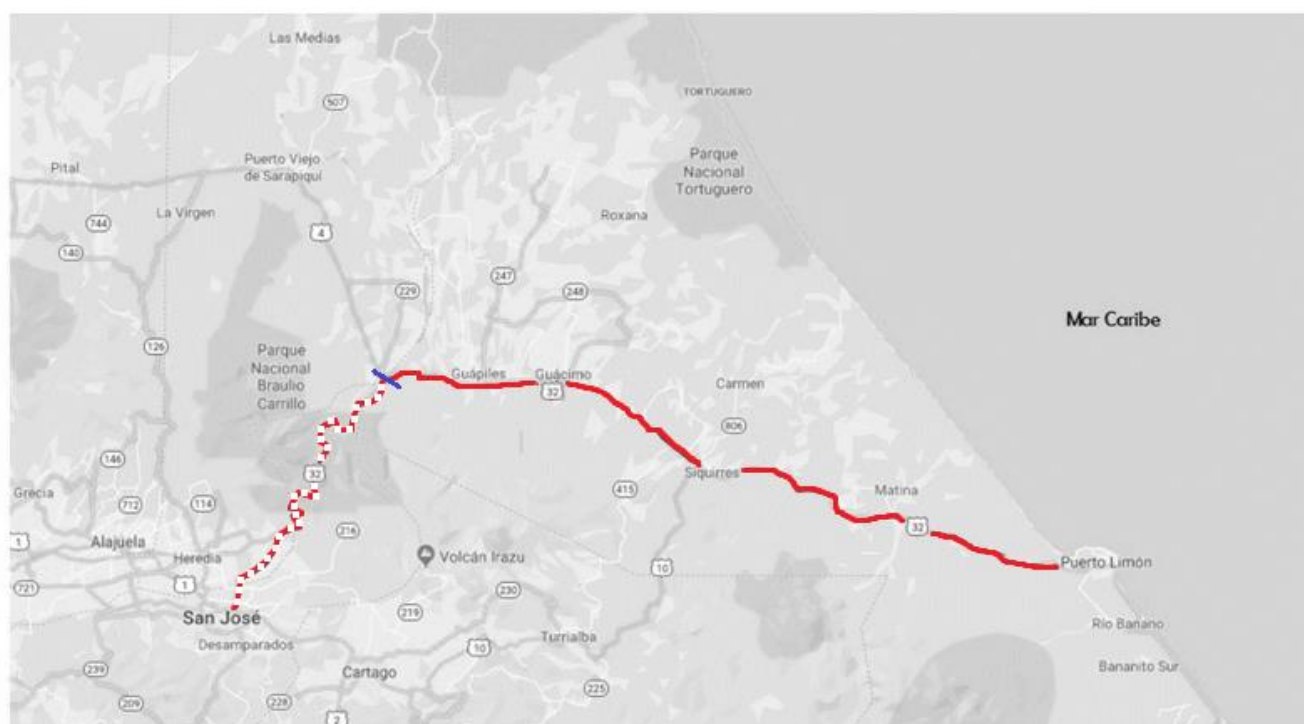


COSTA RICA

Inversión Directa China en Proyecto Ruta 32 para el Desarrollo de la Costa Caribeña



VANTSIS Olymbia

Master 1 LEA

Session de Juin 2019

Sous la direction de M. HARWHICH

VANTSIS Olymbia

Sous la direction de M. HARWHICH

COSTA RICA

Inversión Directa China en Proyecto Ruta 32
para el Desarrollo de la Costa Caribeña

Master 1 LEA

Université de Paris Ouest Nanterre La Défense

Session de Juin 2019



ESQUEMA

ESQUEMA	1
AGRADECIMIENTOS	2
INTRODUCCION	3
PARTE I. CHINA Y COSTA RICA, EL DESEO DE ESTABLECER RELACIONES DURADERAS	4
1.CONVERGENCIA DE PLANES DE DESARROLLO	4
2.EVOLUCION DE LAS RELACIONES ENTRE COSTA RICA Y CHINA	8
PARTE II. PROYECTO DE REHABILITACION Y AMPLIACION DE RUTA 32	10
1.TERMINOS DEL CONTRATO: DESCRIPCION DEL PROYECTO Y FINANCIAMIENTO	10
A.DESCRIPCION DEL PROYECTO	10
B.FINANCIACION DE LAS OBRAS	11
2.UBICACIÓN Y COMPOSICION DE LAS OBRAS PRINCIPALES.....	13
A.UBICACIÓN DEL PROYECTO.....	13
B.COMPOSICION DE LAS OBRAS PRINCIPALES.....	15
3.PLAZO DEL PROYECTO Y MANO DE OBRA	19
A.PLAZO DEL PROYECTO	19
B.EMPLEO: MANO DE OBRA DEL PROYECTO.....	20
4.CUESTION MEDIOAMBIENTAL	21
PARTE III. EXPECTATIVAS DEL PROYECTO EN LA PROVINCIA DE LIMON, EPICENTRO DEL DESARROLLO DE LA COSTA CARIBENA	24
1.APRENDER DE UN PRIMER FRACASO DE ZONA ECONOMICA ESPECIAL EN LIMON....	24
2.PROGRESO LOGISTICO: NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOIN (TCM).....	25
3.PROGRESO TURISTICO.....	28
A.NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS EN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMON... 30	
B.NUEVA MARINA TURISTICA, CONTEXTO URBANO Y TERMINAL DE CRUCEROS	31
CONCLUSION	33
FUENTES	35
BIBLIOGRAFIA	38

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer al Señor HARWICH por apoyar mi elección de tema y por el tiempo que le dedicó a mi trabajo de investigación.

INTRODUCCION

El papel de China en países con fuerte potencial de desarrollo es un tema que poco se alude. Se puede tomar el ejemplo de la capital etíope, Addis Ababa, “la ciudad que China construyó”¹ que le permitió al gigante asiático imponerse y expandirse por el país. Este trabajo de investigación trata del Proyecto de Amplificación y Rehabilitación de la Ruta nacional 32 (Carretera Braulio Carrillo) en Costa Rica que conecta la capital con la costa caribeña del país. La costa caribeña, es la zona que cuenta con menos población y también es la menos desarrollada. Paradójicamente, en aquella parte se encuentra el principal puerto de tránsito de mercancía del país, el puerto de Moín, así como la ciudad de Limón que da cabida a grandes posibilidades de desarrollo turístico ya que ahí se encuentra un aeropuerto internacional, además de un área portuaria explotable. Lo que nos interesa es entender cuál será la amplitud del desarrollo tanto económico como social de la zona caribeña del país gracias al proyecto de Ruta 32 así como los motivos de China por invertir específicamente en aquel proyecto. El contrato se firmó entre el Consejo Nacional de Vialidad de Costa Rica y la empresa china China Harbour Engineering Company en octubre 2013 en la administración de Laura Chinchilla (2010 – 2014).²

En una primera parte se aclarará como el potencial de desarrollo de Costa Rica y los planes de desarrollo internacionales de China coincidieron, así como la evolución de las relaciones entre ambos países para entender el porqué y el cómo llegaron a la puesta en marcha del proyecto de Ruta 32. En una segunda parte se presentará el proyecto de amplificación y rehabilitación de Ruta 32 en los planes técnicos, financieros y medioambientales. En una tercera y última parte se explicará la importancia del proyecto Ruta 32 en el progreso económico y social de la Provincia de Limón ilustrándolo con proyectos de progreso logístico y con proyectos con propósito de desarrollo turístico y comercial de la zona.

¹ MARSH Jenni, « Skyscrapers, trains and roads: How Addis Ababa came to look like a Chinese city », *CNN*, Atlanta, Georgia (E.E.U.U), 3 septiembre 2018. <https://edition.cnn.com/style/article/addis-ababa-china-construction-style/index.html>

² ROJAS Pablo, “Titubeos en ampliación de ruta 32: ‘hasta ahora podemos decir que está en marcha’”, *CRhoy*, San José (Costa Rica), 28 marzo 2019. <https://www.crhoy.com/nacionales/titubeos-en-ampliacion-de-ruta-32-hasta-ahora-podemos-decir-que-esta-en-marcha/>

PARTE I. CHINA Y COSTA RICA, EL DESEO DE ESTABLECER RELACIONES DURADERAS

1. CONVERGENCIA DE PLANES DE DESARROLLO

Costa Rica es un país reconocido por tener un gran potencial de desarrollo. El proceso de desarrollo económico y social de Costa Rica empezó a través de la iniciativa del expresidente Arias Sánchez durante su primer mandato (1986 – 1990). Non obstante es durante su segundo mandato (2006 – 2010) que la administración Sánchez puso en marcha sus ideas mediante Planes Nacionales de Desarrollo publicados por primera vez por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica en 2006.³

En efecto, como en todos los países emergentes, el desarrollo y la inversión en Costa Rica se ha concentrado en su capital, San José y su periferia lo cual dejo de lado las ciudades y zonas estratégicas que podían haber representado desde hace muchos años activos en el desarrollo del país. La inversión extranjera directa (IED) sigue siendo una mayor fuente de financiamiento para los países en desarrollo en los cuales hacen falta recursos financieros para poner en marcha nuevos proyectos. El expresidente costarricense Luis Guillermo Solís (2014 – 2018) quiso cambiar esta situación y ampliar el progreso a todo el país durante su mandato:

"Estamos promoviendo condiciones para la inversión extranjera en áreas diferentes a la gran área metropolitana y estamos comprometidos a seguir abriéndonos al comercio exterior para crear oportunidades"⁴

En el primer Plan Nacional de Desarrollo (2006) el país reconoce China como potencia económica mundial y menciona su deseo de amplificación de sus fronteras diplomáticas para poder lograr una integración global y hacerse un lugar en la globalización acercándose a las potencias asiáticas emergentes, es decir China.⁵ En este mismo documento se menciona también el deseo de desarrollo infraestructural:

³ "Plan nacional de desarrollo 2006 – 2010", *Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica*, p.103. http://www.nacion.com/ln_ee/2007/enero/25/

⁴ "Costa Rica y China acuerdan impulsar zona económica especial", *El Financiero*, San José (Costa Rica), 6 enero 2015. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/costa-rica-y-china-acuerdan-impulsar-zona-economica-especial/IDFHNXI4ORE6DNMOFBS7XUP7M/story/>

⁵ "Plan nacional de desarrollo 2006 – 2010", *op.cit.*, p.103.

“La infraestructura de transportes del país muestra un rezago inaceptable e incompatible con las aspiraciones de desarrollo y bienestar de los costarricenses. De la red vial nacional pavimentada, apenas un 20% se encuentra en buen estado y más del 50% se encuentra en estado deficiente o muy deficiente.”⁶

El Plan Nacional de Desarrollo de los años 2015 a 2018 trata el caso del desarrollo turístico y portuario del país:

“El Sector Transporte e Infraestructura es de gran importancia dentro de la economía nacional, debido a que constituye uno de los medios para promover actividades económicas generadoras de divisas, como es el caso del turismo y las exportaciones. Asimismo, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, por medio de la construcción y conservación de obras de infraestructura en el campo vial, aéreo, portuario, fluvial, ferroviario, transporte público y de seguridad vial, que proporcionan servicios más eficientes y seguros para los usuarios.”⁷

En 2016, “Costa Rica se convirtió en el primer país del mundo en suscribir un Pacto Nacional por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).” para luchar contra la pobreza y la desigualdad, promover la educación y la salud, proteger el medio ambiente y fomentar la justicia, entre otros temas de desarrollo.”⁸ “Los costarricenses también disfrutaban de niveles de satisfacción con la vida que son similares a los de los países con mejor desempeño de la OCDE”⁹

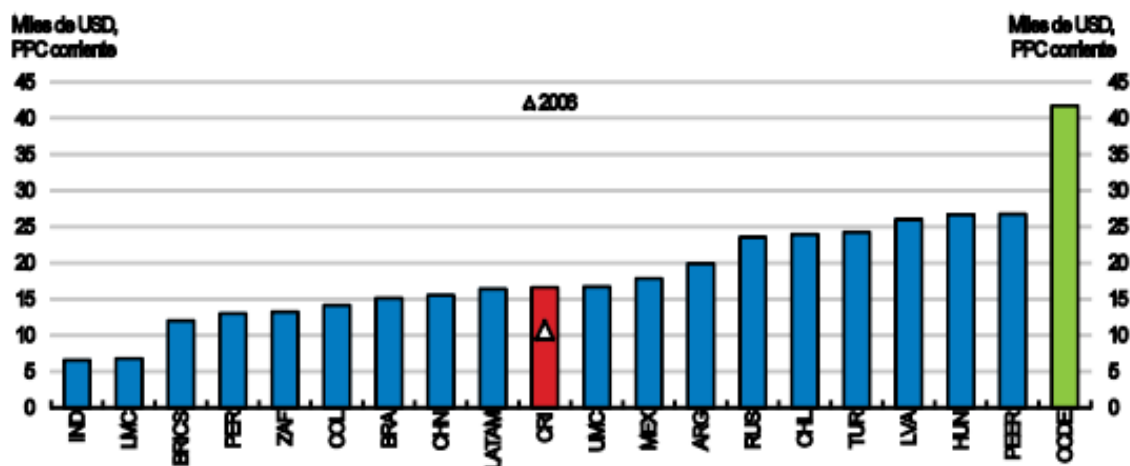
⁶ “Plan nacional de desarrollo 2006 – 2010”, *op.cit*, p.59.

⁷ “Plan nacional de desarrollo 2015 – 2018”, *Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica*, p. 399. https://www.mivah.go.cr/Documentos/politicas_directrices_planes/PND-2015-2018-Alberto-Canas-Escalante.pdf

⁸ “Costa Rica: primer país del mundo en firmar Pacto Nacional por los Objetivos de Desarrollo Sostenible”, *Ministerio de la Presidencia*, San José, (Costa Rica), 9 septiembre 2016. <https://presidencia.go.cr/comunicados/2016/09/costa-rica-primer-pais-del-mundo-en-firmar-pacto-nacional-por-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

⁹ “Estudios Económicos de la OCDE: Costa Rica 2018”, *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos*, p.34. <https://www.oecd.org/eco/surveys/Costa-Rica-2018-Estudios-Economicos-de-la-OCDE.pdf><https://www.oecd.org/eco/surveys/Costa-Rica-2018-Estudios-Economicos-de-la-OCDE.pdf>

Figura 1. Costa Rica ha convergido hacia niveles de ingreso más altos
 PIB per cápita, 2016 o último año disponible



Nota: PEER se refiere a los 10 países de la OCDE no latinoamericanos con el PIB per cápita más bajo: República Checa, Estonia, Grecia, Hungría, Letonia, Polonia, Portugal, República Eslovaca, Eslovenia y Turquía. LMC y UMC se refieren a las economías de ingresos medianos bajos y de ingresos medianos altos clasificadas por el Banco Mundial. LATAM se refiere a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México y Perú. BRICS se refiere a Brasil, la Federación de Rusia, India, China y Sudáfrica.

Fuente: Banco Mundial, Indicadores del Desarrollo Mundial.

En 2017, “Costa Rica atrajo 40 proyectos de inversión extranjera [...], esta cifra es la más alta en la historia nacional, que han generado más de \$2 mil millones”, “en la administración Solís Rivera, se han creado casi 100 mil empleos directos gracias a compañías de capital extranjero” con la llegada de grandes empresas extranjeras (de sectores muy distintos) como Swarovski y Microsoft.¹⁰

Costa Rica mantiene un progreso tanto social como económico que se nota con la aparición de una clase media notable. La estabilidad política del país favorece la atracción de inversión extranjera lo que le permite seguir con este paso. “El PIB per cápita ha aumentado considerablemente en los últimos 30 años y según la clasificación del Banco Mundial [...] el país ha alcanzado niveles de ingreso medio alto”, y es el segundo país centroamericano con mayor entrada de IED en 2018.¹¹

China tiene como modelo de desarrollo internacional la multiplicación de proyectos de inversión masiva en infraestructura y ha ya invertido desde el 2005 en más de la mitad de los países del mundo.

¹⁰ FLORES Brandon, “Costa Rica atrajo 40 proyectos de inversión extranjera en 2017, *La República*, San José (Costa Rica), 17 enero 2018 <https://www.larepublica.net/noticia/costa-rica-atrajo-40-proyectos-de-inversion-extranjera-en-2017>

¹¹ “Estudios Económicos de la OCDE: Costa Rica 2018”, *op.cit.*, p.34.

Durante varios años,

“la inversión de China en Latinoamérica superó los préstamos conjuntos aportados por el Banco Mundial (BM), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).”¹²

El modelo de desarrollo económico chino y su experiencia se están propagando por el mundo mediante inversiones masivas, especialmente en infraestructuras. Así, el modelo parece permitir una situación que beneficie a ambos bandos.

“Además, abaratará para China sus costos de transporte al resto del mundo y acelerará las rutas, aumentando su competitividad internacional, disminuyendo el costo de sus importaciones; eso, junto a la mayor productividad les permite mejorar salarios reales internos y un aumento en su consumo local.”¹³

China no solamente eligió invertir en Costa Rica por ser unos de los países más prometedores de América Latina, sino también por razones geopolíticas. En el esquema de la guerra comercial que lleva China con Estados Unidos, y dado que EE. UU. es su primer socio económico y comercial (primer importador y exportador), China intenta imponerse en la región con la ambición de tener más influencia en el istmo. Ahora también China tiene como “pilares de desarrollo” la protección del medio ambiente y la equidad social.¹⁴

¹² EFE, “China redobla inversión en Latinoamérica y se centra en infraestructura”, *El País*, San José (Costa Rica), 11 febrero 2016. <https://www.elpais.cr/2016/02/11/china-redobla-inversion-en-latinoamerica-y-se-centra-en-infraestructura/>

¹³ GUTIERREZ WA-CHONG Tatiana, «Ruta de la Seda facilitaría relación comercial con China», *La República*, San José, (Cosa Rica), 24 mayo 2017. <https://www.larepublica.net/noticia/ruta-de-la-seda-facilitaria-relacion-comercial-con-china>

¹⁴ GRANDSOW Bettina, «Inversiones chinas en infraestructura: ¿una situación en la que todos ganan?», *Nueva Sociedad* N°259, Berlín (Alemania), septiembre-octubre de 2016. p. 1, 2, 3, 4, 7, 9, 11, 13. http://nuso.org/media/articles/downloads/6.TC_Grandsow_259.pdf

2. EVOLUCION DE LAS RELACIONES ENTRE COSTA RICA Y CHINA

China representa un aliado estratégico para Costa Rica visto el progreso exponencial que conoció desde su apertura al comercio exterior. Costa Rica representa un activo mayor para China por su fuerte relación con Estados Unidos y por su posición geográfica en el istmo centroamericano. En efecto, representa una puerta de entrada al Caribe para China pasando por la costa Pacífica, una “facilidad de acceso entre los dos grandes océanos y la posibilidad de colocar directamente sus productos en la costa este de los EE. UU.”¹⁵ Costa Rica se divorció de Taiwán para empezar nuevas relaciones con Pekín en 2007, después de que en 2011 se firmó un Tratado de Libre Comercio entre ambos países.¹⁶ El TLC particularmente ensalza la cooperación en términos, entre otros, de infraestructura y de transferencia de conocimientos de una parte económicos para Costa Rica y en términos medioambientales para China.¹⁷ Desde entonces China se convirtió en el segundo socio económico de Costa Rica, después de Estados Unidos. Otro ejemplo de cooperación, entre 2009 y 2011, China financió la construcción del estadio nacional de Costa Rica. Sin embargo, la iniciativa más notable es la del 2018, año en el que Costa Rica y China firmaron el acuerdo acerca de la Iniciativa de la Franja y la Ruta “*Belt and Road Initiative*” llevada por China desde 2013.¹⁸ Este proyecto implica el desarrollo de la conectividad infraestructural (con la construcción de carreteras, puertos y otras infraestructuras cruciales en la integración global de los países) no solamente entre Costa Rica y China sino también con todos los demás países conectados, “103 países que han firmado 118 documentos de cooperación en el marco de ‘La Franja y la Ruta’” gracias a inversiones chinas.¹⁹ Así Costa Rica se asegura una mayor inclusión en la globalización. Además, la iniciativa permite aumentar los intercambios comerciales y “la inversión directa saliente acumulada de China en [los] países [socios de la Iniciativa] ya sobrepasó los 70 mil millones de dólares”.²⁰ Ambos

¹⁵ URCUYO Constantino, «La Estrategia China en Centroamérica», *Issue Brief no. 08.25.14, Rice University's Baker Institute for Public Policy*. Houston, Texas (Estados Unidos). p.3. https://www.bakerinstitute.org/media/files/files/8e23106a/BI-Brief-082514-China_CentralAm_Spanish.pdf

¹⁶ “Tratado de libre comercio Costa Rica – China: Documento Explicativo”, *Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica*, marzo 2010. http://www.comex.go.cr/media/2676/doc_explicativo_china.pdf

¹⁷ *Ibid.* p.27

¹⁸ “Costa Rica firma acuerdo con China para promover Iniciativa de la Franja y la Ruta”, *Xinhua Net*, Pekin (China), 4 septiembre 2018. http://spanish.xinhuanet.com/2018-09/04/c_137443418.htm

¹⁹ *ibid.*

²⁰ *ibid.*

países esperan cooperar para el desarrollo de infraestructuras de transporte.²¹ China defiende que la iniciativa no tiene como propósito la ampliación de su potencia sobre Costa Rica. Las relaciones entre ambos países deberían permitir un intercambio de conocimientos. China le permite a Costa Rica desarrollarse gracias a su apoyo financiero y a sus conocimientos en términos de tecnología y ambos países aprenderán como hacer negocios el uno con el otro. Costa Rica podría ayudar a China con su desarrollo estratégico verde y apoyarla en tener una imagen de país más seguro en la escena internacional. Según Constantino Urcuyo, Director Académico del Centro de Investigación y Adiestramiento Político Administrativo (CIAPA):

“Para China, Costa Rica es un socio presentable en su actividad internacional y en las votaciones de los organismos internacionales, pues esta amistad puede compensar las denuncias de violaciones a los derechos humanos y el autoritarismo de Pekín”²²

Se puede concluir que los propósitos y las expectativas de ambos países son bastante distintos pero que la convergencia de sus planes de desarrollo nacionales e internacionales permitieron una cooperación que empezó rápidamente entre ambos países. Se logró la puesta en marcha y el arranque de proyectos masivos de infraestructura como el de Ruta 32 después de un poquito más de una década de relaciones diplomáticas.

²¹ “Costa Rica firma acuerdo con China para promover Iniciativa de la Franja y la Ruta”, *op.cit.*

²² «La Estrategia China en Centroamérica», *op.cit.*, p.2.

PARTE II. PROYECTO DE REHABILITACION Y AMPLIACION DE RUTA 32

1. TERMINOS DEL CONTRATO: DESCRIPCION DEL PROYECTO Y FINANCIAMIENTO

A. DESCRIPCION DEL PROYECTO

El contrato acerca del proyecto de Rehabilitación y Ampliación de Ruta Nacional 32 se firmó entre el Consejo Nacional de Vialidad de Costa Rica y la empresa china China Harbour Engineering Company (CHEC) en octubre 2013 en la administración de Laura Chinchilla (2010 – 2014).²³ Es una cooperación pública-privada, aunque el modelo político chino haga que sus empresas estén bajo su tutela. CHEC está encargándose del diseño y de la construcción del proyecto que tiene una longitud de aproximadamente 107 kilómetros y una velocidad de diseño de 100 km/h.²⁴ CHEC “será responsable de toda discrepancia, error u omisión en las especificaciones, planos y otros documentos que haya preparado.”²⁵

El propósito del proyecto es lograr una “mayor competitividad, con estándares internacionales, superando las deficiencias de la actual” así como “promover el desarrollo y encadenamiento productivo en Limón, disminuir el tiempo de desplazamiento y garantizar un tránsito fluido y seguro de peatones y conductores”.²⁶

En su esencia, el proyecto se describe como una forma de acercarse de las normas internacionales de forma que Costa Rica solucione diferentes problemas infraestructurales viales que van más allá de la misma Ruta 32. En efecto, el país padece baja calidad de infraestructuras por falta de mantenimiento y de inversión. Entre las estructuras que fueron tocadas por ello, Ruta 32 que lleva casi 30 años sin obras. Hay también una real toma de conciencia del peligro que representa esta ruta que paradójicamente es el eje principal del país. Además de mayor seguridad se incluye en el proyecto el flujo de peatonales y conductores de bicicletas, por ejemplo. El cumplimiento del proyecto generará el desarrollo con una reacción en cadena del auge económico que se ubicará

²³ ROJAS Pablo, *op.cit.*

²⁴ *Ibid*, p. 12.

²⁵ “Contrato para el proyecto de diseño, rehabilitación y ampliación de la ruta n°32 carretera Braulio Carrillo, sección intersección ruta nacional n°4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón”, *Ministerio del Ambiente y Energía Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SENETA)*, 3 junio 2013, p.30. <https://conavi.go.cr/wps/wcm/connect/bb7dbb4e-58d0-42d7-93bd-1a65a1daae0b/1%29+Contrato+No.+CONAVI-CHEC-001.pdf?MOD=AJPERES>

²⁶ “Proyecto: Ampliación de la R.N. No. 32. Tramo: Cruce Ruta Nacional No. 4 – Limón”, *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)*, p. 4. <https://conavi.go.cr/wps/wcm/connect/b80670a7-8be0-4751-a3f1-9ad5b5121bfb/Presentaci%C3%B3n+Proyecto+R-32.pdf?MOD=AJPERES>

específicamente de la Provincia de Limón. La Provincia lucha contra un progreso muy débil y frágil desde hace décadas por falta de recursos tanto logísticos como financieros por parte de Costa Rica. Obviamente, como lo acabamos de ver, en el esquema de su modelo de desarrollo económico, China posee los recursos que le faltan al país centroamericano.

B. FINANCIACION DE LAS OBRAS

Las obras del proyecto estuvieron estimadas a unos 465 millones de dólares. El 85% se tiene que financiar a través de la iniciativa china y el 15% que queda en financiamiento interno costarricense.²⁷

Tabla 1: Términos y condiciones financieros del préstamo de China

Tipo de Préstamo	Préstamo Concesional del Gobierno de China	Préstamo Comercial del Eximbank
Acreeedor	EXIMBANK, China	EXIMBANK, China
Prestatario	República de Costa Rica	República de Costa Rica
Ejecutor	CONAVI	CONAVI
Monto del préstamo	RMB 628.000.000 Yuanes	US\$296.000.000,00
Tasa de interés	2% anual	4% anual
Plazo para desembolsos	48 meses	48 meses
Plazo para amortización	15 años	15 años
Periodo de gracia	5 años	5 años

Fuente: *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 7.*

La tabla arriba detalla los términos y condiciones financieros del préstamo para las obras de Ruta 32. El 15% de la suma representa unos 69 millones de dólares, y los pagará el gobierno de Costa Rica. Estuvo estimado que la inversión pública costarricense subirá de un 7,3% en 2019 por los varios proyectos infraestructurales de transporte de los cuales hace parte el proyecto de la Ruta

²⁷ *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p.14-17.*

32.²⁸ El 85% o sea unos 396 millones de dólares del proyecto se financiará mediante inversiones del gobierno chino gracias a un empréstito con el banco estatal Ex/Im Bank²⁹. La empresa en carga de las obras, China Harbour Engineering Company (CHEC) es una filial de la empresa China Harbour Singapore Investment Pte. Ltd. con sede en Pekín, China. La empresa ya ha operado en más de 80 países y asumirá todos los riesgos en caso de aumento del propósito en las obras.

Además de la estimación de base, se tienen que tener en cuenta dos consecuencias del proyecto sobre la vía pública y los habitantes de los alrededores: las expropiaciones que son requisas por motivos de interés público³⁰ y las invasiones de vía. En efecto, el proyecto implica unas 1400 expropiaciones en total y entonces el costo de las indemnizaciones que suponen.³¹ Cuando se construyó la ruta en los años 1970, se instauró un derecho de vía de unos 50 metros que sigue siendo el mismo para el proyecto actual de ampliación y rehabilitación. Aunque se haya prometido que “se respetarán los accesos existentes a propiedades colindantes con el derecho de vía.”³² Hasta ahora, 700 quejas de invasión de vía fueron registradas. De esta parte de financiamiento del proyecto está en carga el Gobierno de Costa Rica. Las indemnizaciones se han estimado a unos 20 millones de dólares, que se vienen añadiendo al costo total de las obras lo que significa que el proyecto costaría al final unos 485 millones de dólares. De momento, no se han puesto en marcha los tramites en cuanto a las expropiaciones, ni a las invasiones de vía.

²⁸ “Programa macroeconómico 2019-2020”, *Banco Central de Costa Rica*, 2018, p.33. <https://activos.bccr.fi.cr/sitios/bccr/noticias/Documentos%20compartidos/BCCR-Presentacion-PM2019-2020.pdf#search=inversion%20china>

²⁹ «Costa Rica arrancará proyecto de ampliación y rehabilitación de ruta 32 el próximo lunes», *Revista Suma*, San José (Costa Rica), 17 noviembre 2017.

³⁰ Diccionario Google.

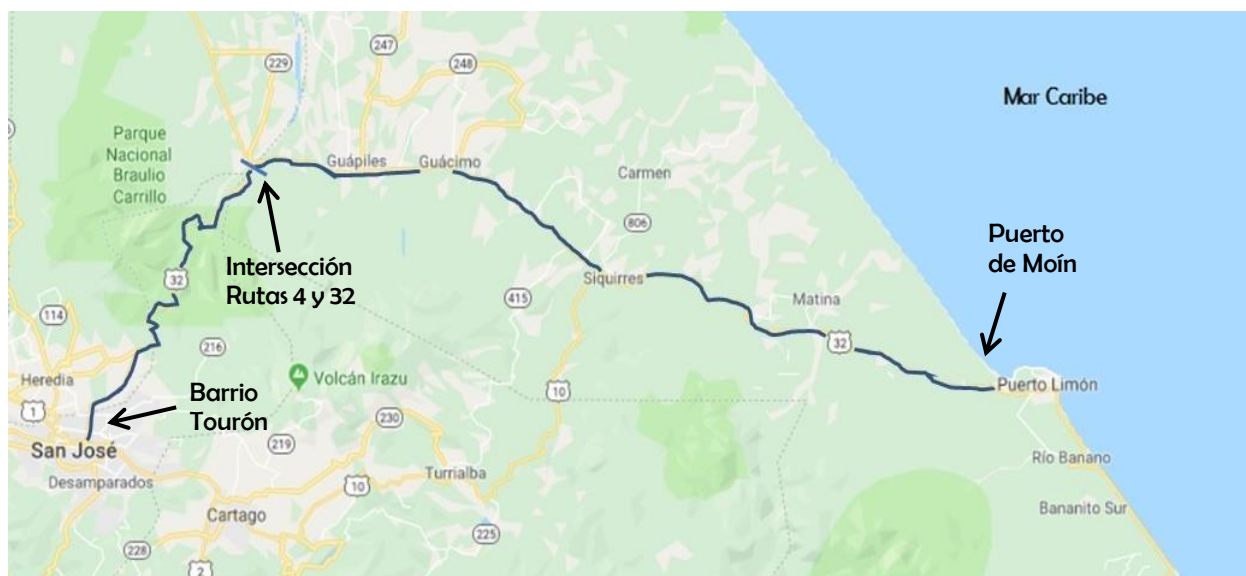
³¹ ARRIETA Esteban, “Expropiaciones necesarias para ruta 32 no han iniciado tramite”, *La República*, San José (Costa Rica), 22 enero 2019. <https://www.larepublica.net/noticia/expropiaciones-necesarias-para-ruta-32-no-han-iniciado-tramite>

³² *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)*, op.cit. p.5.

2. UBICACIÓN Y COMPOSICION DE LAS OBRAS PRINCIPALES

A. UBICACIÓN DEL PROYECTO

Figura 2: Ubicación del proyecto – Cruce RN 4-Limon



Fuente: Elaboración propia – con base Google maps.

La Ruta 32 comunica en sus dos extremos el Barrio Tourón de la capital costarricense San José, con Puerto Limón, la Provincia de Limón en la costa caribeña. Las obras del proyecto de rehabilitación y ampliación se ubican en la parte de la ruta que empieza en la intersección con la Ruta 4 (Río Frio) y atraviesa las ciudades de Guápiles, Guácimo, Pocora, Siquirres, Matina, Moín y Limón (véase el mapa arriba).

Aunque el Caribe sea la parte menos desarrollada del país, el 80% de las exportaciones e importaciones costarricenses desde y hacia E.E.U.U, Europa y América Latina pasan por Ruta 32 y por los terminales portuarios de Limón y de Moín. En efecto, “el puerto de Moín es el 12° puerto de Latinoamérica en términos de movimiento de contenedores”.³³ Veremos más tarde que La Provincia de Limón concentra polos con gran potencial de desarrollo tanto turístico como comercialmente.

Además, aunque tenga un papel estratégico en los intercambios comerciales, Ruta 32 está en muy mal estado y es también conocida por ser una de las carreteras con mayor cantidad de accidentes

³³ BARQUERO Karla, “Puerto Moín es 12° de Latinoamérica en movimiento de contenedores”, *La República*, San José (Costa Rica), 4 de junio de 2018. <https://www.larepublica.net/noticia/puerto-moin-es-12-de-latinoamerica-en-movimiento-de-contenedores>

en Costa Rica. Sólo en el cantón de Pococí, por ejemplo, Ruta 32 es la segunda con más colisiones especialmente en los cruces de carreteras.³⁴

En el documento de análisis espacial de los accidentes de tránsito en el cantón de Pococí se destaca Ruta 32 por

“concentrar una cantidad de accidentes considerable que se caracteriza principalmente por las colisiones entre vehículos, por ende, se necesita en general un mejoramiento de la infraestructura vial (señalamiento, diseño geométrico) que procure mejorar las condiciones actuales a favor de los usuarios de este sistema.”³⁵

Las obras tienen como propósito la mejora de la circulación, así como de la seguridad en la carretera. Las obras permitirán a los vehículos circular con una velocidad de 100 km/h contra unos 50 km/h antes. Esto supone un acortamiento de viajes y así el ahorro de carburante y de tiempo, lo que representa una real ventaja para el país y la Provincia de Limón en particular.³⁶

En efecto, como lo veremos en PARTE III, la nueva terminal de contenedores de Moín provocará también un incremento en el flujo de vehículos, y muy especialmente la multiplicación en el tránsito de camiones, lo cual necesita carreteras que puedan soportarlos para permitir un desarrollo sostenible y una mayor productividad.

³⁴“Análisis espacial de los accidentes de tránsito en el cantón de Pococí”, *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)*, enero 2011, p.32, 34, 45. <https://www.csv.go.cr/documents/10179/10911/An%C3%A1lisis+Espacial+de+accidentes+de+tr%C3%A1nsito.pdf/ed29839e-8374-47e4-9fdc-01a89a068bbb>

³⁵ *ibid.*, p. 50.

³⁶ Youtube: “Empresa china construye Ruta 32 en Costa Rica”, *China Xinhua español*, 15 octubre 2018. https://www.youtube.com/watch?v=dcl_V3n1gUE

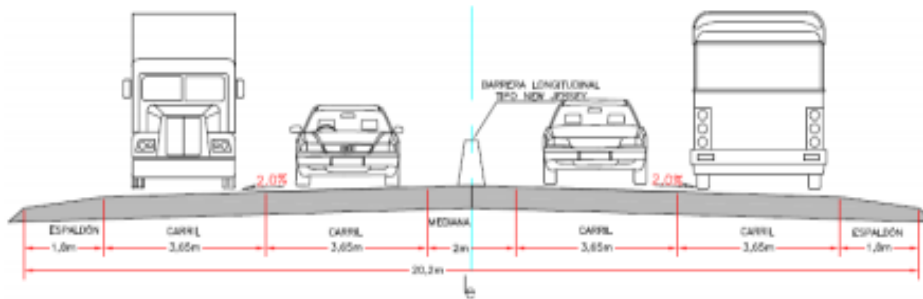
B. COMPOSICION DE LAS OBRAS PRINCIPALES

Las obras y ventajas del proyecto de la Ruta 32 pueden ser vistas desde diferentes puntos de vista, en una parte aquellas que favorecen el tránsito fluido y seguro de los vehículos y en otra parte aquellas que favorecen el movimiento y la seguridad de los peatonales.

OBRAS PRINCIPALES PARA LA MEJORA DE LA CIRCULACION DE LOS VEHICULOS

- El cambio principal de la carretera es la ampliación de 2 a 4 carriles de las vías para que el tráfico sea más rápido, más seguro y más fluido por lo que se esperaran más vehículos de gran formato tipo camiones. Esta ampliación se hará con respeto a 7 distintas formas de secciones típicas según si la carretera atraviesa una zona urbana o rural.³⁷

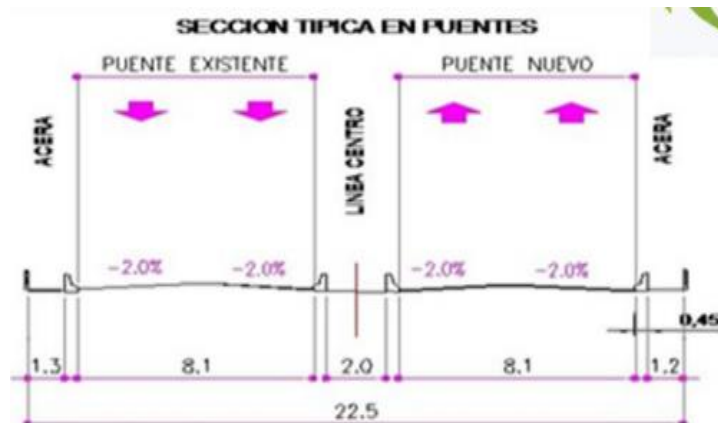
Figura 3: Diseño típica sección de cuatro carriles



Fuente: *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit. p23.*

- Se construirán o modernizarán 36 puentes mayores, junto con los existentes.³⁸

Figura 4: Diseño de puente



Fuente: *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit. P27.*

³⁷ Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit. p.13.

³⁸ *Ibid.*, p.14.

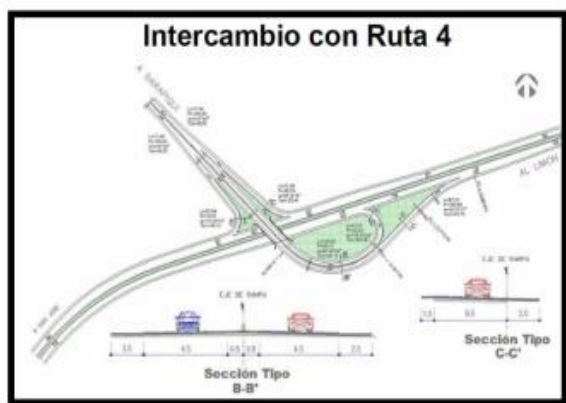
- En cuanto a la conectividad con las ciudades que atraviesa Ruta 32 se construirán 13 pasos a desnivel, 11 retornos, 4 intersecciones a nivel que darán acceso a la ruta cantonal a Moín hacia Limón, entronque con la Ruta 241 en Santa Rosa y con la Ruta 36 así como 5 intercambios: IC Río Frio (Entronque con la Ruta 4), IC Guápiles (Entronque con la Ruta 247), IC Siquirres (Entronque con la Ruta 10), IC TCM (Entronque con acceso a la TCM), IC Moín (Entronque con acceso a Puerto Moín).³⁹

Figura 5: Ciudades por las cuales Ruta 32 pasa e intercambios



Fuente: *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit. p. 3.*

Figura 6: Diseño y foto de intercambio de Ruta 32 con Ruta 4

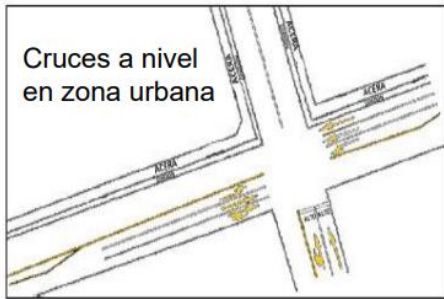


Fuente: *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit. p. 19.*



³⁹ *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit. p.15.*

Figura 7: Diseño de cruces a nivel en zona urbana



Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 20.

- Además, como obras de seguridad se construirán baranda tipo New Jersey para la separación de los flujos de tránsito vehicular, 26.180 metros lineales de rutas marginales, redes del sistema de evacuación pluvial.⁴⁰

Figura 8: Baranda tipo New Jersey



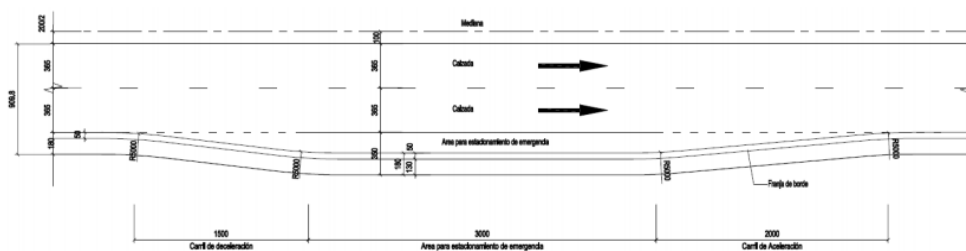
Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 20.

Figura 9: Rutas marginales



Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 19.

Figura 10: Área para emergencia



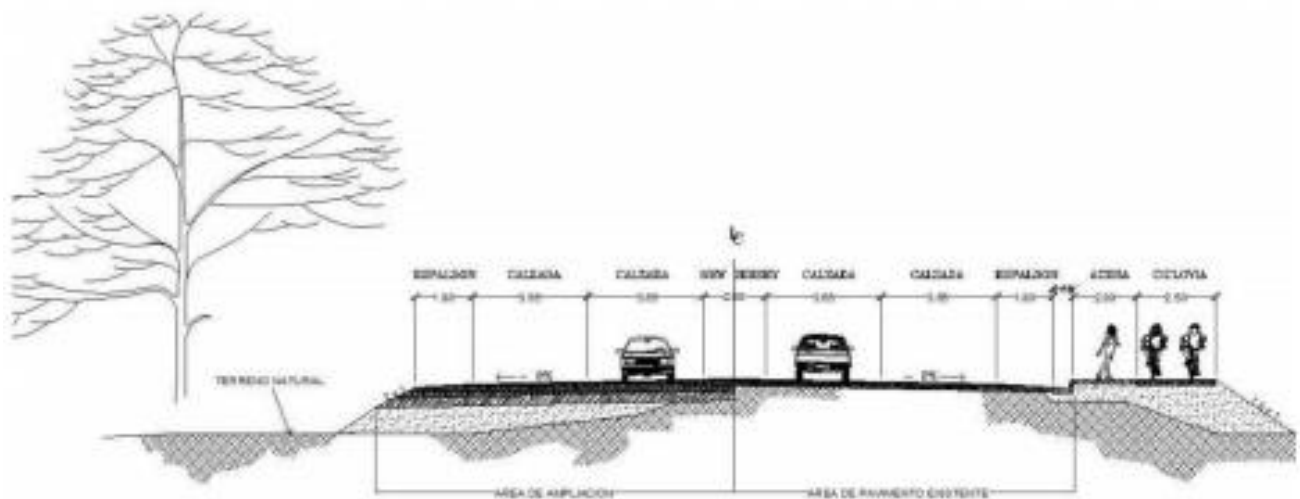
Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 22.

⁴⁰ Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p.14-17.

OBRAS PARA LA SEGURIDAD Y LA MEJORA DE LA CIRCULACION DE LOS PEATONALES Y DE LOS TRANSPORTES PUBLICOS

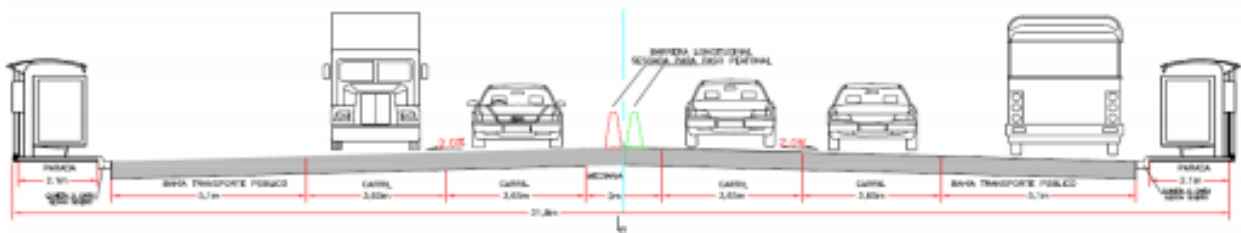
Se destaca en el proyecto una real inversión en la seguridad y la libre circulación de los peatonales y los sin vehículos. Se caracteriza por la inversión en bahías de autobuses y en puentes peatonales. Lo que permitirá un mayor flujo de personas. 24 puentes peatonales, bahías para autobuses, 18 accesos de calles existentes a la carretera principal, 26.160 metro lineales de ciclovías. ⁴¹

Figura 11: Diseño 2 carriles por sentido, barrera tipo New Jersey, 1 acera y ciclovía



Fuente: *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 3.*

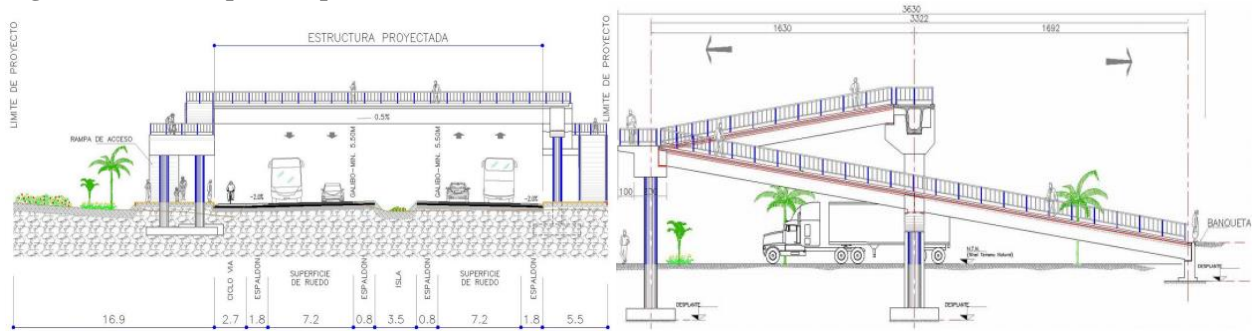
Figura 12: Diseño 2 carriles por sentido y bahías de autobuses en ambos sentidos separados por isla central



Fuente: *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 24.*

⁴¹ *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 16, 17.*

Figura 13: Diseños puentes peatonales



Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit. p. 28,29.

3. PLAZO DEL PROYECTO Y MANO DE OBRA

A. PLAZO DEL PROYECTO

El plazo total del proyecto inicial se decidió de 42 meses de los cuales 8 dedicados al diseño de las obras y 34 para las obras en sí.⁴² Se empezó la construcción en noviembre del 2017 y se debería de acabar en octubre del 2020. Hasta ahora, después de que ya la mitad del plazo se haya consumido, sólo se ha logrado un avance de menos del 10% en las obras⁴³. CHEC espera un avance del 35% hasta finales de 2019.⁴⁴

En marzo del 2019, el avance “sobre la reubicación de servicios públicos, el avance transcurre así”:

“90% en el traslado de servicios del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) y operadores de telecomunicaciones, 40% en los del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (aYa) y las Asaas, y el 80% del oleoducto de la Refinadora Costarricense de Petróleo.”⁴⁵

⁴² Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 16, 17.

⁴³ Consejo Nacional de Vialidad, op.cit.

⁴⁴ “Chec contratará a 600 personas adicionales para obras en Ruta 32”, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, San José, (Costa Rica), 13 marzo 2019. <https://presidencia.go.cr/comunicados/2019/03/chec-contratar-a-600-personas-adicionales-para-obras-en-ruta-32/>

⁴⁵ “Titubeos en ampliación de ruta 32: ‘hasta ahora podemos decir que está en marcha’”, op.cit.

El contrato conviene que, si el avance parece muy lento como para terminar con las obras a tiempo, CHEC deberá entregar:

“un informe complementario en el que se describan los métodos modificados que [la empresa] tiene previsto adoptar para acelerar el progreso y terminar las Obras dentro del Plazo de Terminación”⁴⁶

También, “si el Contratista no cumple con su obligación de concluir las etapas del proyecto en el plazo determinado, este deberá indemnizar al Contratante.” En mayo 2018 el ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez mencionó la ampliación del proyecto a toda Ruta 32, ya no solamente a partir del cruce con Ruta 4.⁴⁷ Unos 40 kilómetros de la Ruta 32 pasan por el Parque Nacional Braulio Carrillo lo que significa que las obras que tendrán lugar en este pedazo de Ruta 32 tendrán que contar con ciertas especificidades.

La variedad de las obras, así como la importancia cumplimiento de las normas del país y la complejidad de la reubicación de ciertos servicios públicos tienen de momento el proyecto retrasado. También, ajustes y cambios en los planes añaden inseguridad en cuanto al cumplimiento del plazo predeterminado en el contrato. Uno se puede preguntar que porqué CHEC no aumenta sus efectivos en términos de mano de obra. Ahora veremos cómo se reparte el trabajo.

B. EMPLEO: MANO DE OBRA DEL PROYECTO

El proyecto de Ruta 32 es una cooperación pública-privada eso explica algunos términos en cuanto a la mano de obra utilizada en las construcciones. Acerca del personal extranjero el contrato dice que “en la medida en que lo permitan las leyes aplicables, el Contratista podrá traer a Costa Rica al personal extranjero que sea necesario para la ejecución de los diseños y las Obras.”⁴⁸ Desde el principio del arranque de las obras la empresa CHEC trajo a unos 105 trabajadores chinos y está por traer unos 165 más en los próximos meses. Ya están trabajando 600 personas, pero 600 más personas todavía están por ser contratadas. Sin embargo, el contrato entre CHEC con CONAVI también conviene que la empresa tiene que contratar costarricenses, más específicamente

⁴⁶ *Ministerio del Ambiente y Energía Secretaria Técnica Nacional Ambiental (SENETA), op.cit. p.41,42.*

⁴⁷ ARRIETA Esteban, “Ruta a Limón tendría cuatro carriles en toda su extensión”, *La República*, San José (Costa Rica), 22 enero 2019. <https://www.larepublica.net/noticia/ruta-a-limon-tendria-cuatro-carriles-en-toda-su-extension>

⁴⁸ RECIO Patricia, “Empresa china a cargo de ruta 32 busca 200 trabajadores”, *La Nación*, San José (Costa Rica), 26 marzo 2019.

limonenses ya que la provincia de Limón padece alta tasa de paro.⁴⁹ El Gobierno costarricense y CHEC se pusieron de acuerdo para alcanzar una mano de obra más de unas 1.100 personas.⁵⁰ La mano de obra china trabaja principalmente en la ingeniería del proyecto mientras que los costarricenses en la mayoría trabajan en las obras en sí. La posición de los chinos ilustra la manera con la cual el país transmite sus conocimientos en términos de infraestructura. Sin embargo, como lo veremos después, Costa Rica tiene los conocimientos medioambientales que le falta a China.

4. CUESTION MEDIOAMBIENTAL

Costa Rica es conocido por ser unos de los líderes mundiales en términos de medio ambiente. En efecto, “Costa Rica ocupa sólo un 0,03 por ciento de la superficie terrestre (tiene sólo 51.100km²). No obstante, concentra cerca del 6 por ciento de la biodiversidad del mundo.” y “El sistema de Parques Nacionales y Reservas comprende una superficie de 1342 hectáreas, o sea un 25.6% de la superficie del país.”⁵¹ Hemos visto más arriba que las relaciones entre ambos países permiten un intercambio de conocimiento, para Costa Rica en cuanto al desarrollo económico y comercial y para China en cuanto al respecto al medioambiente. El país tiene normas muy estrictas acerca de la protección del medio ambiente, lo que asegura la protección de su territorio, aunque se hagan proyectos en asociación con otros países. Según *La República* (San José, CR), Costa Rica es el único país en desarrollo que forma parte del top 20 de los países con mayor protección medioambiental.

Requisitos medioambientales del proyecto

El contrato del proyecto de Ruta 32 estipula que las obras se harán en adecuación con las normas nacionales de Costa Rica, lo que en un principio conllevó retrasos. En efecto, el arranque del diseño de las obras estuvo retrasado por no cumplir con requisitos ambientales en vigor en el país y fuertemente sostenidas por el gobierno de Costa Rica⁵². Se hizo el Estudio de Impacto Ambiental para obtener la Viabilidad Ambiental que emite la Secretaria Técnica Nacional Ambiental

⁴⁹ RECIO Patricia, *op.cit.*

⁵⁰ “Chec contratará a 600 personas adicionales para obras en Ruta 32”, *op.cit.*

⁵¹ “Medio Ambiente”, *Embajada de Costa Rica en Washington DC*. <http://www.costarica-embassy.org/index.php?q=node/13>

⁵² ARIAS L, « Route 32 expansion project receives environmental permits », *The Tico Times*, 7 diciembre 2016, San José (Costa Rica). <http://www.ticotimes.net/2016/12/07/route32-environmental-permit>

(SETENA). Según el contrato, CHEC “por su cuenta y costo [tuvo que] contratar una empresa idónea para que [ejerciera] la Regencias Forestal y Ambiental del proyecto”⁵³ Todo a lo largo de la construcción se deben de entregar informes periódicos sobre el avance de las obras y su impacto en el medioambiente y esta última está a cargo de las actuaciones también como de las relaciones como las autoridades locales (Municipalidades, Ministerios, Comités, Asociaciones).⁵⁴

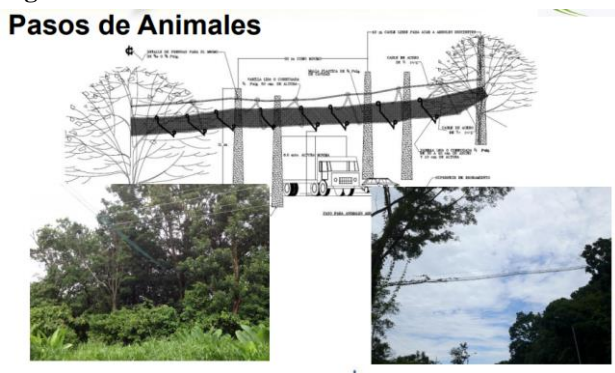
El contrato entre CHEC y CONAVI estipula que:

“El Contratista deberá cumplir fielmente con lo dispuesto en la Legislación Ambiental de la Republica de Costa Rica; así tomará todas las medidas necesarias para proteger el medio ambiente (tanto dentro como fuera del Lugar de las Obras) y para evitar los daños y las alteraciones ambientales que se puedan crear a las personas y las propiedades como consecuencia de sus operaciones.”⁵⁵

Dos puentes fueron derribados después de una polémica acerca de la composición contaminante de unos materiales usados (concreto mezclado con tierra, y problemas con alcantarillas y rellenos).⁵⁶ Según el MOPT:

“También se contemplan pasos de fauna aéreos y terrestres, en zonas identificadas en estudios previos, que garantizarían la disminución en la muerte de animales por atropello durante la fase de operación de la carretera.”⁵⁷

Figura 15: Pasos de animales



Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p.31.

⁵³ Ministerio del Ambiente y Energía Secretaria Técnica Nacional Ambiental (SENETA), 3 junio 2013, op.cit. p.33.

⁵⁴ Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), op.cit, p. 33, 34.

⁵⁵ Ministerio del Ambiente y Energía Secretaria Técnica Nacional Ambiental (SENETA), op.cit, p.28.

⁵⁶ ROJAS Pablo, op.cit.

⁵⁷ Ministerio de Obras Públicas y Transporte, op.cit.

Como ya se mencionó, el proyecto sería por ampliarse a toda Ruta 32, ya no sólo a los 107 kilómetros negociados en un principio. Los kilómetros que quedan entre la intersección con Ruta 4 y San José la capital, comprenden unos 40 kilómetros en el Parque Nacional Braulio Carrillo (Véase Figura 2) lo cual representa una zona particularmente delicada para las obras. De las carreteras más peligrosas del país, ocurre que haya deslizamientos y derrumbes a lo largo de la ruta 32 lo que resulta en cierres viales. Estos accidentes pueden implicar vehículos. Para el proyecto se está hablando de añadir 6 túneles falsos (que costaría 2 millones de dólares cada uno), los cuales no dañan el medioambiente ya que nada más se ponen sin hacer ningún hueco en las montañas. Esta solución permitiría también evitar los accidentes naturales ya que las piedras que se caerían pasarían por encima de la construcción sin tocar la ruta. Lo cual reducirá ampliamente los accidentes y así permitirán un mejor flujo.

Figura 14: Carretera Braulio Carrillo – Ruta 32 – Túnel falso en sitio de deslizamiento – situación actual vs. Túnel falso



Fuente: <https://archivo.crhov.com/mopt-analiza-plan-piloto-de-tuneles-falsos-en-ruta-32/nacionales/>

PARTE III. EXPECTATIVAS DEL PROYECTO EN LA PROVINCIA DE LIMON, EPICENTRO DEL DESARROLLO DE LA COSTA CARIBENA

1. APRENDER DE UN PRIMER FRACASO DE ZONA ECONOMICA ESPECIAL EN LIMON

La economía de Costa Rica, como la de todos los demás países de América Central está basada en turismo y agricultura. Con ello, el país intenta impulsar su desarrollo comercial apoyándose en estos sectores. Ruta 32 comunica San José a la provincia de Limón la cual cuenta con los dos principales terminales portuarios del país. Ya en el 2009 hubo una tentativa de desarrollo de la ciudad de Limón con la intención que se volviera en ciudad puerto, pero el proyecto falló por errores en la gestión de los costos, por insuficiente supervisión, y por falta de mano de obra y personal competentes. Se dice de este proyecto que reveló “las falencias del sector público” costarricense.⁵⁸

En 2015 en la administración del presidente Luis Guillermo Solís, Costa Rica y China firmaron un acuerdo acerca de una zona económica especial en la costa caribeña del país “siguiendo modelos que tuvieron éxito en el gigante asiático” para impulsar el desarrollo económico de la región.⁵⁹ En efecto, las ZEE más exitosas se encuentran en china y aparecieron en los años 80.⁶⁰ El desarrollo de regiones por ZEE se realiza gracias a lo atractivo que resulta la implantación con ventajas fiscales para inversores extranjeros, la creación de empleos, la mejora de calidad de vida de los habitantes y el progreso tecnológico.

En 2018 se confirmó que Limón tendrá una ZEE con enfoque principal en logística y turismo.⁶¹

“La inversión de unos \$500 millones en la Ruta 32 entre el cruce de Río Frío y Limón, beneficiaría al comercio y al turismo, al reducir hasta en un tercio el tiempo que hoy se utiliza en el recorrido, o sea hasta hora y media. Con esto, habría un ahorro de \$5 millones para los choferes comerciales, suponiendo una

⁵⁸ RUIZ R. Gerardo, “10 razones que provocan el naufragio del proyecto Limón Ciudad Puerto”, *El Financiero*, San José (Costa Rica), 20 julio 2014. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/10-razones-que-provocaron-el-naufragio-del-proyecto-limon-ciudad-puerto/C6M6D7XB7FGH3FYH7LHWUELJCA/story/>

⁵⁹ “Costa Rica y China acuerdan impulsar zona económica especial”, *op.cit.*

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ GARZA Jeffrey, “Proyecto convertiría a Limón en el nuevo Cancún”, *La República*, San José (Costa Rica), 30 de agosto de 2017. <https://www.larepublica.net/noticia/proyecto-convertiria-a-limon-en-el-nuevo-cancun>

hora menos en el recorrido de los furgones, otros camiones y buses, según datos de la Cámara de Transportistas de Carga, así como del Incofer. A esto se agregaría una reducción en el consumo de combustible de otros \$5 millones, al suponer una reducción promedio de 22 litros por automotor al precio de ayer, solo en los vehículos comerciales.”⁶²

Se puede afirmar que los planes de desarrollo del país se concentran alrededor de las zonas portuarias de la provincia limonense. Sin embargo, la calidad y la capacidad de sus puertos eran insuficientes como para responder a tal desarrollo. Una tentativa de desarrollo de Limón que no le funcionó por múltiples motivos que no se pueden omitir ha convencido Costa Rica con abrirse a las inversiones extranjeras y aceptar una cooperación económica para el financiamiento y de conocimiento, ya que China es uno de los ejemplos más notables de éxito en el mundo. Es con este pensamiento que paralelamente al proyecto de Ruta 32 se quiso poner en marcha un verdadero progreso de comercio y de turismo enfocados en las dos ciudades portuarias de la provincia de Limón. Moín como núcleo de los intercambios comerciales y Limón como núcleo del turismo entorno a Zonas Especiales para asegurar el éxito de los programas.

2. PROGRESO LOGISTICO: NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOIN (TCM)

La actividad portuaria de Moín en la Provincia limonense se había degradado con los años por falta de mantenimiento y de recursos. Las capacidades del puerto tampoco correspondían a las aspiraciones nacionales de explotación de sus zonas portuarias.⁶³ El nuevo terminal de contenedores de Moín trata de una cooperación pública-privada entre la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la empresa holandesa APM Terminals para “diseñar, construir, financiar y operar el puerto”.⁶⁴ APM Terminals asumirá “casi todo el riesgo de este proyecto”.⁶⁵

⁶² “Comercio y turismo crecerán con ruta 32 ampliada”, *La República*, San José (Costa Rica), 28 de abril 2016. https://www.larepublica.net/noticia/comercio_y_turismo_creceran_con_ruta_32_ampliada

⁶³ “Japdeva realizó fuerte inversión para renovar actividad portuaria y apoyar desarrollo regional de Limón”, *Presidencia de la Republica de Costa Rica*, 5 marzo 2018. <https://presidencia.go.cr/cadena/desarrollo-social-cadena/2018/03/japdeva-realizo-fuerte-inversion-para-renovar-actividad-portuaria-y-apoyar-desarrollo-regional-de-limon/>

⁶⁴ RODRIGUE Jean-Paul, “El proyecto de puerto para contenedores de Limón - Moín, Costa Rica”, *Banco Interamericano de Desarrollo*. <http://logisticsportal.iadb.org/node/2428>

⁶⁵ *Ibid.*

Según el experto Jean-Paul Rodrigue,

“Es el mayor proyecto de infraestructura de la historia de Costa Rica, y pretende ayudar a la creciente industria de las exportaciones agrícolas del país, así como también a su activo sector manufacturero”⁶⁶

En 2018 la JAPDEVA invirtió masivamente (unos \$850 millones) en grúas, otro equipo y obras para la actividad portuaria.⁶⁷

“La obra se desarrolló mediante el formato de concesión que le permitirá a APM Terminals (empresa holandesa) operar el puerto durante 33 años, en ese periodo la compañía pagará un canon a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (Japdeva).”⁶⁸

La nueva terminal de contenedores de Moín entró en operaciones en febrero 2019 después de 4 años de construcción. “El nuevo mega puerto del Caribe se construyó en una isla artificial de 40 hectáreas y representa una inversión de \$1.000 millones” y debería “generar \$210 millones a la producción económica total de Limón durante el 2019.”⁶⁹

Figura 14: Nuevo terminal de contenedores de Puerto Moín



Fuente: *La República*

⁶⁶ RODRIGUE Jean-Paul, *op.cit.*

⁶⁷ “Japdeva realizó fuerte inversión para renovar actividad portuaria y apoyar desarrollo regional de Limón”, *op.cit.*

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ AVENDANO A. Manuel, “Conozca la nueva Terminal de Contenedores de Moín que se inauguró este jueves”, *El Financiero*, San José (Costa Rica), 28 febrero 2019. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/conozca-la-nueva-terminal-de-contenedores-de-moin/RH4KGRGUJBDNVIXKNZ3HP5OGBM/story/>

La inversión que se hizo en el nuevo terminal de contenedores de Moín es una oportunidad considerable de impulso socioeconómico para la ciudad. En efecto, podrá apoyar y soportar el aumento de importe y exporte del país. El nuevo terminal se diseñó para poder apoyar las actividades comerciales de Costa Rica, en primer lugar, “en la actualidad, el país tiene una participación del 70% en el mercado mundial de piñas y del 82% en los mercados de Estados Unidos y la Unión Europea” y es “el cuarto exportador mundial de bananas y el primero de piñas” pero también se quiere seguir un proceso de “cadenas de suministro frigoríficas” las cuales tienen la ventaja de ser menos costosas y de tener mayor capacidad, siendo así más rentable.⁷⁰ Sin embargo, para que este se pueda lograr se tienen que tomar decisiones estratégicas de desarrollo en la zona desarrollo para poder lograr también un progreso social. En el plano logístico, además de la nueva terminal, otras tres construcciones tendrán lugar en la Provincia como parte del proyecto compuesto de 4 puntos de ataques llevado por la JAODEVA “programa de rehabilitación y mejoramiento de infraestructura portuaria” de la cual volveremos a hablar justo después por su papel en el progreso turístico.⁷¹

Este programa comprende:

“Construcción y equipamiento de la Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en el Complejo Portuario de Moín. Consiste en Plataformas Logísticas vinculadas a la actividad portuaria y responde a los requerimientos de manipulación y distribución de la mercancía marítima hacia y desde el interior portuario,” – **“Construcción de un Parque Industrial para el Caribe en Liverpool, Limón.** Bajo un modelo de Zona Franca, se pretende desarrollar una serie de instalaciones destinadas para el mercado de servicios, como inversionistas inmobiliarios, logísticos, transportistas, industriales y desarrolladores de tecnologías informáticas y comunicación (TIC) que requieran un área operativa para desarrollar sus actividades en torno al desarrollo portuario.” – **“Construcción de muelle de carga y descargas de productos hidrobiológicos en la desembocadura del río Cieneguita, Limón, Costa Rica.** Con el fin

⁷⁰ “El proyecto de puerto para contenedores de Limón - Moín, Costa Rica”, *op.cit.*

⁷¹ “\$1.966 millones son asignados a Limón para proyectos de desarrollo e infraestructura portuaria”, *Presidencia de la Republica de Costa Rica*, 16 mayo 2019. <https://presidencia.go.cr/comunicados/2019/05/%E2%82%A11-966-millones-son-asignados-a-limon-para-proyectos-de-desarrollo-e-infraestructura-portuaria/>

de solventar la carencia de infraestructura pesquera, se plantea construir una terminal que facilite las operaciones de desembarque del producto obtenido por los pescadores de la zona⁷²

Se nota que se quiere permitir una nueva área de actividades alrededor de la actividad portuaria. Habría también que desarrollar los negocios, así como las estructuras sociales dentro de la ciudad. Cabe decir que el crecimiento en el tráfico de contenedores necesitara una calidad red de transporte superior de lo que es. El proyecto de Ruta 32 y la voluntad de ampliar las obras hasta la capital apoyarían esta nueva actividad comercial masiva que pronto conocerá el país. Sin embargo, el plazo de las obras de Ruta 32 podrían amenazar el buen arranque de esta actividad portuaria, así como la actividad turística que está por desarrollarse.

3. PROGRESO TURISTICO

La industria del turismo representa un 6,3% del PIB de Costa Rica, y alcanza un 8,2% al considerar los demás aportes como el transporte en carretera, entre otros.⁷³ El turismo aporta el 8,8% del empleo en Costa Rica, sea más de 200 mil puestos.⁷⁴ “El aporte de esa industria al PIB del país se incrementó de 4,4% en el 2012 a 6,3% en el 2016” es decir más del doble del aporte de otras actividades como los servicios de informática o la producción de energía eléctrica por ejemplo.⁷⁵ Representa así un activo predominante para el país que ya goza de un turismo de lujo. Según el Plan Nacional de Desarrollo Turístico de Costa Rica para el periodo 2017 – 2021 publicado por el Instituto Costarricense de Turismo, se quiere lograr un aumento de cruceros pasando y hacia el país, lo que implica un desarrollo de infraestructura portuarias en la costa caribeña. El plan también menciona el deseo de desarrollo de todas las ciudades principales de la costa caribeña del país, incluso Limón.

⁷² *Ibid.*

⁷³ “Industria turística aporta 6,3% del PIB a la economía de Costa Rica”, *Instituto Costarricense de Turismo*. <https://www.ict.go.cr/es/noticias-destacadas-2/1358-industria-tur%C3%ADstica-aporta-6,3-del-pib-a-la-econom%C3%ADa-de-costa-rica.html>

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*

La ampliación de Ruta 32 permitirá un turismo más eficiente ya que reducirá los recorridos entre la costa caribeña y la capital San José. También permitirá a los turistas moverse con mayor facilidad y seguridad a través del país y así darles ganas de desplazarse por varias zonas gracias a la cantidad de lugares servidos por la ruta. De hecho, el país cuenta considera el proyecto de Ruta 32 como teniendo un papel crucial en el desarrollo del turismo:

“Se ampliarían también los ingresos de los negocios comerciales y turísticos del Caribe, desde Tortuguero hasta Manzanillo, ya que el acceso desde San José sería atractivo, tanto para nacionales como visitantes, lo que generaría puestos de trabajo en hotelería, gastronomía y otros servicios.”⁷⁶

Cabe decir que, al juntar los numerosos proyectos con fin de desarrollo de la industria turística de la costa caribeña, uno se da cuenta que aparece un clúster de actividades turísticas lo que será el núcleo turístico de la Provincia. En efecto, para alcanzar los objetivos de desarrollo masivo del turismo en los próximos años, se necesitarán concretar los proyectos siguientes:

“La ampliación de ruta 32, mejoras a la ruta 36, la creación de un muelle para cruceros, el proyecto para construir un aeropuerto internacional de carga y pasajeros en Limón, así como una marina donde se encuentra actualmente la terminal de contenedores de Japdeva”⁷⁷

⁷⁶ “Comercio y turismo crecerán con ruta 32 ampliada”, *op.cit.*

⁷⁷ *Ibid.*

A. NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS EN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMON

Figura 15: Diseño del proyecto de la nueva terminal en el aeropuerto de Limón



Fuente: “Aeropuerto Internacional de Limón contará con nueva terminal de pasajeros en febrero de 2020”, *Ministerio de la Presidencia, San José, (Costa Rica).*

El proyecto tiene como propósito el aumento de capacidad de recepción de turistas al país y está compuesto de la construcción de un nuevo edificio así que la modernización y la amplificación de dos aeródromos.⁷⁸ “Se tiene proyectado arrancar la construcción en octubre de 2019 y finalizar en febrero de 2020.” La inversión es interna, por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) y de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de más de ₡1.750 millones impactará la reactivación económica de la provincia y el turismo.⁷⁹

⁷⁸ “Aeropuerto Internacional de Limón contará con nueva terminal de pasajeros en febrero de 2020”, *op.cit.*

⁷⁹ *Ibid.*

B. NUEVA MARINA TURISTICA, CONTEXTO URBANO Y TERMINAL DE CRUCEROS

Figura 16: Diseño del proyecto de desarrollo turístico de Limón



Fuente: *Presidencia de la República de Costa Rica*

Un proyecto “publico-privado” masivo de desarrollo turístico que comprende un terminal de cruceros, una marina turística y una “Zona Hotelera del Caribe” y se ubicaría en la Terminal Hernán Garrón “sobre Ruta 36, la cual comunica el centro de Limón con Cahuita, un importante polo turístico”.⁸⁰ Se trata de “transformar la terminal en un puerto que promueva el turismo” para “dinamizar la economía de la provincia de Limón”.⁸¹

“un ambicioso proyecto de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Limón pretende convertir a la provincia en un nuevo Cancún, mediante un importante desarrollo hotelero a lo largo de la costa”

El complejo generará un número importante de empleos gracias a la futura necesidad de creación de negocios para responder a la demanda con la llegada de nuevos flujos de turistas.

⁸⁰ GARZA Jeffry, *op.cit.*

⁸¹ “\$1.966 millones son asignados a Limón para proyectos de desarrollo e infraestructura portuaria”, *op.cit.*

Figura 17: Mapa con Puerto Moín, Terminal Hernán Garrón y Aeropuerto de Limón



Fuente: Elaboración propia con base Google Maps.

Con la Figura 17 se permite dar cuenta de la proximidad entre los varios programas de desarrollo del clúster de la Provincia. Se puede adivinar que la zona será un núcleo dinámico lleno de nuevas oportunidades laborales y con gran capacidad de recepción de extranjeros. Si el megaproyecto de desarrollo de la Provincia de Limón se cumple, Ruta 32 será la conexión entre todos sus lugares importantes.

CONCLUSION

En conclusión, cabe decir que el Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de Ruta 32 representa un paso estratégico dentro de un proceso de desarrollo masivo tanto económico como social de Costa Rica y es un ejemplo del modelo de desarrollo infraestructural chino a través del mundo. China se impone como líder mundial en la construcción y la financiación infraestructural de transporte ya que de esta forma apuntar a crear relaciones e influencia duraderas y tangibles con los demás países. La implicación de China en este proyecto se puede explicar por el potencial de desarrollo económico y social que representa Costa Rica en una América Latina llena de disparidades, desigualdades, corrupción y políticas banales. La posición geopolítica de Costa Rica queda clara, es una puerta al Caribe desde el Pacífico y es básicamente bajo la protección y la influencia estadounidense. Lo cual, dentro del esquema de la guerra comercial entre China y Estados Unidos no se puede omitir.

Este desarrollo costarricense estuvo en la espera desde las primeras intenciones de participación en el comercio global del expresidente costarricense Arias Sánchez. En efecto, esta carretera es el mayor aje de tránsito comercial y turístico en el país. El proyecto tiene como propósito a largo plazo la inclusión del pequeño país centroamericano en el comercio global, un paso que el país lleva intentando desde hace más de una década, y con lo cual ha encontrado dificultades debido a falta de experiencia en términos de gestión entre otros. Esta inclusión viene de par con un gran progreso interno de su costa caribeña, específicamente de la Provincia de Limón, la cual es como lo hemos visto la menos desarrollada del país. Paradójicamente, en Limón se ubican los dos terminales portuarios principales por los cuales pasan el 80% de sus importaciones y exportaciones. El proyecto a nivel del país permitirá un progreso logístico considerable en términos de tránsito ya que contará con cuatro carriles en vez de dos, una mayor seguridad en la ruta, menos o ya no más cierres por derrumbes lo cual favorecerá la explotación comercial de ambos puertos.

Para impulsar la actividad económica de la Provincia de Limón se estableció una Zona Económica Especial con el apoyo de China paralelamente al proyecto de Ruta 32. De esta forma, las ciudades Moín y Limón están igualmente en mayor proceso de desarrollo. La ZEE favorece la llegada de inversión extranjera, el beneficio de una ganancia de conocimientos logísticos y tecnológicos, así como la creación sustancial de empleo lo cual permite un crecimiento económico y social a largo plazo. En Moín, se construyó una nueva terminal de contenedores a través de la iniciativa de una empresa holandesa. Esta terminal está por volverse de las más importantes de toda América Latina

y necesitará Ruta 32 en su mejor estado para poder ser explotada al máximo y generar una mayor productividad y cuantos más intercambios con los países socios. En Limón es más bien la industria del turismo que se desarrollará con un proyecto masivo de cruceros con una marina y un complejo hotelero enorme. El turismo favorece también la puesta en marcha de nuevos negocios y así un aporte considerable de empleos en un país que ya vive en parte de la industria. La inclusión de bahías de autobuses deja entender una mayor movilidad también por este medio, tanto para los turistas como para los habitantes del país.

El proyecto Ruta 32 permite la conectividad entre todas estas actividades, de una parte, facilitando el tránsito de mercancía dentro del país y por otra parte favoreciendo el acceso el desplazamiento de los turistas por todos los lugares turísticos del país.

Las obras de Ruta 32 representa un avance social considerable al tomar en cuenta que es la única conexión entre varios procesos que al final no pueden tener éxito independientemente de la buena calidad de la ruta.

Sin embargo, habría que hacer el balance en unos años de su presencia en el país y en el istmo en general a ver si no toma el poder y pase encima poniendo a parte Costa Rica y privándole de sus recursos y toma autónoma de decisión.

En cuanto a lo ambiental, que podríamos llamar la “marca país” de Costa Rica, se respeta y hasta se podrían mejorar algunas cosas gracias a las obras.

Todavía no se sabe cuánto tiempo tomaran pues la obras ni a cuanto se elevará el precio total.

Uno se puede preguntar si los proyectos que le permitiría a Costa Rica una integración de mayor amplitud en la globalización y el progreso de las zonas menos desarrolladas del país quedaran en adecuación con sus fuertes principios hacia el medioambiente y si al final no dañaría su imagen por ser explotado por otros países. También, se puede cuestionar el peso del gigante chino en el pequeño país de centro américa a largo plazo.

Sin embargo, las numerosas inversiones de capital extranjero en Costa Rica reflejan la confianza en el potencial de la economía del país.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

FUENTES

❖ FUENTES OFICIALES

ORGANISMOS INTERNACIONALES

“Estudios Económicos de la OCDE: Costa Rica 2018”, *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos*, p.7, 34, 37, 41, 61, 76, 131, 173, 174.

<https://www.oecd.org/eco/surveys/Costa-Rica-2018-Estudios-Economicos-de-la-OCDE.pdf><https://www.oecd.org/eco/surveys/Costa-Rica-2018-Estudios-Economicos-de-la-OCDE.pdf>

GUBERNAMENTALES

“Análisis espacial de los accidentes de tránsito en el cantón de Pococí”, *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)*, enero 2011, p.32, 34, 45, 50.

<https://www.csv.go.cr/documents/10179/10911/An%C3%A1lisis+Espacial+de+accidentes+de+tr%C3%A1nsito.pdf/ed29839e-8374-47e4-9fdc-01a89a068bbb>

“Contrato para el proyecto de diseño, rehabilitación y ampliación de la ruta n°32 carretera Braulio Carrillo, sección intersección ruta nacional n°4 (Cruze a Sarapiquí) – Limón”, *Ministerio del Ambiente y Energía Secretaria Técnica Nacional Ambiental (SENETA)*, 3 junio 2013, p.28, 30, 33, 41,42.

<https://conavi.go.cr/wps/wcm/connect/bb7dbb4e-58d0-42d7-93bd-1a65a1daae0b/1%29+Contrato+No.+CONAVI-CHEC-001.pdf?MOD=AJPERES>

“Industria turística aporta 6,3% del PIB a la economía de Costa Rica”, *Instituto Costarricense de Turismo*.

<https://www.ict.go.cr/es/noticias-destacadas-2/1358-industria-tur%C3%ADstica-aporta-6,3-del-pib-a-la-econom%C3%ADa-de-costa-rica.html>

“Medio Ambiente”, *Embajada de Costa Rica en Washington DC*.

<http://www.costarica-embassy.org/index.php?q=node/13>

“Programa macroeconómico 2019-2020”, *Banco Central de Costa Rica*, 2018, p.33.

<https://activos.bccr.fi.cr/sitios/bccr/noticias/Documentos%20compartidos/BCCR-Presentacion-PM2019-2020.pdf#search=inversion%20china>

“Plan Nacional de Desarrollo Turístico de Costa Rica 2017 - 2021”, *Instituto Costarricense de Turismo*, abril 2017, p. 34, 82, 114, 127.

<https://www.ict.go.cr/en/documents/plan-nacional-y-planes-generales/plan-nacional-de-desarrollo/1071-plan-nacional-de-desarrollo-turistico-2017-2021/file.html>

“Plan nacional de desarrollo 2006 – 2010”, *Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica*, p. 37, 59, 103.

http://www.nacion.com/In_ee/2007/enero/25/

“Plan nacional de desarrollo 2015 – 2018”, *Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica*, p. 399, 527.

https://www.mivah.go.cr/Documentos/politicas_directrices_planes/PND-2015-2018-Alberto-Canas-Escalante.pdf

“Proyecto: Ampliación de la R.N. No. 32. Tramo: Cruce Ruta Nacional No. 4 – Limón”, *Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) con Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)*, p.14 – 17.

<https://conavi.go.cr/wps/wcm/connect/b80670a7-8be0-4751-a3f1-9ad5b5121bfb/Presentaci%C3%B3n+Proyecto+R-32.pdf?MOD=AJPERES>

“Tratado de libre comercio Costa Rica – China: Documento Explicativo”, *Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica*, marzo 2010, p.27.

http://www.comex.go.cr/media/2676/doc_explicativo_china.pdf

Comunicados de prensa

“Aeropuerto Internacional de Limón contará con nueva terminal de pasajeros en febrero de 2020”, *Ministerio de la Presidencia*, San José, (Costa Rica).

<https://presidencia.go.cr/comunicados/2019/03/aeropuerto-internacional-de-limon-contara-con-nueva-terminal-de-pasajeros-en-febrero-de-2020/>

“Chec contratará a 600 personas adicionales para obras en Ruta 32”, *Ministerio de Obras Públicas y Transporte*, San José, (Costa Rica), 13 marzo de 2019.

<https://presidencia.go.cr/comunicados/2019/03/chec-contratara-a-600-personas-adicionales-para-obras-en-ruta-32/>

“Costa Rica: primer país del mundo en firmar Pacto Nacional por los Objetivos de Desarrollo Sostenible”, *Ministerio de la Presidencia*, San José, (Costa Rica), 9 septiembre 2016.

<https://presidencia.go.cr/comunicados/2016/09/costa-rica-primer-pais-del-mundo-en-firmar-pacto-nacional-por-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

“Japdeva realizó fuerte inversión para renovar actividad portuaria y apoyar desarrollo regional de Limón”, *Presidencia de la Republica de Costa Rica*, 5 marzo 2018, San José, (Costa Rica).
<https://presidencia.go.cr/cadena/desarrollo-social-cadena/2018/03/japdeva-realizo-fuerte-inversion-para-renovar-actividad-portuaria-y-apoyar-desarrollo-regional-de-limon/>

“Presidente Alvarado: ‘El desarrollo de Limón es nuestra prioridad’”, *Presidencia de la Republica de Costa Rica*, 23 mayo 2018, San José, (Costa Rica).
<https://presidencia.go.cr/comunicados/2018/05/presidente-alvarado-el-desarrollo-de-limon-es-nuestra-prioridad/>

“\$1.966 millones son asignados a Limón para proyectos de desarrollo e infraestructura portuaria”, *Presidencia de la Republica de Costa Rica*, 16 mayo 2019, San José, (Costa Rica).
<https://presidencia.go.cr/comunicados/2019/05/%E2%82%A11-966-millones-son-asignados-a-limon-para-proyectos-de-desarrollo-e-infraestructura-portuaria/>

❖ FUENTES AUDIOVISUALES

“Chinese company will construct Route 32 in Costa Rica”, *New China TV*, 19 febrero 2018.
<https://www.youtube.com/watch?v=BZIdUmKcS54>

“Empresa china construye Ruta 32 en Costa Rica”, *China Xinhua español*, 15 octubre 2018.
https://www.youtube.com/watch?v=dcl_V3n1gUE

“Entrevista: ¿Qué beneficios obtiene un país de américa central al establecer relaciones con china?”, *CB24*, 16 de junio de 2017.
<https://www.youtube.com/watch?v=uscTMRhY-SY>

“La ruta 32 necesita 6 túneles falsos que cuestan \$2 millones cada uno”, *Repretel Costa Rica*, 30 septiembre 2014.
<https://www.youtube.com/watch?v=kMv1ZwTBZJs>

“MOPT apuesta por ampliar Ruta 32 sin cambiar ley ambiental”, *Repretel Costa Rica*, 4 enero 2019.
<https://www.youtube.com/watch?v=VW1Egv-s0Zw>

“Ruta 32, del Caribe hacia la capital”, *JuanMa Docs-Films*, 19 febrero 2014.
https://www.youtube.com/watch?time_continue=2&v=IuZZM-Gva-E

“Transparencia en el proyecto de ampliación de la Ruta 32”, *Casa Presidencial Costa Rica*, 4 diciembre 2013.
<https://www.youtube.com/watch?v=poAA0mGfr3Q>

BIBLIOGRAFIA

ARTICULOS

❖ DIARIOS

ARIAS L, «Route 32 expansion project receives environmental permits», *The Tico Times*, San José (Costa Rica), 7 diciembre 2016.

<http://www.ticotimes.net/2016/12/07/route32-environmental-permit>

ARRIETA Esteban, “Expropiaciones necesarias para ruta 32 no han iniciado tramite”, *La República*, San José (Costa Rica), 22 enero 2019.

<https://www.larepublica.net/noticia/expropiaciones-necesarias-para-ruta-32-no-han-iniciado-tramite>

ARRIETA Esteban, “Nuevo gobierno ampliaría toda Ruta 32”, *La República*, , San José (Costa Rica), 14 mayo 2018.

<https://www.larepublica.net/noticia/nuevo-gobierno-ampliaria-toda-la-ruta-32>

ARRIETA Esteban, “Préstamo servirá para financiar obras adicionales de ruta 32”, *La República*, San José (Costa Rica), 25 febrero 2019.

<https://www.larepublica.net/noticia/prestamo-servira-para-financiar-obras-adicionales-de-ruta-32>

ARRIETA Esteban, “Ruta a Limón tendría cuatro carriles en toda su extensión”, *La República*, San José (Costa Rica), 22 enero 2019.

<https://www.larepublica.net/noticia/ruta-a-limon-tendria-cuatro-carriles-en-toda-su-extension>

AVENDANO A. Manuel, “Conozca la nueva Terminal de Contenedores de Moín que se inauguró este jueves”, *El Financiero*, San José (Costa Rica), 28 febrero 2019.

<https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/conozca-la-nueva-terminal-de-contenedores-de-moin/RH4KGRGUJBDNVIXKNZ3HP5OGBM/story/>

BARQUERO Karla, “Puerto Moín es 12° de Latinoamérica en movimiento de contenedores”, *La República*, San José (Costa Rica), 4 junio 2018.

<https://www.larepublica.net/noticia/puerto-moin-es-12-de-latinoamerica-en-movimiento-de-contenedores>

“Comercio y turismo crecerán con ruta 32 ampliada”, *La República*, San José (Costa Rica), 28 abril 2016.

https://www.larepublica.net/noticia/comercio_y_turismo_creceran_con_ruta_32_ampliada

“Costa Rica firma acuerdo con China para promover Iniciativa de la Franja y la Ruta”, *Xinhua Net*, Pekín (China), 4 septiembre 2018.

http://spanish.xinhuanet.com/2018-09/04/c_137443418.htm

“Costa Rica y China acuerdan impulsar zona económica especial”, *El Financiero*, San José (Costa Rica), 6 enero 2015.

<https://www.elfinanciero.cr/economia-y-politica/costa-rica-y-china-acuerdan-impulsar-zona-economica-especial/IDFHNXI4ORE6DNMOFBSD7XUP7M/story/>

EFE, “China redobla inversión en Latinoamérica y se centra en infraestructura”, *El País*, San José (Costa Rica), 11 febrero 2016.

<https://www.elpais.cr/2016/02/11/china-redobla-inversion-en-latinoamerica-y-se-centra-en-infraestructura/>

FLORES Brandon, “Costa Rica atrajo 40 proyectos de inversión extranjera en 2017”, *La República*, San José (Costa Rica), 17 enero 2018.

<https://www.larepublica.net/noticia/costa-rica-atrajo-40-proyectos-de-inversion-extranjera-en-2017>

GARZA Jeffry, “Limón tendrá su primera Zona Económica Especial”, *La República*, San José (Costa Rica), 28 marzo 2018.

<https://www.larepublica.net/noticia/limon-tendra-su-primera-zona-economica-especial>

GARZA Jeffry, “Proyecto convertiría a Limón en el nuevo Cancún”, *La República*, San José (Costa Rica), 30 agosto 2017.

<https://www.larepublica.net/noticia/proyecto-convertiria-a-limon-en-el-nuevo-cancun>

GUTIERREZ WA-CHONG Tatiana, «Ruta de la Seda facilitaría relación comercial con China», *La República*, San José, (Costa Rica), 24 mayo 2017.

<https://www.larepublica.net/noticia/ruta-de-la-seda-facilitaria-relacion-comercial-con-china>

MARSH Jenni, « Skyscrapers, trains and roads: How Addis Ababa came to look like a Chinese city”, *CNN*, Atlanta, Georgia (Estados Unidos), 3 septiembre 2018.

<https://edition.cnn.com/style/article/addis-ababa-china-construction-style/index.html>

ROJAS Pablo, “Titubeos en ampliación de ruta 32: ‘hasta ahora podemos decir que está en marcha’”, *CRhoy*, San José (Costa Rica), 28 marzo 2019.

<https://www.crhoy.com/nacionales/titubeos-en-ampliacion-de-ruta-32-hasta-ahora-podemos-decir-que-esta-en-marcha/>

RUIZ R. Gerardo, “10 razones que provocan el naufragio del proyecto Limón Ciudad Puerto”, *El Financiero*, San José (Costa Rica), 20 julio 2014.

<https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/10-razones-que-provocaron-el-naufragio-del-proyecto-limon-ciudad-puerto/C6M6D7XB7FGH3FYH7LHWUELJCA/story/>

❖ REVISTAS

«Costa Rica: Limón acelera su paso hacia el desarrollo con entrada de operaciones de TCM», *Revista Suma*, San José (Costa Rica), 9 abril 2018.

<http://revistasumma.com/costa-rica-limon-acelera-su-paso-hacia-el-desarrollo-con-entrada-de-operaciones-de-tcm/>

GRANDSOW Bettina, «Inversiones chinas en infraestructura: ¿una situación en la que todos ganan?», *Nueva Sociedad* N°259, Berlín (Alemania), septiembre-octubre de 2016. p.1, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 13.

http://nuso.org/media/articles/downloads/6.TC_Grandsow_259.pdf

RODRIGUE Jean-Paul, “El proyecto de puerto para contenedores de Limón - Moín, Costa Rica”, *Banco Interamericano de Desarrollo*.

<http://logisticsportal.iadb.org/node/2428>

URCUYO Constantino, «La Estrategia China en Centroamérica», *Issue Brief no. 08.25.14*, Rice University's Baker Institute for Public Policy. Houston, Texas (Estados Unidos). p.2,3,4,5.

https://www.bakerinstitute.org/media/files/files/8e23106a/BI-Brief-082514-China_CentralAm_Spanish.pdf