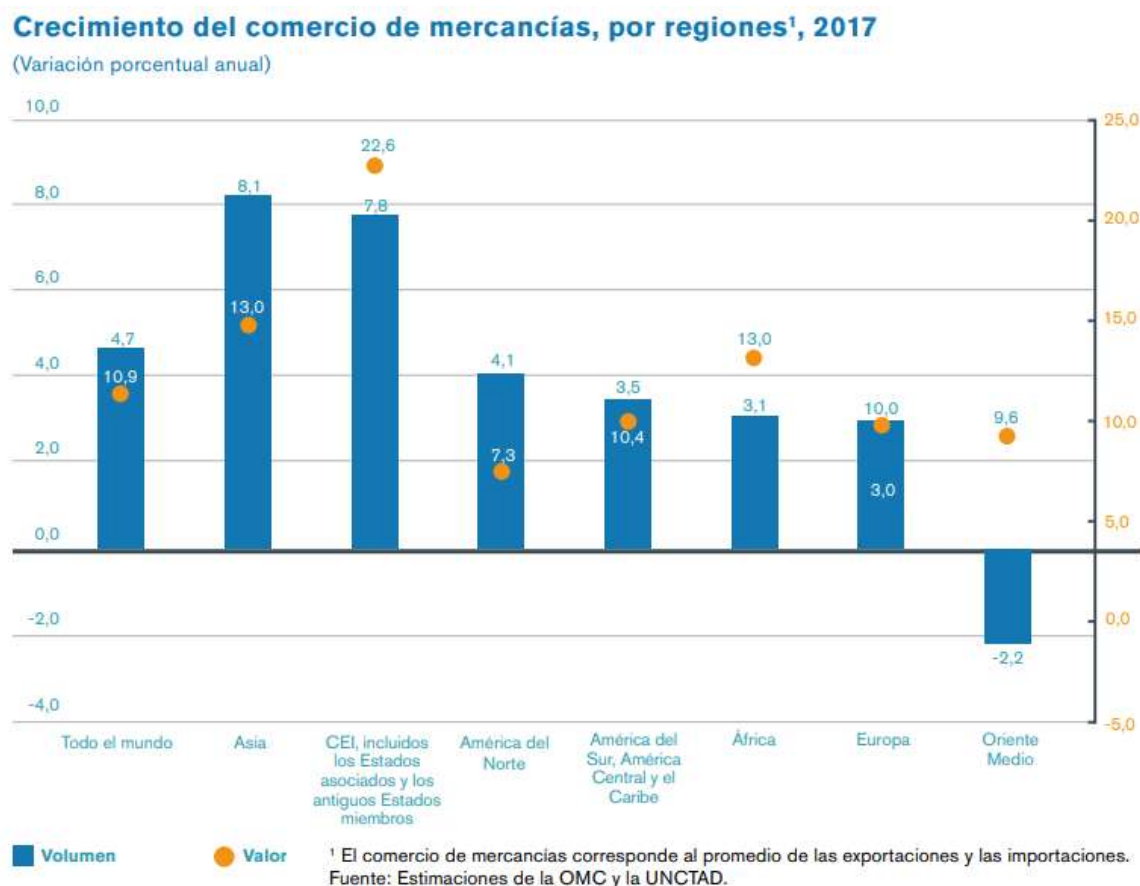
Ahí es donde uno de los puntos que más atrae del canal propuesto por CANSEC, traería un cambio revolucionario para la imagen de falta de infraestructura del país. Con un proyecto tan visionario se quedaría aún más sustentado el hecho de que Costa Rica es capaz de crear, para darle una nueva forma económica al país y claramente construir infraestructura adecuada a las necesidades del mercado internacional y no seguir siendo el país que se quedó estancado en este tema.

Es un hecho que una obra de gran trascendencia en infraestructura que tiene un costo muy alto sería necesario garantizar solides del proyecto un mercado al cual darle un enfoque, como se mencionaba anteriormente, países como Corea del Sur y Japón son destinos potenciales. De la mano con la primera potencia económica exportadora mundial, siendo China uno de las razones por las que el comercio con Asia se hace tan atractivo y sería una propuesta estratégica para la venta internacional del proyecto.

Un bote típico de 8000-10000 TEU de carga en Asia tendrá un viaje de alrededor de 35 días, lo que requiere cinco viajes largos para proveer un servicio semanal de múltiples rutas de comercio a lo largo de Costa Rica, y tres pequeños botes para otras rutas. Y, un servicio directo vía Panamá requiere de 9 mega viajes y debería ser confinado a una sola ruta de comercio. (Loría L. G., 2016, p54)

El análisis del comercio costarricense con el asiático es necesario, son uno de los mercados más importantes y crecimiento del mundo, es una manera de ver a un futuro de forma visionaria y aprovechar las oportunidades. El Canal de Panamá tiene una única ruta, la cual, logísticamente no permite que la mercancía se dirija a diferentes destinos especialmente para el resto de América Central y Sur América y es una circunstancia ventajosa con el canal seco interoceánico, el poder agilizar el transporte con nuevas rutas marítimas provenientes del desembarque, lo cual significa que se puede expandir y promover más las relaciones comerciales con los países de Asia, para no dejar de lado la oportunidad del tránsito de mercancías de una de las regiones que más prospera en el sector económico y comercial.

Gráfico 4: Crecimiento del comercio de mercancías, por regiones, 2017



Fuente: Organización Mundial del Comercio

Recuperado de Examen estadístico del comercio mundial 2018, OMC, 2018, p 10.

Asia fue registrado con el mayor aumento del volumen del comercio con un crecimiento del aumento del 8,1%, por lo que se puede constatar que cada vez el mercado asiático busca cómo aumentar sus exportaciones y sus importaciones. No olvidado que China ya por muchos analistas es considerado como la primera potencia mundial económica, demostrando su predominancia tanto regional como mundial.

Sería de esperar que los índices de exportaciones e importaciones subiera en un estudio al que pertenece el gráfico anterior, para la región latinoamericana, debido a que existiría una mayor posibilidad de recibir y mandar productos. También hay que tomar en cuenta otras regiones importantes, como la europea donde si bien es cierto mantenemos relaciones comerciales activas, no son tan provechosas como podría serlo, por ejemplo, en el caso costarricense y por ende Centroamérica podría renegociar los términos actuales, además de que Europa es una zona que siempre ha tenido interés en los proyectos ferroviarios y como mencionaba el consejero de Japón, es un hecho que la democracia costarricense es sólida y eso los europeos lo toman como importantes puntos de consideración.

Parte de lo que se estimaba anteriormente del impacto en la imagen internacional del país, ya dentro de la investigación se aclararon ciertos puntos esenciales de impacto, pero también es bueno tomar en consideración otro tipo de criterio distinto más allá del comercial. Como es reconocido, Costa Rica tiene la promoción en el exterior de un país que como destino y por medio de políticas públicas se define como ambientalista y es una de las razones por las que es un éxito a nivel mundial.

Como proyecto es necesario fortalecer los canales de comunicación, para entender una de las aristas que componen a un proyecto como lo es el canal seco interoceánico. El proyecto tiene un impacto ambiental que no se debe dejar de tomar en consideración, una de las realidades se percibe en que existirían diferentes zonas que deberían de ser deforestadas y esto claramente a nivel de vender una idea puede llegar a ser causa de una coyuntura país.

La oposición de algunos grupos conservacionistas que están en contra del proyecto y en este sentido es necesario establecer comunicación entre las distintas organizaciones, con el fin de asegurar que el medio ambiente se afecte lo menos posible. (Loría L. G., 2016, p54)

Hay que ser enfáticos en que el proyecto incondicionalmente, trae una gran cantidad de beneficios para el país, lo cual lo hace tan atractivo que puede llegar a ser una realidad de impacto. Es claro que se necesitarían extensos estudios para lograr determinar el daño que ocurriría, pero como menciona Loría es necesario crear un canal de comunicación entre ambas posiciones antagónicas, para siempre y no solamente en cualquier proyecto se pueda crear el menor impacto.

Por ejemplo, las instituciones del Estado, Organizaciones no gubernamentales que se dedican a la preservación son algunas de los actores que pueden jugar un papel importante en el futuro del proyecto. Por ejemplo, el Sistema de Protección de Áreas de Conservación Guanacaste Sitio Patrimonio Nacional se refirió al tema del canal seco interoceánico siendo muy consistente en su posición.

E igualmente el solo hecho de estar contemplando como un megaproyecto y haber sido aceptado por el Consejo Nacional de Concesiones, genera un nivel de alarma y alerta a nivel de la comunidad conservacionista nacional e internacional. Es de esperar que esta potencial amenaza puede llegar a oídos del Comité Patrimonio UNESCO. (Segura, 2016, p1-2)

En el año 2016, fue el momento donde el canal seco interoceánico llegó a tener mayor auge a nivel de apoyos y cobertura mediática, por lo que también se hizo el llamado a tomar en cuenta para generar conciencia con el desarrollo del proyecto. Uno de los puntos más relevantes es el paso del canal por una zona de área protegida lo cual es un factor que puede ser tan dañino para los ecosistemas como cualquier construcción en medio de la vida silvestre puede generar.

Esto para un país cuya cultura se ha ido forjando alrededor del cuidado al medio ambiente, hay una gran posibilidad de que sea de descontento popular, la mayoría del tiempo los grandes mega proyectos son la causa de que un país se quede sin zonas silvestres. Por lo que en Costa Rica existe una serie de reglamentaciones con el fin de proteger estas áreas, siendo una de las razones por las que es complicado su el desarrollo del canal seco interoceánico.

El artículo 39 de Ley de Biodiversidad declara:

#### Concesiones y contratos

Autorizase al Consejo Nacional de Áreas de Conservación, para aprobar los contratos y las concesiones de servicios y actividades no esenciales dentro de las áreas silvestres protegidas estatales, excepto el ejercicio de las responsabilidades que esta y otras leyes le encomiendan, exclusivamente, al Poder Ejecutivo por medio del Ministerio del Ambiente y Energía, tales como la definición, el seguimiento de estrategias, los planes y los presupuestos de las Áreas de Conservación. Estas concesiones y contratos en ningún caso podrán comprender la autorización del acceso a elementos de la biodiversidad en favor de terceros; tampoco la construcción de edificaciones privadas. Los servicios y las actividades no esenciales serán: los estacionamientos, los servicios sanitarios, la administración de instalaciones físicas, los servicios de alimentación, las tiendas, la construcción y la administración de senderos, administración de la visita y otros que defina el Consejo Regional del Área de Conservación. Estas concesiones o los contratos podrán otorgarse a personas jurídicas, con su personería jurídica vigente, que sean organizaciones sin fines de lucro y tengan objetivos de apoyo a la conservación de los recursos naturales; se les dará prioridad a las organizaciones regionales. Los concesionarios o permisionarios deberán presentar auditorías externas satisfactorias, realizadas en el último año; todo a juicio del Consejo Regional del Área de Conservación. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 1998)

El anterior artículo rescata en parte el propósito de prohibir cualquier tipo de actividad que esté fuera de lo esencial, determinando un futuro canal seco interoceánico como un proyecto inviable a través de estas áreas. Por lo que es importante tomar en cuenta que tendría dificultades ya legales para su construcción en ciertas partes por donde cruza, lo que conllevaría a que muchos de los conservacionistas defiendan con fuerza para evitar a toda costa su creación.

Evaluación de impacto ambiental: Procedimiento científico- técnico que permite identificar y predecir cuáles efectos ejercerá sobre el ambiente una acción o proyecto específico, cuantificándolos y ponderándolos para conducir a la toma de decisiones. Incluye los efectos específicos, su evaluación global, las alternativas de mayor beneficio ambiental, un programa de control y minimización de los efectos negativos, un programa de monitoreo, un programa de recuperación, así como la garantía de cumplimiento ambiental. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 1998)

Siendo fundamental crear un estudio que permita comprender el impacto que se causaría con el trazado, en especial para tomar en cuenta la oportunidad de analizar, si existe una posibilidad de recuperación de alrededores, si la propuesta de verdad cumple con la minimización de los efectos negativos lo cual cumpliría con la evaluación del impacto ambiental. No obstante, es esencial comprender que de cualquier manera el daño siempre existiría, nada más que se podría buscar una forma en mitigar en caso de la construcción.

Por ejemplo, el Área de Conservación de Guanacaste, en su sitio web declara el Consejo Regional del Área de Conservación Guanacaste lo siguiente:

Es preocupante, que el ámbito social se puede indicar que no existe un plan de amortiguamiento para el desplazamiento humano. Además, no se evidencia un plan de relocalización de las familias, no hay articulaciones territoriales, articulaciones ambientales, pueden afectarse modos de vida tradicionales y darse cambio de uso de la tierra, así como pérdidas de oportunidades regionales, y una marcada división del espacio. (Área de Conservación Guanacaste, 2018)

Así mismo, el Área de Conservación Guanacaste menciona las fallas del proyecto actual. (Área de Conservación Guanacaste, 2018)

1. No se establece el impacto en el aire: gases, ruido y vibraciones.
2. No se establece el impacto en el suelo.
3. Aguas superficiales: se debe determinar impacto de inundación y construcción infraestructura.
4. Aguas subterráneas: no se establece el impacto en los acuíferos, ni en la demanda.
5. No se establece el impacto sobre la flora y la fauna.
6. No se establece el impacto en aguas continentales (ríos, quebradas, humedales).
7. No se establece impacto en ambiente marino: bosques de manglar, arrecifes y especies indicadoras de flora y fauna.
8. No se establece la afectación sobre el Patrimonio Natural del Estado y las Áreas Protegidas
9. No se establece el impacto al ambiente socio-cultural: demográficos, vial, patrimonio cultural, arqueología, actividades culturales.

Por lo que en definitiva existen muchos factores a nivel interno que habría que resolverse para que exista la posibilidad de crear un canal con todas las condiciones necesarias y por otro lado tener en cuenta que un estudio completado, sobre este fundamento es esencial tanto para la seguridad del área de vida silvestre y demás zonas que posiblemente no sean parte del trazado, pero que no tienen la misma condición.

También sin dejar de lado el cuidado del medio ambiente es relevante destacar que es muy probable que, con la posible construcción de canal seco interoceánico, los organismos internacionales que siempre le han reconocido a Costa Rica el gran trabajo por reforestar el país e implementar medidas en favor del ambiente, logre construir un proyecto que de manera inminente significa la tala de árboles y afectación del ecosistema, como también se mencionaba anteriormente una entidad como la UNESCO podría declararse en contra.

De manera que, crear una obra que tenga un gran impacto ambiental en realidad no va de la mano del rumbo del país, uno de los puntos en relación es cómo se vería afectada la imagen país, ya que posiblemente perdería respeto o credibilidad en más que todo la aplicación del desarrollo

sostenible. Lo cual afecta tanto la imagen de política internacional cómo en parte Turística una de las principales fuentes de ingresos.

Cómo llegaría Costa Rica a exponerse a nivel internacional cómo país verde, si tuviera un proyecto que impacta directamente esta realidad, después de haber pasado bastantes años para tener ese prestigio y reconocimiento internacional. No fue fácil para el país tener una imagen sólida que funcionara para convertir a Costa Rica en un referente en el tema ambiental, por eso mismo es fundamental entender bien cómo vender la idea, cómo hacer que las ideas sostenibles y garantizar la mitigación sean parte esencial de una posible construcción donde en un final si así sucede, tener las capacidades de responder con el cumplimiento de normas en sostenibilidad y lo más amigables con el ambiente, para que la imagen verde no se pierda y por supuesto el ecosistema sufra lo menos posible.

No obstante, existen otros factores por los cuales el canal seco interoceánico puede llegar a ser un poco desventajoso, tomando en consideración que los temas económicos requieren una serie de cuidados a lo interno del país, los cuales si no se tratan con cautela podrían funcionar como ilusiones. Como se ha mencionado desde el principio el proyecto traería un cambio, por lo que es cuestionable que el proceso de cambio económico no podría llegar a convertirse en un elemento no esperado.

La asociación entre estructura productiva y crecimiento económico conlleva, como es obvio, implicaciones profundas de política económica. En la medida en que el desarrollo esté íntimamente ligado a los cambios en las estructuras productivas, una tarea esencial de la política económica es garantizar la capacidad de las economías de lograr una dinámica transformación productiva. (Vogl, 2014, p131)

Es donde la política económica debe de entrar en acción y que con la construcción del canal se dé la transformación productiva, de esta forma de manera dinámica se buscaría crear en el fondo

el crecimiento económico del país, donde se debe sentir el cambio a nivel del ciudadano. El cambio estructural es delicado y habría que dedicarle un tiempo para lograr entender a este.

No obstante, este efecto de auge temporal, debido al efecto directo y multiplicador de las inversiones efectuadas, de ninguna manera resulta equivalente a un esfuerzo de desarrollo del país que pueda autosostenerse en el tiempo. Este auge inevitablemente acabará al culminar la ejecución de las obras de construcción, y el canal quedará reducido entonces a un poderoso enclave privado relativamente autosuficiente. (Volg,2014, p128)

Volg hace este comentario hacia el supuesto canal interoceánico de Nicaragua, debido a que este se cedió a una empresa de capital chino privada que solamente tenía el objetivo de construir el canal, sin ningún pre estudio. Comenta que el auge temporal con la entrada en funcionamiento solo traería un efecto de mayo cantidad de ingresos en términos de la población que se ve involucrada en la construcción.

Por lo que sería un argumento válido para el canal costarricense, que CANSEC calcula alrededor de 80.000 empleos directos e indirectos, claramente una gran cantidad de puestos no serían permanentes, sino por el tiempo de la gran cantidad de infraestructura que este promete establecer. Lo que significa que gran parte de la mano de obra quedaría desempleada de nuevo, difícilmente se haría un proyecto que necesite una cantidad de obreros y al mismo tiempo es posible que no se encuentren formas de sostener esta cantidad de personas.

Si además la fase de construcción se acompaña de los efectos de la conocida enfermedad holandesa -lo cual resultaría inevitable debido a la magnitud de las entradas de capital involucradas-, esto implicaría que las actividades transables, esto es: la actividad agropecuaria, agroindustrial e industrial, dejarían de ser competitivas, debido a la masiva revaluación cambiaria que esto traería aparejado. (Volg,2014, p128)

La enfermedad holandesa es una posibilidad que se podría manifestar por el manejo a la hora de entradas de divisas donde si no se encuentra controlado de manera correcta, en una suposición de que exista tanto dinero que el colón llegara a revaluarse podría llegar a ser más caro para los países que quisieran realizar intercambios económicos. Uno de los principales problemas, es que el mal manejo de la economía costarricense definitivamente sería preocupante lo fácil que podría un fenómeno como este ocurra.

Esto conlleva factores para el ciudadano al cual le está entrando una cantidad mayor de dinero, sea más fácil y barato comprar un producto exportado. Esto es un peligro para las economías internas, por lo que uno de los principales objetivos de exportar al pequeño, mediano o hasta al gran productor como se mencionó anteriormente en la investigación sería más complicado, porque el apoyo a nivel nacional en contra de lo barato que podría ser comprar lo importado sería posible llegar a un estado de ruina, además de que el costarricense no tiene una cultura de consumo del producto nacional y por el canal sería más fácil llegar a poseer los productos extranjeros.

Uno de los factores que sería relevante mencionar, al ser Costa Rica un Estado que no posee la capacidad económica de construir una obra con un alto costo como el que, el canal requiere. Lo cual el proyecto terminaría siendo desarrollado por una empresa privada en modo concesión y ni por capital costarricense, lo cual puede llegar a ser un problema como sucedió en Panamá, en el periodo de control estadounidense.

Aquí es donde entra en juego la dinámica del interés de otros actores externos al costarricense, así como sucedió en Panamá con el financiamiento estadounidense o el interés de la empresa privada que estaba propuesta a construir el canal en Nicaragua. Hay que tomar en cuenta que el canal panameño fue un proyecto construido en una época distinta donde se encontraba el poder mundial en tensiones de Guerra Fría y el canal nicaragüense más contemporáneo no fue descartado en un final.

Como se ha venido recalcando durante la investigación el canal seco interoceánico tiene una posición natural que le permite comunicar dos océanos y esto le permite realizar trasiego de mercancías vía terrestre. Pero no solo es un tema que abarca un interés nacional o regional, sino que puede llegar a tener un impacto global, el cual como la mayoría de asuntos que afecten los intereses sobre las potencias históricamente han logrado llamar la atención y la geopolítica y la estrategia juega un papel preponderante, según el Dr. Alberto Cortés hay ciertos aspectos para tomar en cuenta.

Centro América desde prácticamente la llegada de los españoles y el inicio de la colonización de esta región por potencias europeas y luego por EEUU, ha sido considerada una región geo-estratégica y lo que ha determinado esa consideración no lo ha determinado tanto la riqueza, ya que la región no compite en estos términos, con otras partes del continente americano, si no por su forma y su localización. Este es un istmo que históricamente había funcionado más como un puente entre dos masas continentales que como potencial canal transoceánico, que podía conectar estas dos masas, siendo notado rápidamente por los europeos luego los EEUU. En el caso norteamericano como potencia hegemónica desde el siglo XIX y empiezos del siglo XX, ellos se definieron como una potencia bioceánica, para ellos era fundamental tener un corredor o una posible ruta de paso, para uso comercial interno y también para uso militar. Es a finales del siglo XIX distintos pensadores como uno muy importante Alfred Maham, determino que había que hacerse un Canal Seco en Centroamérica y que ese canal debía ser norteamericano. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Uno de los puntos que sostiene Cortés, es que históricamente ha existido el interés de aprovechar el recurso natural que es tener una posición en Centroamérica, uno de los movimientos más importantes que realiza EEUU es que su visión para convertirse en potencia fue alejar a los europeos del resto del continente como sucedió con los británicos. Una de las demostraciones más fuertes de América para los americanos fue el hecho de construir el Canal de Panamá, este demostró el poderío económico y de capacidad para construir un proyecto tan impresionante en la región.

Por eso apoyan a Panamá y la independencia, aprovechan la construcción del canal bajo soberanía norteamericana demostrando que, nosotros tenemos como región una característica física que nos ha marcado a lo largo de nuestra historia. Precisamente por la importancia que les han asignado las grandes hegemonías a los potenciales de un canal en conjunto a la conectividad entre dos masas. No hay otra región en el planeta que tenga esta característica, incluso a lo largo de la historia existió una competencia en primer momento entre británicos y españoles, vieron viable sacarle provecho a esta posición y hacer el canal, así como también, los holandeses y franceses intentaron más tarde hacer el Canal en Panamá ambas de iniciativa privada. No fue hasta que los Estados Unidos como potencia deciden construir el canal siendo una inversión muy grande, con un muy largo plazo para empezar a recibir retornos o utilidades. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Es destacable lo que menciona Cortés, ninguna iniciativa logró concretar el proyecto, tomando en cuenta que en el momento era prácticamente una garantía por el cambio de las rutas comerciales, a pesar de que las potencias europeas sabían lo que significaba e involucraba crear un canal aun así no lo terminaron viendo factible. Si bien es cierto el canal seco interoceánico es un proyecto menos costoso que el marítimo panameño, se puede tomar en cuenta que una situación muy similar puede suceder en Costa Rica tomando que son iniciativas privadas.

Por lo mismo es difícil pensar que un proyecto privado pueda desarrollar una actividad de esta magnitud. Por eso, esa característica de conectividad es el referente de importancia geoestratégica, donde el canal seco hasta el momento, ha sido una iniciativa privada, bajo algunas manifestaciones en este período reciente de contemporáneo sobre todo de China, de intentar invertir y apoyar a las posibilidades de construir rutas que puedan cambiar el entorno entre el Pacífico y el Atlántico, más dirigido al uso comercial. En el caso de Nicaragua se habla de que China es la interesada, donde esta potencia ha expresado de manera explícita, señalar que no tiene interés en el canal de Nicaragua. Siendo una iniciativa privada, que han descalificado al empresario chino de origen hongkonés, al que Nicaragua

le dio la concesión, el cual incluso llegó a referirse con expresiones despectivas hacia el país y al mismo tiempo el proyecto parecía tener una agenda que no era exactamente el canal. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Desde un punto de vista económico, China tiene la capacidad de construir un canal, la empresa privada de este país en conjunto con el gobierno nicaragüense, nunca demostraron de manera sustentada estudios sobre temas competentes al canal solamente su indicación era construir el canal sin importar demasiado que implicaciones tuviera. Lo que también puede surgir como un factor importante, proyectos tan grandes se ven amenazados por la corrupción y la inoperancia tan común en Centroamérica, lo cual también las empresas tan grandes se aprovechan o conspiran.

Si bien es cierto el hecho de que se construyan por medio de iniciativas privadas también tiene un cierto afecto dentro del control de una zona, no es lo mismo que la presencia de un país financiando y guiando el proyecto. Por lo que, en términos geoestratégicos, una empresa privada tiene una visión distinta no es con una idea de dominio, si no de ganancias, tanto de precios, agilidad o cambio donde usualmente los que se busca es que el comercio cumpla aún más con las necesidades del mercado.

De Costa Rica digamos que el canal seco ha tenido 2 propuestas principales ninguno vinculado al Estado, una empresa norteamericana y otra local, pero ciertamente han tenido grandes dificultades para estructurar una propuesta que pueda ser considerada seria y viable. El proyecto sigue en el Consejo Nacional de Concesiones, esperando para ver si el proyecto avanza o no, pero lo veo más como una iniciativa privada que, como una propuesta de una puesta geopolítica de una potencia, que competiría con Estados Unidos, en la zona de influencia norteamericana, siendo el camino a este país, no va a ser fácil que permitan que entren a esta región otra potencia con un proyecto estratégico que de este alcance. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Hablando desde una perspectiva donde el canal seco interoceánico sea construido y en ese caso sería necesario preguntarse hasta qué punto en realidad tendría que cambiar o tomar el gobierno costarricense con la empresa privada en las negociaciones. Lo que sucede es que, tanto la región como Costa Rica sufre de necesidades económicas, uno de los principales problemas es que al estar en una zona de influencia estadounidense sería complicado que otra potencia quisiera meterse en esta área, a pesar de que los tiempos han cambiado.

La empresa privada china al final no cumple con Nicaragua y un gobierno chino que tiene de alguna forma más afinidad para dialogar con el gobierno nicaragüense, no muestra interés, por lo que entonces es posible llegar a pensar que difícilmente un Estado actualmente tenga un interés en crear un canal. Si un país con gran capital decidiera invertir en este, sería un muy posible mensaje de competencia a Estados Unidos y su hegemonía.

Si una potencia llegara e hiciera una financiación, efectivamente sería una señal de un intento de disputa de la hegemonía norteamericana, pero los chinos están más orientados al comercio ya habiendo anuncios de apoyo al transporte ferroviario. Por ejemplo, están interesados en ayudar en el financiamiento de un proyecto ferroviario en Centroamérica, por lo que no siento viable que China en este momento este disputando el control geopolítico, sino que lo veo más con ese pragmatismo que tiene China a garantizarse la posibilidad de fortalecer rutas, para un flujo comercial más acelerado. Ellos están creciendo en este momento, necesitan mejorar sus rutas, puede ser que de alguna manera su inversión les permita en este caso que no se les vete el uso de estas. Pero no estamos en un momento como en el siglo XIX o inicios del siglo XX, como cuando Teodoro Roosevelt impulsó el canal, haciéndolo estadounidense en Panamá y que en realidad hubiera sido así, si no fuera porque Jimmy Carter negocio con Omar Torrijos en 1977, posiblemente seguiríamos teniendo un canal controlado, por lo que es difícil imaginarse esto siendo poco probable y viable una apuesta de este tipo. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Poco a poco China se ha estado metiendo prácticamente en todos los mercados del mundo y ha sido contundente en su ideal, cumpliendo a su favor con TLC's, construcción de proyectos con diferentes enfoques, ayudas económicas, etc. en todo el mundo, se puede ejemplificar con las líneas férreas que cruzar Europa como uno de los más grandes proyectos. No hay que dejar de tomar en cuenta que China ha dicho que tiene un interés a futuro de expandir la ruta de la seda, por Latinoamérica, pero por el momento se mantendrán solamente con la parte en Asia, Europa y algunas partes de África.

Es cuestionable entonces, cuán importante es la zona latina y en este caso Costa Rica para los planes futuros, como menciona el Dr. Alberto, de esta manera en conjunto de lo expresado en el canal nicaragüense, es notorio que no hay un interés dentro de la agenda china tan predominante en esta región. Lo que probablemente se reflejaría dentro de un posible financiamiento del canal seco interoceánico, donde no sería tomado en cuenta como un factor de preponderancia estratégica.

China y Estados Unidos han tomado un rumbo diferente para la historia, se pasó de las dos Guerras Mundiales, la Guerra Fría donde los actores se enfrentaban a nivel ideológico, pero no militarmente a la confrontación entre ambos y ahora se pasa a la Guerra Comercial. Donde estos actores son quienes compiten por ser la principal potencia económica, lo que se puede rescatar de esto es que los intereses a nivel internacional han empezado a tener más un tinte comercial y Latinoamérica se ha alejado bastante del rumbo de colocaciones militares.

En parte esto podría hacer que un canal seco interoceánico tendría más preponderancia como punto fundamental estratégico en tema comercial, más que por dominio. Nunca ha dejado de ser un punto estratégico, pero no tiene la misma posición que posee el Canal de Suez, por su posición geográfica, por donde se transporta grandes cantidades de petróleo, siendo una de las rutas marítimas y hasta militares más importantes, la única vía que conecta el Mar Rojo y el Mediterráneo, siendo rutas que dentro de la estrategia y la geopolítica son fundamentales y ahí una potencia si muestra todo interés.

Por lo que también, entra en juego el cambio climático, lo que está produciendo variaciones en las posibles rutas comerciales, el deshielo de los cascos polares, sobre todo el Polo Norte, también están viendo la posibilidad de otras rutas que incluso afectarían al canal de Panamá. En ese sentido también pondría en cuestión la viabilidad del tema económico o financiero de un nuevo canal, junto con el de Panamá siendo el corredor seco menos ambicioso, pero para efecto centroamericano podría conectarse con el complejo o la cadena logística de panameña. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Lastimosamente, la humanidad ha logrado llevar el cambio climático a tal nivel, que para ciertos fines económicos que sucedan ciertos eventos en el planeta terminan siendo prácticamente una nueva oportunidad y esto es lo que ha dejado en parte la aceleración del mundo, por la misma globalización. Por lo que, el deshielo para los grandes empresarios, especialmente para personas con un ideal neoliberal y para nada conservacionista, no importaría detener estos fenómenos con tal de tener nuevas rutas comerciales.

Esto es un pensamiento que posiblemente es muy distante para muchos costarricenses, porque la historia formó una opinión diferente del mundo. Esto se puede tomar en consideración, porque si existiera un apoyo real a los intereses extranjeros en tener otra opción de canal, la política ambiental de Costa Rica, definitivamente ya se hubiera visto amenazada con mucha más fuerza, porque como se mencionó anteriormente es un hecho que este amenazaría la biodiversidad y con intereses contra puestos se vería reflejado en esta área.

Es difícil de entender, porqué siendo un país bioceánicos, siempre hemos estado encerrados en el centro del país y no hemos logrado desarrollar de verdad una cadena de producción de servicios logísticos, aprovechando el Canal de Panamá. Ya que los panameños tienen una actividad mayor, hay barcos post panamax que no logran pasar por el canal, siendo una parte de su comercio trasbordador desde puertos de profundidad como el que tenemos nosotros, en Limón y en el Pacífico también teniendo un potencial en el negocio del transbordo y logística, hasta la posibilidad que, de manera complementaria, desarrollar un

corredor seco en la parte que va desde Mohín hasta bahía Salinas. (Cortés, comunicación persona, 2019).

Según la posición de Cortés, para Costa Rica debería ser esencial poder crear una cadena logística que conecte al canal de Panamá con el resto de Centro América y el posible impacto que este podría tener dentro de la zona, con un canal seco interoceánico que lograra acomodarse a un corredor logístico por toda la región. Esto como forma de aprovechar la visualización comercial entre los países, lo cual también serían mayores de integración, siendo este uno de los problemas que muestra Centroamérica cuando se refiere a proyectos que traten de aprovechar su posición geográfica, pero que necesiten de mayor apertura.

Como punto estratégico a nivel mundial, siempre seguiremos siendo una ruta de paso con posición estratégica, lo que no veo es la posibilidad de interés de dominio y si China pretendiera hacer lo mismo que Estados Unidos hizo en el siglo XIX y XX con Panamá. Si la potencia asiática viniera en esa pretensión imperial claramente, Estados Unidos lo vería como una amenaza, pero no estamos en ese momento, por lo que no veo en el largo plazo existan inversiones o proyectos de inversión tan grandes o así de ambiciosos en término de control de la región, que puedan amenazar el orden geopolítico que tenemos en la actualidad. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Con una propuesta completamente seria para la construcción del canal interoceánico en Costa Rica, es posible que si llegara a existir un interés de parte de las potencias o también el gobierno costarricense podría optar por buscar el financiamiento de una de estas potencias. Lo que podría también marcar un rumbo de política internacional costarricense, ya sea fortalecerlas o crear un ambiente tenso en las relaciones diplomáticas con otro Estado.

Hay una realidad que puede ser conveniente o no, el hecho de que se combine los intereses, la estabilidad hegemónica en la región y la injerencia del comercio. No deja de jugar un papel

importante en la geopolítica, especialmente con una Estados Unidos recelosa de sus vecinos. Por lo que, desde un ámbito comercial, posiblemente sea mejor para Estados Unidos asegurarse el dominio de un proyecto como este, pero como dice Cortés, el panorama mundial ha cambiado más hacia el comercio, pero el problema radica cuando el comercio se combina con la preponderancia hegemónica.

No existiría automáticamente una posibilidad de ampliar las relaciones diplomáticas, posiblemente tendríamos más interacción con países que utilizarían esta ruta como paso de productos, en buena parte de este proceso de desarrollo de servicio logístico es una realidad que se hace con grandes multinacionales más que con estados. Donde lo que mueve el comercio no son los estados, son las empresas gigantescas que controlan toda la cadena de transporte y logística. (Cortés, comunicación persona, 2019)

No necesariamente tendría efectos diplomáticos, debido que, al ser un proyecto concesionado, donde no lo desarrollaría directamente el estado, no se ve dentro de este clima político actual, tomándose la decisión, teniendo en cuenta que podría llegar a ser una opción, no veo que tengan la visión y la mentalidad para hacerlo. Esto terminaría en una concesión para los chinos, para los estadounidenses, franceses, quien haga el final la mejor oferta de financiamiento por medio de empresa alguna, a excepción china que sí posiblemente sería una inversión de estado a estado, provocando que quién se encargue de desarrollar la actividad y que se muevan las mercancías no sería Costa Rica, el cual recibiría un cambio o un pago quién estaría, por lo que quien estaría a cargo sería la empresa de concesión.

Esto es parte de todo lo que conlleva la nueva realidad de las relaciones internacionales, donde los Estados han dejado de tener la preponderancia que históricamente han tenido. Es verdad que quienes siguen guiado las decisiones del mundo son las potencias, pero las grandes transnacionales poseen mucho capital y esto llega a incidir dentro de la sociedad, cuando se encuentra que la mayoría de una población necesita para vivir a la empresa privada, donde el mismo Estado ha perdido la capacidad de injerencia.

Las transnacionales son muy cuestionadas, dependiendo de la forma ideológica de pensar así aprovecharía o no una concesión. Es inevitable que un Estado termine siendo utilizado para beneficio de la empresa, especialmente los beneficios, esto dentro del canal seco interoceánico se ve reflejado en lo que significa darlo por concesión a una gran empresa transnacional, podría llegar a ser hasta peligroso las capacidades que podrían llegar a tener dentro del trazado.

Y claramente como Estado no tendría una capacidad de reacción ante un contrato ya firmado, si bien es cierto el canal sí tiene un factor favorable económicamente para el país, la realidad internacional busca otros objetivos. Esto porque podría quedar desprotegidas algunas fuentes de recursos naturales o silvestres en el área, donde estas empresas son expertas en tener dominio de las áreas, esto ha sido una realidad en los procesos de cambio a nivel mundial.

Uno de los principales problemas es la incapacidad de la sociedad ante el poderío que pueden llegar a tener las transnacionales, esto podría llegar a ser peligroso debido a que un canal seco interoceánico atraviesa todo el país. Así como estas empresas han ido teniendo más preponderancia como actor internacional, más se han ido interesado en temas de recursos estratégicos o territorios de la mano con la idea de que su objetivo es solamente comerciar.

Por ejemplo, “APM Terminals” donde el país está dando cuenta, de que no es lo mismo la retórica maravillosa, de que va a venir una de estas grandes empresas a conducir esa actividad en Mohín y confrontarse con una realidad, ese negocio en concesión a una entidad privada multinacional, va encarece los costos donde básicamente multiplicó o triplicó el costo en términos de tarifas, aumentando lo que tienen que pagar los exportadores en sacar su producto por APM. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Esto es un punto fundamental, por lo que el inexistente control del Estado de los puertos, que son zonas estratégicas y si se pierden control en ellas dejaría al país encerrado dentro de los

dos océanos, los puertos del canal seco interoceánico tienen las mejores posiciones que el país puede ofrecer. Así que una empresa privada podría manejar los costos a su gusto esto podría ser una problemática tanto para el país, como para la atracción del comercio internacional, no se podría aspirar a mejorar la competitividad, ya que las decisiones no competen al Estado.

Por lo que, un punto estratégico es interesante para cualquier actor, no se puede negar que Costa Rica, tiene mucho recurso natural y las fuentes hídricas son el futuro de los intereses, por lo que se debe tratar con esencial cuidado. Es un hecho que la realidad ha cambiado, no es la misma época que cuando EEUU dominó el Canal de Panamá y además como menciona el Dr. Cortés hay otros factores que tomar en cuenta.

El negocio de logística introduce algunos riesgos de seguridad que no se pueden dejar de atender, posiblemente también habría mayor observación de los países que tienen empresas invertidos en los negocios. No creo que sería un gran cambio en la geopolítica-económica, en un proyecto como éste, lo veo difícilmente como un motivo que vaya a generar un re posicionamiento geopolítico. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Lo anterior es importante debido a que las observaciones internacionales aumentarían, especialmente en el sector de la toma de decisiones a nivel económico, con respecto a impuestos especialmente en las exportaciones e importaciones. También un mal funcionamiento del canal seco interoceánico, podría llegar a dañar tanto imagen o confianza de las empresas o Estados que lo utilicen, debido a que dañaría la fluidez del comercio.

El trasiego de contenedores siempre tiene ciertos tipos de factores de seguridad, los trenes especialmente no fácilmente utilizados en todo el mundo como una manera de movilización de personas, especialmente cuando los recorridos recorren una distancia importante. Un tren es fácilmente utilizado por los migrantes de manera ilegal y al mismo tiempo hace correr peligro a

sus vidas, tomando en cuenta que va de puerto a puerto, podría ser utilizado con embarcaciones de espera cerca de algún puerto para zarpar a otro destino.

Otro problema de seguridad que puede manifestarse, es el incremento del tráfico de drogas por contenedores, siendo una de las actividades que se han estado incrementando en el país, siendo dañinas para la imagen internacional además de problemas con otros países. Sería una posibilidad que Costa Rica pasara de ser un puente para el tráfico ilícito, a un nuevo punto de despacho hacia los destinos como Asia y Europa, es una situación muy difícil de controlar también tomando en cuenta que los principales países productores se encuentran en el sur del continente, aprovechan la posición geográfica y logística que más conveniente sea para el trasiego.

Esto tomando en cuenta que, a nivel geopolítico, cualquier factor cuenta, los actores internacionales que se dedican a alguna actividad en específico no pueden, el país tiene muchas debilidades, especialmente en controles de los problemas de seguridad mencionados anteriormente. Por lo que, demuestra que Costa Rica no tiene una capacidad suficiente para el control de estas situaciones y en gran parte es la guía de voluntad política que es sumamente sumisa a seguir ideas externas.

El país no tiene una posición en una lucha geopolítica, nuestros códigos geopolíticos demuestran que no tenemos ambición, a pesar de tener la posibilidad de modificar la situación geopolítica regional, posiblemente se optaría como proyecto de inserción internacional. Lo más seguro es que se buscara un alineamiento con Estados Unidos, prácticamente que ha sido incondicional, no de manera militar, pero sí civil y político por lo que no creo que este proyecto vaya modificar esa posición. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Por lo que, un país como Costa Rica no puede ser lo suficientemente capaz de poder crear un cambio, aprovechar oportunidades para crecer y mejorar, hay formas en cómo realizar el proyecto. Pero tomando en consideración ciertos factores importantes que dinamizarían la economía latina, siendo esto muy parecido a una utopía, de cierta forma se creó una cultura de no progreso, donde es más fácil conformarse con lo poco que se posee, esto en parte de la siempre alineada realidad de dependencia a los Estados Unidos, lo cual difícilmente permitiría que su hegemonía en el continente cambie, además que no sería sencillo para otra potencia hacerlo.

Es un país que en términos geopolíticos vuela bajo muy bajo, con algunas ideas en el tema ambiental no sostenido de manera consistente, gobierno tras gobierno alguna retórica sobre Derechos Humanos, pero muy alineada con la agenda norteamericana de cómo tratar estos derechos a nivel internacional. Yo no veo a este país cambiando su posición en ese plan y e menor manera con una clase política como la que tenemos y el entorno da para pensar si vale la pena cambiar de bando con una situación internacional, como la del cono Sur con quién podría alinearse, podría decirse que China potencia en ascenso, pero como potencia estos no tienen amigos tienen intereses. (Cortés, comunicación persona, 2019)

Por más que el país cuente con la mejor posición, competitivo, con buena imagen y buenos aliados, es complicado pensar en un futuro donde el interés colectivo le gane a los intereses propios o ajenos a la patria. Como menciona Cortés, no sería capaz de tener una nueva idea geopolítica ni por Costa Rica o por Latinoamérica, sería interesante ver un país que viera más allá de la dependencia, con una visión de crecer para su beneficio y con el apoyo de la región crear una zona mucho más integrada y que defienda sus facultades.

En una Costa Rica con un canal seco interoceánico, habría que entender muy bien el entorno que rodea todo lo que conlleva la incidencia extranjera que formaría parte de este, sin embargo, así como se fue desarrollando anteriormente, difícilmente habría todo un cambio en la realidad

geopolítica de la región. Podría en algún momento funcionar como un proyecto para que alguna potencia demuestre hegemonía, es posible, pero a como se va mostrando el desarrollo del paradigma actual de las relaciones internacionales difícilmente ocurriría.

## CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1 Conclusiones

América, la totalidad de su masa continental está rodeada por las dos grandes masas oceánicas, siendo el Pacífico y Atlántico históricamente un interés para las potencias especialmente europeas. Cabo de Hornos es un paso que logra conectar ambos mares, pero definitivamente fue creciendo la necesidad de una manera de transportar mercancías de las colonias a los países conquistadores.

Por lo que, mientras se fueron dando cuenta de la importancia de una nueva ruta comercial, el sistema internacional crecía y no es de extrañar que la necesidad de los negociantes se hiciera presente, como parte también característica de lo que también se considera natural dentro del ser humano. La creación cada vez más fuerte de un comercio internacional, con Estados que para la época de la conquista formaban más sus fronteras y por ende se da oficialmente el trasiego de las mercancías siendo cada vez más importante establecer las rutas comerciales y estas pasando por frontera.

Pero más adelante como se iba mencionando, el en la parte del cono sur del continente, ya se veía esta posibilidad de llevar el comercio internacional a otros niveles, por medio de los Cabos es que la idea empieza a ser clave. En especial cuando es necesario una ruta que sea más eficiente y menos peligrosa.

Es cuando donde en la época colonial, cuando los españoles empiezan a llegar a Centroamérica y a buscar cómo llegar al Océano Pacífico, donde Calero empieza a trazar una ruta marítima en Nicaragua. Por lo que con el tiempo la situación histórica lleva a que sea una mejor opción en Panamá, en ese momento es cuando se comprueba la relevancia que tenía la construcción del canal, dando un giro completo a la realidad del transporte mercancías.

Definitivamente eso fue lo que empezó el interés un en que Costa Rica tuviera una misma oportunidad, ahí es donde empieza el desarrollo da la propuesta del canal seco interoceánico costarricense. Influyendo también una realidad más contemporánea como lo es la globalización, para la época del siglo XX, se puede considerar un proyecto completamente inviable, donde el país no tenía una política para un proyecto como este y además el mercado mundial no era como el actual con una China que no se había abierto al mundo como si ocurre en la actualidad.

Si bien es cierto el transporte de mercancías se maneja mayormente por las vías marítimas históricamente así se aumentaron, para llegar lo más lejos posibles, pero actualmente la tecnología ha permitido que un canal seco interoceánico que se compone por puertos y una adaptada infraestructura ferroviaria sea posible como forma de cambiar ese paradigma. Lo que cabe destacar es que, al ser multimodal, utiliza un método marítimo en combinación con el terrestre y esto marca un nuevo hito para la realidad y la visión a futuro de todo el comercio internacional.

Si bien es cierto Centroamérica podría implementar otros planes como un corredor logístico, es necesario entender que no trae el mismo impacto para la sociedad costarricense que como un proyecto como el canal seco interoceánico. Uno de los puntos esenciales de la construcción del Canal de Panamá, fue precisamente conectar ambos oceánicos y al este no tener actualmente la capacidad para permitir el paso de ciertos tipos de embarcaciones, deja un vacío y en los mercados es un hecho que no se pueden desperdiciar las oportunidades.

Un canal seco interoceánico costarricense como propuesta tiene muchos elementos que son muy atractivos para la venta del proyecto para su creación, tomando en cuenta algunos aspectos que no se pueden dejar de lado con los cuales hay que tener cierta perspicacia para sacar la mejor ventaja. Gracias a estos beneficios, se podría convertir a Costa Rica como un país competitivo, con grandes rasgos de avances tecnológicos.

Por lo que, se puede hacer una comparación con Panamá, donde mucho del desarrollo de espacialmente su capital y de su economía se han visto impactadas por el canal, donde el sector financiero se ha hecho más fuerte gracias a la manera de promocionar al país como un centro de negocios. Costa Rica ya tiene su propia imagen creada, pero esa confiabilidad como un centro de negocios en Centroamérica sería un punto que podría llevar al país hacia un rumbo con una mezcla interesante sobre comercio, negocios y naturaleza.

No solamente existe un canal seco interoceánico como un gran proyecto, sino que también podría ser un “hub” tanto de mercancías por este medio y ser acompañado con la creación del aeropuerto de Orotina que también sería un “hub” en términos de aviación, llevaría al país por rumbos más innovadores. También hay que tomar en cuenta que no necesariamente sería una competencia directa con los panameños, podría idearse más a crear nuevas rutas de comercio, las cuales pueden ser excluyentes de las que ya existen y cruzan el canal panameño.

La ventaja comparativa en términos de tiempo entre el Canal de Panamá y el canal seco interoceánico costarricense, es una de las facultades más importantes debido en su mayoría gracias a ese trazado estratégico que existe de manera natural y única en el planeta. Poder afirmar que es único, claramente lo hace destacar y llamar la atención, no es un proyecto que cualquier país podría hacer de la manera como se lograría aquí.

Tanto por la angostura del país que permite cruzarlo por tierra en tres horas, siendo prácticamente un terreno completamente plano y con la posibilidad de que la mercancía llegue junta en una costa, pero en la otra correspondería en un cargue en embarcaciones con destinos diferentes. Lo que permitiría nuevas oportunidades para embarcaciones que no pueden cruzar por el Canal de Panamá y que, a diferencia del resto de canales marítimos del mundo, no tendría un problema de espera para poder pasar por el canal.

También hay que tomar en cuenta que por más que se quieran hacer excluyentes las rutas a las ya existentes por el Canal de Panamá, si la costarricense mejora y abarata los costos tanto como se esperaría que sucediera, claramente entraría en competencia muy fuerte con los panameños. Si a una empresa le sale mucho más rápido y barato sería de esperar que migraran a la nueva opción con el tiempo o tendrían que empezar a abaratar los costos y si podría llegar a ser un peligro para la realidad comercial de los canaleros.

Así como ha existido una evolución a través del tiempo y les ha permitido mayor eficiencia y capacidad, claramente esto deja más ingresos, pero si no es completamente capaz de acaparar y cumplir con las exigencias del mercado internacional, posiblemente sea momento de crear otra opción de canal. Es una reflexión viable, cuando el gobierno panameño declaró que veía posible un canal en Costa Rica y no en Nicaragua, eso deja entre ver que en realidad si es un tema que en Panamá genera cierta preocupación o en último caso si lo visualizan como posibilidad, siendo así como se determinan ciertos parámetros de competencia entre ambos.

Es un hecho que a pesar de todo el debate que se pueda generar alrededor de un canal más, es verdad que Costa Rica tendría toda una capacidad de mejorar económica unos de los principales beneficiarios podrían llegar a ser los exportadores costarricenses, lo cual es muy atractivo para la realidad actual, donde se le quiere llegar a dar mayor cantidad de posibilidades a pymes o no necesariamente solo a grandes empresas para vender su producto en el extranjero. Pero esto debería de ir de la mano del desarrollo de las comunidades aledañas al canal seco interoceánico.

No sería un proyecto para el país si solamente trae empleo como trabajadores dentro del proyecto, esto debido a que parte de traer desarrollo es ayudar a que los cantones por los cuales pase el trazado también lleguen a sentir un efecto positivo. Especialmente con poder llegar a visualizar una Costa Rica emprendedora y una zona norte más desarrollada, no necesariamente hay que referirse a solamente la colocación de zonas francas, sino de una verdadera incidencia en la realidad de estas comunidades, donde el estudio y la educación sean una fortaleza y los servicios en conjunto de las tecnologías sea parte.

Como cambiaría una región que actualmente es de las pobres, si se contará con mejores posibilidades para poder sacar provecho a sus talentos y poder expórtalos al resto del mundo, el comercio digital se ha vuelto una tendencia y una realidad. Esto podría llegar a ser una de las principales razones en donde puede existir un verdadero impacto dentro de las economías locales, abriéndose más las posibilidades de exportar, por lo que si con un canal hay posibilidades de que sea más sencillo y barato puede ayudar a generar un cambio.

Dentro de los beneficiarios podría destacarse que se podría llevar una nueva realidad portuaria en la zona del Pacífico, siendo Limón ya una zona acostumbrada a esto, no es perdonable que una las posiciones más importantes en Guanacaste no tengan un puerto y que Caldera no esté ni a la mitad de las capacidades que tiene Limón. Además, se puede añadir que, no es posible que a nivel mundial el comercio lo domine el transporte marítimo, con un avance en el terrestre por los trenes y siendo Costa Rica un país que tiene salida a los dos grandes oceánicos, la mayor cantidad de exportaciones e importaciones entren por el Juan Santamaría.

Con una posible Costa Rica tan fuerte en el ámbito logístico, que necesite personal preparado y una gran de movimiento, donde definitivamente sería necesario una autopista paralela al ferrocarril podría ser un beneficio muy importante para el país. Esto porque gran parte de la carga pesada se manejaría en esa zona, eso es importante porque significa personal que necesita alimentación cerca siendo un ejemplo práctico y al mismo tiempo ayudaría a la descentralización del país, de la carga vehicular que es necesaria en el GAM y gran parte de la migración hacia el centro del país ya no sería tan cotizada.

Uno de los principales objetivos debería ser aumentar el comercio con la región asiática, es importante porque es una región que con o sin canal seco interoceánico está en expansión y es necesario aumentar no solo las exportaciones, sino también las importaciones de los productos como la piña, el café, algunas frutas exóticas o productos que se dan en Costa Rica, esto para lograr que las balanzas de pagos especialmente con China sean más provechosas para el país, así como

también la apertura de los demás países como Singapur, cuyo ejemplo de innovación debería ser esencial para entender que es el desarrollo de la mano de la mitigación.

Hay que comprender que la situación con China y Estados Unidos se encuentra tensa por la guerra comercial, pero no necesariamente signifique un juego completo de control geopolítico de una zona de China, por ejemplo, después de la Segunda Guerra Mundial Europa prácticamente quedó en quiebra y con todos los efectos colaterales. EEUU quedó siendo el gran financiador de su reconstrucción que estos quedaron en una deuda con los estadounidenses, los cuales prácticamente convirtieron a Europa en su área de influencia y actualmente se ven proyectos ferroviarios a cargo de los chinos que no han sido acusados de un intento de China directamente en posicionarse dentro de la zona.

Pero hay que tomar en cuenta que puede ser que perfectamente un país como esta potencia imperial tenga intereses más grandes que una nueva ruta de la seda solamente para fines comerciales, puede que tenga más un fin de dominio y presencia dentro de los territorios. Sin embargo, en América Latina puede ser más fuerte un posible proyecto como este y que sea financiado por los chinos, sería meterse en los territorios que prácticamente ha dominado desde ya hace alrededor de un siglo.

Y esto tiene mucho que ver con un canal interoceánico como punto estratégico en el continente, como un posible generador de nuevas facilidades y rutas, sería conveniente ejercer algún tipo de dominio sobre este. Pero aceptar que lo más posible en un caso sería, como históricamente ha sido, la alineación al beneficio de los Estados Unidos, especialmente tomando en cuenta que es nuestro mayor socio comercial y esto definitivamente influye en la toma de decisiones.

Por lo tanto, difícilmente Costa Rica tendría la visión política para liderar una Centroamérica más desarrollada e integrada con los beneficios que traería el canal seco

interoceánico. Que podría hacerlo sería más una cuestión de voluntad política, pero tomando en cuenta que siendo un proyecto que terminaría en manos privadas aún más complicado sería que tuviera un efecto geopolítico entre Estados y se notaría cada vez más del crecimiento de las transnacionales y las empresas preponderantes a nivel mundial, que actualmente controlan el comercio como actores internacionales.

## **5.2 Recomendaciones**

Un proyecto como el canal seco interoceánico se suele asociar más con el sector del comercio internacional, pero es una realidad que tiene una incidencia en el análisis del sistema internacional y la realidad que a ella le aqueja. Por lo que es necesario poder tener un sustento del porqué los proyectos, que en su mayoría son de comercio terminan siendo importantes para la realidad del sistema y como estas cambian por conforme los negocios y las innovaciones permiten que no solo sea una cuestión de crear nuevas rutas, si no, como también son parte de un todo geopolítico, económico, dominio de territorios o poder.

Es necesario abundar en el tema de los efectos económicos reales, esto porque en gran parte sería necesario para la creación de un análisis científico los verdaderos impactos sobre la economía del país. Debido a que es esencial entender si es un proyecto es viable para lograr un avance o empuje económico al país más allá de las relaciones internacionales.

Muchas veces los proyectos se plantean con un ideal de perfección en el cual muchas veces la política influye dentro de estos, lo que genera que detrás de una idea una serie de intereses que venden una idea a la población y muchas veces se termina dejando de lado lo que realmente importa, que es el beneficio de todos los costarricenses y no de unos pocos. Proyectos como el canal seco interoceánico pueden parecer muy atractivos de primera instancia, pero es necesario comprender que hasta no poder tener un análisis de las implicaciones económicas, ya sean que tengan un carácter negativo o positivo.

Por lo que un estudio de cómo influiría un canal por concesión a la economía costarricense sería esencial para el conocimiento tanto del ciudadano que tiene derecho de comprender que significa para el país un posible proyecto como este y al mismo tiempo para que las fuerzas políticas del Estado tomen en cuenta si es conveniente o no su construcción.

Como parte de esto, es complementario mayor conocimiento de parte de revistas sobre negocios en cuanto las posibilidades o viabilidades existentes, especialmente en las zonas aledañas a la línea, para así incentivar a los inversionistas a que se fijen en estas áreas que actualmente están abandonadas. Lo cual podría llegar a crear una visión dentro de las personas del impacto dentro de los cantones, ayudando a generar nuevas ideas.

No solo es importante para las grandes empresas, si no que va de la mano del desarrollo de las comunidades y la visión a futuro de la realidad del país, no debe ser un proyecto para el exterior, debe ser para el costarricense y donde un pequeño empresario pueda ver una oportunidad tanto de crear como de expandirse a nuevas posibilidades. Las revistas de negocios pueden llegar a ser un gran aporte para este sector, con explicaciones de cuales serían tanto los beneficios como las desventajas que podrían llegar a tener.

La parte financiera es esencial, por lo que explicar cómo se vería el cambio en el mercado internacional podría ayudar a los mercados a entender cuál sería una incidencia especialmente en el sector exportador del país y así como también la explicación de cuál sería el principal impacto para el país con la facilidad de importar productos de la mano de los acuerdos comerciales que ya existen en Costa Rica.

Claramente es fundamental que la investigación se centre en el impacto ambiental, pero desde un punto de vista de cuales opciones podría existir para que el canal seco interoceánico sea lo menos contaminante, devastador para ciertas partes y buscar la mejor calidad de opciones para

que si es posible el proyecto, se construya tenga la menor cantidad de emisiones posibles dentro del trazado.

Costa Rica es un país reconocido a nivel internacional por su marca país la cual va dirigida al mercado verde, en conjunto de la mano en aprobación de políticas que apoyen al medio ambiente, es una de las razones por las cuales existe una gran parte de población en desacuerdo con el proyecto. Es necesario crear primeramente el estudio a fondo de las partes por las que transita el canal seco interoceánico, por lo que es primario crear las investigaciones correspondientes para un entendimiento más específico para cada zona.

Así como también, sería recomendable que, en conjunto a la propuesta del canal, exista la alternativa a saber cuáles serían las maneras para mitigar los daños ambientales y cómo se podría contaminar en menor medida. Es necesario socavar a fondo si es posible utilizar máquinas diésel con bajas emisiones o maquinaria eléctrica o paneles solares en los puertos, hay muchas maneras de visualizar un proyecto que se muestre lo menos contaminante.

De la mano con lo anterior sería importante comprender cuál es el impacto en el ecosistema y la vida silvestre en la parte del canal seco interoceánico que transitaría en una parte de zona protegida. Lo cual debería de ser esencial interés al momento de tomar consideración si la construcción es viable.

De igual manera, es importante examinar los trazos que actualmente si tienen alguna parte construida como calles no asfaltadas que siempre han existido en ciertas partes del trazado, es importante para que a la hora de hacer el análisis del impacto se entienda que no todo el canal significa tocar tierras con vida silvestre ni todo es parte de una reserva. Esto funciona para entender de mejor manera el panorama o el trazado que se presenta en los mapas existentes.

Es necesario generar una aclaración a profundidad del efecto sobre este, porque hay que entender cuál es el propósito y si en general vale el riesgo de poner en peligro flora o fauna de la zona. Es peligroso que en caso de su construcción exista un mal manejo de materiales, de los caminos aledaños que genere más impacto del necesario, siendo mejor manejado de alguna otra manera.

Ver la viabilidad de puentes artificiales o métodos en específico para que la fauna logre crear caminos por los cuales pasar y evitar el atropello de la mayor cantidad de animales posibles no solamente en la reserva, sino en cualquier parte del trazado que sea necesario. Esto para que en si en un futuro con canal en el país se tomen las precauciones más aptas, así como en otros países se han ingeniado maneras para incluir en proyectos en conjunto a la preservación.

Es importante que se dedique una investigación a lo que corresponde al desplazamiento de los pueblos, aunque más que una investigación debe ser un plan estratégico de movilización de pueblos aledaños que tengan un daño colateral a la construcción, puede ser expropiación, una afectación directa o eliminación si fuera el caso. Esto porque un Estado responsable debe prevenir lo que sucedería con las comunidades más afectadas por el proyecto.

Claramente, uno de los aspectos que más hay que analizar es la relación que existe con el aumento del mercado con la entrada de China en el escenario internacional, este es el que permite en gran parte que el proyecto sea viable, por el aumento que existió cuando China logra su apertura. Por lo que, es indispensable si la capacidad de en general el comercio asiático tiene tanto potencial como para que un canal seco interoceánico logre sostenerse.

Todo el comercio internacional tiene una visualización a futuro y los chinos se espera que sigan creciendo como economía en desarrollo que es, no obstante, es fundamental entender que existen muchos otros potenciales países asiáticos a los cuales Costa Rica podría aferrarse, es un hecho que son economías que han agarrado mucha fuerza, siendo posibilidades interesantes. Lo

que sí hay que tomar en consideración es cuales son los volúmenes actuales en las exportaciones y cuáles son las posibilidades a futuro de que sigan creciendo.

También, llegaría a ser de utilidad analizar como cambiaron las relaciones tanto diplomáticas como comerciales, de países que han tenido un proyecto similar al canal seco interoceánico. Es posible con el Canal de Panamá o con un Canal de Suez con Egipto, aunque en este tendría una distancia comparativa un poco diferente a la costarricense siguen siendo uno de los pocos ejemplos que existen a nivel mundial sobre canales tan importantes.

Finalmente, es necesario que se haga un análisis a profundidad de la relación entre Canal de Panamá, posible canal seco interoceánico y la región de Asia o Asia-Pacífico dentro del marco del transporte de las mercancías. En general para tener un mayor conocimiento de la realidad comercial de la región con esta área que está en constante crecimiento.

## ANÉXOS

Entrevista a, Profesor en la Universidad de Costa Rica en Ingeniería Civil.

1. ¿Cómo cambia la eficiencia en el proceso entre un canal seco y un canal marítimo en términos de competitividad?
2. Al estar el canal seco en una parte estratégica del país ¿existe una relación de ventaja en los costos de transporte y la distancia que recorre?
3. ¿Existiría un cambio en la regularidad del transporte de mercancías entre el océano pacífico y atlántico?
4. ¿Se volvería Costa Rica un centro estratégico en Latinoamérica? ¿Porqué?
5. ¿Cuál es el impacto económico con la posible construcción del canal seco interoceánico a nivel regional y nacional?

Entrevista a Profesor catedrático en las Escuelas de Geografía y Ciencias Políticas, Universidad de Costa Rica. Graduado de la Universidad de Costa Rica y con doctorado en Loughborough University.

1. Para usted ¿cuál es el interés de las potencias sobre un canal seco interoceánico en una posición estratégica como la costarricense dentro de Latinoamérica?
2. ¿La financiación por parte de una potencia sería una forma de demostrar dominio hegemónico en la región?
3. ¿Cree usted que el canal interoceánico sería un punto estratégico en la geopolítica mundial?
4. ¿Su posible construcción crearía más interés en crear relaciones diplomáticas por parte de países que Costa Rica no tiene actualmente o son muy escasas?
5. ¿Habría un cambio en la geopolítica económica a nivel internacional para Costa Rica?

## REFERENCIAS

Adelfang, J. (24 de noviembre de 2016). *La República*. Obtenido de <https://www.larepublica.net/noticia/asia-el-futuro-de-costarica>

AMYCOS ONG. (2010,p1). Me pregunto ¿Qué es el Comercio Internacional? *Fichas informativas*, 1.

Anasagasti, J. (2012,p12). *Buque portacontenedores el trienio del gigantismo*. Santurtzi.

Aquantica. (s.f.). *Aquantica proyectos marinos* . Obtenido de Canales de navegación: <https://aquantica.com.mx/service/canales-de-navegacion/>

Área de Conservación Guanacaste. (26 de junio de 2018). *Área de Conservación Guanacaste Fuente de Vida y Desarrollo*. Obtenido de <https://www.acguanacaste.ac.cr/noticias/noticias-acg/4226-posicion-consejo-regional-acg-sobre-canal-seco-interoceanico>

Barbé, E. (1995, p 114). *Relaciones Internacionales*. Madrid: Editorial Tecnos SA.

Cabrera, J. (s.f). *Segundo Informe sobre Desarrollo Humano en América Latina*. PNUD.

Cánovas, A. C. (2011). *Transporte internacional de mercancías* . Madrid: ICEX.

Castro, P. S. (s.f, p4). Nicaragua: El megaproyecto del “Canal Seco”. *rebellion.org*, 4.

Cazau, P. (2006). *INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN EN CIENCIAS SOACIALES*. Buenos Aires.

CEPAL. (1969, p7). *Sistema de información ferroviaria*. Chile: ONU.

CEPAL. (2002, p 17). *Globalización y desarrollo*. Brasil: Naciones Unidas.

CEPAL. (2017, p1). Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina: retos y propuestas de política. *Boletín FAL*, 1.

Cerbán y Piniella, M. y. (2014, p65). *Las grandes rutas del comercio internacional*. Andalucía: servicio de difusión y publicaciones.

Comunicación Moldtrans. (9 de diciembre de 2014). *Grupo MoldTrans*. Obtenido de <https://www.moldtrans.com/coste-del-paso-de-contenedores-por-la-terminal-en-el-transporte-maritimo/>

Dallanegra, L. (2008). Realismo Sistémico Estructural. Hacia una teoría totalizadora de las Relaciones Internacionales. *Panorama*, 3 y 4.

Dehesa, G. d. (2000). *Comprender la globalización*. Madrid: Alianza Editorial.

Flores, M. V. (2016, p 30). La globalización como fenómeno político, económico y social. *Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas*, 30.

Flores, R. V. (2011, p 160). Cambios y continuidades del sistema internacional. *Relaciones Internacionales*, 160.

Gobierno de la República. (17 de noviembre de 2016). *Costa Rica Gobierno de la República* . Obtenido de <https://presidencia.go.cr/comunicados/2016/11/cnc-dio-a-conocer-propuesta-de-canal-seco-interoceanico-con-un-valor-de-16-billones/>

Hernán, P. (1969). *La Diplomacia en Costa Rica*. San José: Imprenta Trejos Hnos.

Hernández Sampieri, R. (2004). metodología de la investigación. En R. Hernández Sampieri, *metodología de la investigación* (pág. 11). México : McGraw-Hill Interamericana.

Herrera, Y. P. (21 de 10 de 2018). *excelenciasdelmotor*. Obtenido de <https://www.excelenciasdelmotor.com/otras-secciones/ferrocarriles/mauritania-y-pilbara-trenes-dragones>

Holsti, O. R. (1989). *Relaciones Internacionales y Política Exterior*. Estados Unidos.

honducargo. (2015). *HONDUCARGO A LOGISTIC COMPANY* . Obtenido de <http://www.honducargo.com/nuestro-corredor-logistico/>

J, I. C. (1993, p15). *Bulk carrier*. England: O'Sullivan Printing Corporation.

La Prensa. (28 de agosto de 2007, p s.f). *El transporte interoceánico*. Obtenido de <https://www.laprensa.hn/opinion/675113-97/el-transporte-interoce%C3%A1nico>

Larrucea, D. J. (2009, p5). *Seguridad Marítima en Buques Tanques*.

López Trigal, L. y. (1999). *Geografía Política*. Madrid, p283: Cátedra SA Madrid.

Loría, c. p. (15 de octubre de 2019). Entrevista sobre el Canal Seco Interoceánico. (N. V. Villalobos, Entrevistador)

Loría, L. G. (2016, p54). El Canal Seco de Costa Rica. *La decisión*, p.54.

Martin, M. F. (noviembre de 2014, p7). Introducción Buque Portacontenedores. Valencia, España.

Martínez, M. (sf.). La investigación cuantitativa. *revista IIPSI*, 128.

Marulanda, S. (2016). Ampliación del Canal de Panamá. *Lógica supply chain industria*.

mastercardbiz. (13 de enero de 2017). *Mastercard Biz México*. (R. online, Editor) Obtenido de <https://www.mastercardbiz.com/mexico/2017/01/13/el-tiempo-de-entrega-una-variable-clave-del-comercio-exterior/>

MCE. Marisol Maranto Rivera, E. M. (febrero de 2015). *fuentes de información* . Obtenido de Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo: <http://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/bitstream/handle/123456789/16700/LECT132.pdf>

Montenegro, J. L. (2006, p117). La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados. *La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados*, 117.

Municipalidad de San Carlos. (2017,p12). Acta número cincuenta y uno de la sesión extraordinaria celebrada por el concejo municipal de san carlos el jueves tres de agosto del dos mil diecisiete a las quince horas con treinta minutos en el salon de sesiones de la municipalidad de san carlos. (pág. 12). Ciudad Quesada: Secretaria Municipal.

Naciones Unidas. (2018, p4). *Informe sobre el transporte marítimo*. Ginebra: UNCTAD.

ÓSCAR BARRIENTOS BRADASIC, D. L.-R. (2017, p16). *Cabo de Hornos*. Chile: Banco Santander y Museo Chileno de Arte Precolombino.

Peralta, M. D. (1887). el canal seco interoceánico de Nicaragua y Costa Rica en 1620 y en 1887. Bruselas : Imprenta de Ad. MERTENS .

Prieto, M. D. (27 de mayo de 2019, ps.f). Analizan ampliar el rango de buques que pueden transitar el Canal ampliado. *el capital financiero*, pág. s.f.

Quirós, R. S. (2001). viajes, geografías, imágenes e identidades LOS FRANCESES Y AMÉRICA CENTRAL SU VISIÓN PARTICULAR DE COSTA RICA 1821 1930. *Revista Historia de América*, 164.

Restrepo, J. C. (2013, p 365). *la globalización en las relaciones internacionales: actores internacionales y sistema internacional contemporáneo*. Medellín: Revista FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS.

Rojas, V. M. (2011, p43). *Metodología de la Investigación*. Bogotá: Ediciones de la U.

Sabonge, R. (2014,p10). *La ampliación del Canal de Panamá Impulsor de cambios en el comercio internacional*. Santiago: Sin editorial.

Santos, M. (2004, p 23). *Por otra globalización*. Bogotá: Paramericanos Formas e Impresos.

Sebastián, L. d. (2001, p 5). *La globalización y el comercio internacional*. Barcelona: Instituto de Altos Estudios Universitarios.

Segura, R. B. (2016, p1–2). *Programa de investigación*. Santa Rosa.

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (30 de mayo de 1998). *Sistema Costarricense de Información Jurídica*. Obtenido de [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=39796&nValor3=74714&strTipM=TC#up](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=39796&nValor3=74714&strTipM=TC#up)

Solano, R. R. (1977). *Guía paa realizar investigaciones sociales*. México: plaza y valdes P y V.

Taylor, R. C. (2015). *International Trade* . California: Reverté.

Vogl, A. J. (2014, p131). *El Canal Interoceánico aportes al debate*. Managua: Academia de Ciencias de Nicaragua.

Wünderich, V. (2014, p24). El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño. *Encuentro*, 24.

Zamora, G. (6 de abril de 2017,p1). *Word Press*. Obtenido de Barcos portacontenedores tipo Panamax, tipo: [https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2017/04/barcos-portacontenedores-tipo-panamax-tipo-neopanamax-y-otros-\\_grc3baas-y-transportes.pdf](https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2017/04/barcos-portacontenedores-tipo-panamax-tipo-neopanamax-y-otros-_grc3baas-y-transportes.pdf)

Zerio John, F. C. (1989). Políticas para promover las exportaciones. *Comercio Exterior*, 4.