

UNIVERSIDAD TÉCNICA NACIONAL

SEDE DEL PACÍFICO

Gestión y Administración Empresarial

Para optar por el grado académico de Licenciatura en Gestión Empresarial

Título de Tesis:

Análisis de los factores que influyen en el sector empresarial del transporte público de turismo, con el fin de recomendar estrategias de reactivación laboral en Monteverde, Puntarenas, Costa Rica, para el período 2020-2021

Sustentante

Katia Alvarado Bogantes

Costa Rica, 2021

Hoja del Tribunal Evaluador

Dedicatoria

Dedico este esfuerzo y logro:

- Primeramente, a Dios, quien sostiene y guía mi caminar; Él me da la fuerza suficiente para seguir cuando creo que no voy a poder. Él me llena de bendiciones y personas especiales que complementan y enriquecen mi vida.

-A mi papi, Luis y a mi mami, María del Carmen, mis mentores; esos que han sido el gran apoyo con el que he contado siempre.

-A mis hijas, Yuliana y Anny Belén, que son mi mayor razón de lucha y superación.

-A mi hermana, Jesenia y mi prima, Auxiliadora; mis amigas, mis confidentes, las que sé que siempre están ahí para mí, apoyándome de forma incondicional.

- A mi hermano, Walter, por estar presente para brindarme soporte cuando lo he necesitado.

-A mis sobrinos, Emanuel y Mariángel, que más que eso son hijos por elección propia y que alientan mi lucha también.

-A mi tía Marita, por ser un sostén y consejera en mi vida.

-Por último, a mi tía Jeannette, que, aunque físicamente no me acompañe, está presente en cada instante de mí vivir; de ella aprendí que hasta el final se debe luchar por alcanzar nuestras metas.

En fin, a esa maravillosa familia que Dios me brindó, la cual ha estado conmigo incondicionalmente en este proceso y en todos los que he experimentado.

A todos ellos mi más profundo agradecimiento, por ser esa motivación que me alienta a esforzarme, a luchar por alcanzar mis metas y a salir delante de todas mis dificultades.

Agradecimientos

-Un agradecimiento especial a Reneé, quien ha estado a mi lado orientándome en los diferentes temas, impulsándome a salir adelante, motivándome y celebrando cada paso de progreso que doy.

- A mi director de carrera y profesor, Edgar, por su orientación, ayuda y los conocimientos brindados.

-A mi profesor y tutor, Víctor, por su guía, apoyo y dirección durante todo el proceso; además, por compartir de manera excepcional sus conocimientos.

A mis profesores y lectores de tesis, Edgar y Otto, por estar presentes en mi proceso universitario y apoyarme hasta el final.

-A mis profesores, Cecilia, Bay Kiong, Cristian, Katia, Virginia, Marco Vinicio y los mencionados anteriormente, por toda la enseñanza, orientación y compartir el conocimiento; pero especialmente porque, aparte de educar, muestran su lado humano en las aulas, brindando al estudiante apoyo, comprensión, algarabía, guía, amistad, con ese toque cálido necesario para sobrellevar procesos difíciles y estresantes que como estudiante se deben afrontar. Gracias de corazón.

- A los personeros de las diferentes instituciones involucradas en el tema que elegí: Consejo de Transporte Público, Concejo Municipal de Monteverde, Cámara de Turismo de Monteverde, Instituto Costarricense de Turismo, Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO) y por supuesto, a los transportistas públicos de la modalidad de turismo.

A todos los que, de una u otra forma, fueron parte importante en este proceso que posibilitó la finalización del presente proyecto, de manera exitosa.

Tabla de contenido

Dedicatoria	iii
Agradecimientos	iv
Tabla de contenido.....	v
Índice de Tablas.....	viii
Índice de Gráficos.....	ix
RESUMEN.....	x
1. Introducción e Información General	13
1.1 Introducción	13
1.2 Antecedentes del Problema	14
1.3 Planteamiento del Problema	17
1.4 Delimitación de Problema	18
1.4.1 Delimitación Espacial	18
1.4.2 Delimitación Temporal.....	18
1.4.3 Delimitación del Universo.....	18
1.4.4 Delimitación del Contenido.....	18
1.5 Justificación.....	18
1.5.1 Justificación Teórica	19
1.5.2 Justificación Metodológica	20
1.6 Estado del Arte.....	21
1.7 Objetivos	24
1.7.1 Objetivo General.....	24
1.7.2 Objetivos específicos.....	24
1.8 Alcances y Limitaciones de la Investigación.....	25
1.8.1 Alcances	25
1.8.2 Limitaciones.....	25
2. Marco Situacional y Marco Teórico	27
2.1 Marco Situacional	27
2.1.1 Historia turismo en Monteverde	27
2.1.2 Empresas de Monteverde Relacionadas con Turismo	28
2.1.3 Transporte Público	30
2.1.4 COVID-19, Pandemia y Modificaciones	31
2.1.5 Impacto del COVID -19 al Turismo en Costa Rica.....	33
2.1.6 Afectación en la localidad de Monteverde.....	35
2.1.7 Transporte Público	36
2.2 Marco Teórico	39
2.2.1 Sector empresarial	39
2.2.2 Empresa	39
2.2.3 Transporte Público	40
2.2.4 Turismo	40
2.2.5 Turística	41
2.2.6 Recursos Naturales.....	41
2.2.7 Ecoturismo.....	42
2.2.8 Clúster	42

2.2.9 Modelo PESTEL.....	43
2.2.10 Factores	44
2.2.10.1 Factores Políticos y Económicos.	45
2.2.10.2 Factores Sociales.	45
2.2.10.3 Factores Tecnológicos.	45
2.2.10.4 Factores Jurídico-Legales.	45
2.2.10.5 Factores Ambientales.....	46
2.2.11 Problemáticas	46
2.2.12 Estrategia	46
2.2.13 Estrategia empresarial.....	47
2.2.14 Plan de acción.....	47
2.2.15 Reactivación Económica	47
3. Marco metodológico.....	50
3.1 Definición del enfoque	50
3.1.1 Mixto	50
3.1.2 Datos Cualitativos.....	50
3.1.3 Datos Cuantitativos	51
3.2 Tipo de Investigación.....	51
3.2.1 Investigación Exploratoria.....	51
3.3 Sujetos y Fuentes de la Investigación	52
3.3.1 Sujetos de la Investigación	52
3.3.2 Fuentes de la información	53
3.3.2.1 Fuente Primaria.....	53
3.3.2.2 Fuentes Secundarias.	53
3.4 Población y Muestra	54
3.5 Hipótesis y o Supuestos.....	56
3.6 Variables.....	56
4. Análisis e interpretación de datos	60
4.1 Análisis de Datos	60
4.2 Análisis e Interpretaciones Generales.....	61
4.2.1 Variable I. Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público de Turismo en Monteverde	61
4.2.2 Variable II. Factores que Influyen en la Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público	66
4.2.3 Variable III. Estrategias de reactivación para minimizar la problemática	70
4.3 Entrevista.....	73
4.3.1 Situación Actual	73
4.3.2 Directrices gubernamentales.....	74
4.3.3 Medidas adoptadas por el Concejo Municipal y la Cámara de Turismo ante la pandemia COVID-19.....	74
4.3.4 Propuesta Futurista.....	76
5. Conclusiones y Recomendaciones.....	79
5.1 Conclusiones.....	79
5.1.1 Conclusiones de la Variable I: Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público de Turismo en Monteverde	79

5.1.1.1 Transportistas Encuestados.	79
5.1.1.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde.	80
5.1.2 Conclusiones de Variable II. Factores que Influyen en la Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público	81
5.1.2.1 Transportistas Encuestados.	81
5.1.2.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde.	82
5.1.3 Conclusiones de Variable III. Estrategias de Reactivación para Minimizar la Problemática	83
5.1.3.1. Transportistas Encuestados.	83
5.1.3.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde.	84
5.1.3 Conclusiones Generales	84
5.2 Recomendaciones	86
5.2.1 Recomendaciones de la Variable I: Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público de Turismo en Monteverde	86
5.2.1.1 Transportistas Encuestados.	86
5.2.1.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde.	86
5.2.2 Recomendaciones de Variable II. Factores que Influyen en la Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público	87
5.2.2.1 Transportistas Encuestados.	87
5.2.2.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde.	87
5.2.3 Recomendación de Variable III. Estrategias de Reactivación para Minimizar la Problemática	88
5.2.3.1 Transportistas Encuestados.	88
5.2.3.2. Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde.	89
5.2.4 Recomendaciones Generales	89
Bibliografía	94
ANEXOS	100
Anexo 1: Cronograma de actividades (diagrama de Gantt)	100
Anexo 2: Acuerdo C.T.P. sesión ordinaria 24-2020 del 26 de marzo 2020	105
Anexo 3: Acuerdo C.T.P. sección 42-2020 del 02 de junio 2020	106
Anexo 4: Encuesta aplicada	108
Anexo 6: Preguntas utilizadas en entrevista aplicada	111

Índice de Tablas

<i>Tabla 1: Ficha técnica de documento: Distritos industriales turísticos en Costa Rica: estudio de caso de la Fortuna y Monteverde en el Período 1980-2010.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabla 2: Ficha técnica de documento: Propuesta de plan estratégico de negocio para una empresa turística tour operadora costarricense.....</i>	<i>22</i>
<i>Tabla 3: Ingresos por turismo versus otras fuentes de divisas para Costa Rica 2011-2020</i>	<i>34</i>
<i>Tabla 4: Población de estudio en la investigación (empresas).....</i>	<i>54</i>
<i>Tabla 5: Población de estudio en la investigación (trabajadores independientes).....</i>	<i>54</i>
<i>Tabla 6: Variable I Situación actual del sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde.....</i>	<i>56</i>
<i>Tabla 7: Variable II Factores que influyen en el sector empresarial de transporte público</i>	<i>57</i>
<i>Tabla 8: Variable III Estrategias de reactivación laboral para minimizar la problemática</i>	<i>57</i>

Índice de Gráficos

<i>Figura 1: Distribución de empresas relacionadas con turismo de Monteverde.....</i>	<i>29</i>
<i>Figura 2: Distribución de empresas relacionadas con turismo en Monteverde.....</i>	<i>30</i>
<i>Figura 3: Distribución de permisionarios de transporte público de Monteverde.....</i>	<i>31</i>
<i>Figura 4: Grado de dependencia del turismo.....</i>	<i>62</i>
<i>Figura 5: Cantidad de unidades que poseía al iniciar la pandemia COVID 19.....</i>	<i>63</i>
<i>Figura 6: División de tipo de trabajador en transporte público turismo.....</i>	<i>64</i>
<i>Figura 7: Ajustes realizados.....</i>	<i>65</i>
<i>Figura 8: Factores que influyen en la situación actual.....</i>	<i>68</i>
<i>Figura 9: Ámbitos en los que se sienten impactados por la pandemia COVID 19.....</i>	<i>69</i>
<i>FIGURA 10: Apreciación de los transportistas de la modalidad turismo en Monteverde sobre relación entre gremio al que pertenecen.....</i>	<i>70</i>
<i>Figura 11: Opinión sobre necesidad de publicidad para atraer turistas.....</i>	<i>71</i>
<i>Figura 12 : Opiniones de apoyo que ayudaría de forma efectiva al impulso de la economía actual en Monteverde.....</i>	<i>72</i>

RESUMEN

El presente trabajo se enfoca en indagar cuáles factores han afectado a la población de Monteverde, específicamente al sector de transporte público de turismo, en el ámbito laboral, a consecuencia del COVID-19.

El trabajo de investigación consta de cinco capítulos. El primero se encuentra compuesto por la introducción, los antecedentes, el planteamiento, la delimitación y justificación del problema, el estado del arte, mediante el cual se identifican publicaciones anteriores relacionadas con el tema, y además, el objetivo general, los objetivos específicos, los alcances y las limitaciones.

El segundo capítulo desglosa los diferentes términos relacionados, los cuales dan estructura a la investigación, orientan y dan claridad sobre el problema planteado en el primer capítulo.

Un tercer capítulo ilustra la metodología elegida para el desarrollo y recolecta de la información que sustenta el estudio; el tipo de investigación, sus alcances y sus fuentes; la población y la muestra; además, las hipótesis o supuestos que dan origen al presente trabajo.

El cuarto capítulo analiza e interpreta la información recabada de la muestra de estudio, aparte de otros actores relacionados con el tema; dicha información se obtuvo de las encuestas y entrevistas aplicadas.

El quinto capítulo muestra las conclusiones y recomendaciones que arrojó el presente estudio, luego del debido análisis e interpretación de la información recopilada; así se genera el plan de reactivación laboral sugerido.

Para finalizar, se presentan los apartados de bibliografía y anexos utilizados durante la presente investigación.

I Capítulo

Problema y Propósito

1. Introducción e Información General

1.1 Introducción

El presente trabajo tiene como prioridad la identificación de todos esos factores que, de una u otra forma, han afectado al sector empresarial en el área de transporte público de turistas y han enfrentado a los empresarios a una realidad de desempleo, pérdidas económicas e incertidumbre y con la interrogante de cómo enfrentar la situación. Lo anterior, tomando en cuenta que Monteverde, por ser un lugar donde su principal fuente de empleo y desarrollo es el turismo, fue una de las localidades que se vio diezmada por la pandemia de COVID-19, cuya afectación inició el 05 de marzo de 2020. Las medidas gubernamentales aprobadas en ese momento, definitivamente modificaron el cauce de normalidad de Monteverde; enfrentaron a sus habitantes, finalmente, a una nueva realidad que dejó inmersa en un mar de inactividad a una comunidad sumamente activa, preguntándose cómo salir adelante, cuál ruta tomar, cuáles medidas les permitirían ser o aproximarse a lo que habían sido.

Esta investigación posibilitó, no solo, conocer sobre la actividad económica, sino también sobre historia del lugar y datos relevantes de la evolución a través del tiempo; de esa forma, ayudó a identificar las posibles estrategias para lograr la reactivación de dicho sector en Monteverde.

En primera instancia, se procedió a explorar en qué estado se encontraban las diferentes MiPymes en el sector de transporte público, ubicadas en Monteverde y qué las llevó a dicha situación, si habían sufrido cambios o si mantenían un funcionamiento similar

a través de los años; lo anterior, a través del modelo PESTEL. A través del mismo modelo se procedió a determinar las variables políticas, económicas, sociales, tecnológicas, ecológicas y legales, que podrían estar influyendo en el entorno de dichas MiPymes, y generar posibles dificultades, además de localizar momentos o actos que revistieran importancia en la historia, evolución y resultados actuales; dicha información posibilitó un análisis de los resultados. Finalmente, recabada toda la información a la que se pudo tener acceso, se eligieron las estrategias para la recomendación de un plan de reactivación laboral, que permitiera disminuir la problemática encontrada.

Analizado el panorama y con las variables a disposición, la investigación permitió enriquecer el conocimiento, reconocer factores relevantes, entender la situación existente y prevención futura, para, de esta forma, aportar un poco de orientación al sector de transporte público de turistas en el cantón Monteverde y eventualmente, ayudar no solo en la economía del lugar, sino a la del país.

1.2 Antecedentes del Problema

Los lugareños de Monteverde se han destacado por ser emprendedores y luchar por el crecimiento, no solo de cada familia, sino de la comunidad como tal. Según el Concejo Municipal de Monteverde¹ (2021), a la región, entre 1915 y 1920, llegaron los primeros

¹ Ley 8173, Ley General de Concejos Municipales de Distrito. Artículo 2°-La creación de concejos municipales de distrito deberá ser dispuesta al menos por dos terceras partes del total de integrantes del concejo municipal del cantón, cuando lo soliciten un mínimo de doscientos cincuenta vecinos del distrito respectivo y, solo en el caso de los distritos distantes de la cabecera del cantón, según el reglamento que dicte previamente cada municipalidad

pioneros. Se habla de unas cinco familias en busca de tierras para dedicarse al cultivo y establecerse en ellas. Ya para el año 1951 emigran varias familias provenientes de Estados Unidos, llamados “Cuáqueros”, escapando de hechos que iban en contra de sus creencias religiosas y que en su país eran obligatorias, como pago de impuestos para costear gastos militares y cumplir con el servicio militar (Historia, párr. 2).

Como hitos importantes que marcan la historia del lugar, el Concejo ² Municipal de Monteverde (2021) destaca que, para el desarrollo de la economía, se puede mencionar el inicio dado por los cuáqueros a la famosa producción de quesos finos, eje de desarrollo socioeconómico durante 40 años. La empresa Productores de Monteverde S.A., es conocida a nivel nacional por su prestigio en la calidad de dichos productos y constituye un emprendimiento formado y consolidado a lo largo de 15 años, por la colonia de cuáqueros; con el tiempo pasó a estar constituida por 300 socios, la mayoría productores de la región (Historia, párr.5 - 6).

El Concejo Municipal de Monteverde (2021) ilustra que la segunda gran iniciativa se da en 1971, con la fundación de Coope Santa Elena R.L., dedicada a brindar servicios de consumo e insumos para la agricultura. En 1972 se crea la Reserva Biológica Bosque

² La región de Monteverde fue antes conocida por el nombre de su poblado principal, Santa Elena, sin embargo, en el año 2001 fue declarado como el Distrito No 10 de la Municipalidad de Puntarenas. A partir de ese año, se logró que Monteverde tenga un gobierno local (Concejo Municipal de Distrito) con poderes limitados.

Nubosos de Monteverde, centro de investigación, estudio y ecoturismo relacionado con la biodiversidad de dicho bosque (Historia, párr.7).

El Concejo Municipal de Monteverde (2021) destaca en los años 80 el fortalecimiento de la agricultura y enmarca el café como el segundo producto en importancia, además de surgir organizaciones sin fines de lucro, como la Asociación Conservacionista de Monteverde y el Instituto Monteverde, las cuales han aportado beneficios tanto en el ámbito de educación como en el de conservación de los recursos naturales (Historia, párr.9).

En la década de 1990 toma auge el turismo como actividad económica dominante, según aporta el Concejo Municipal de Monteverde (2021), lo cual generó que en 2012 se disolviera Coope Santa Elena R.L. y en 2013 Productores Monteverde S.A. fue vendida a una transnacional (Historia, párr.14).

Ahora bien, el mismo autor resalta que en el año 2020 un hecho cambia la realidad de Monteverde y corta todos los pronósticos del lugar, amparado en la evolución económica que había experimentado la comunidad gracias a uno de sus principales motores “el turismo”. Esto permitía aseverar que sería un año totalmente próspero. Como referencia, se puede mencionar que solo en 2019 la comunidad de Monteverde recibió 250.000 turistas, lo que generaba trabajo, bienestar y divisas para la comunidad (Historia, párr.19).

Empero, con la llegada del COVID -19, las medidas sanitarias, los cierres de negocios y las fronteras, cayó todo lo esperado y los pobladores se enfrentaron a un panorama de

desconcierto e incertidumbre sobre cómo solventar y salir una vez más de las adversidades en la región.

1.3 Planteamiento del Problema

En este apartado se detalla en torno a la elección del tema por desarrollar, con la motivación de precisar el alcance y las limitaciones del presente trabajo. El problema por dilucidar se plantea de la siguiente manera:

¿Cuáles son los factores que están afectando al sector empresarial en transporte público de turismo y cuál estrategia se puede utilizar para reactivar el cantón de Monteverde, Puntarenas, durante el período 2020 - 2021?

Monteverde es uno de los cantones de Puntarenas que se ha visto más afectado en este 2020 con la pandemia, cambios y adaptaciones que toda la población ha debido asumir tratando de proteger la salud. El sector laboral ha sufrido un declive casi incontrolable, que obliga a buscar nuevas formas de mantenerse a flote (Shah, 2020).

Es imperante buscar una solución no solo a corto plazo, sino a mediano y a largo plazo. Es bien sabido que Monteverde es dependiente, si se puede llamar así, del turismo; no obstante, este sector no solo se encuentra diezmado en este momento, sino que se dificulta más su recuperación.

1.4 Delimitación de Problema

1.4.1 Delimitación Espacial

El presente trabajo se realizará en el cantón de Monteverde -Puntarenas -Costa Rica.

1.4.2 Delimitación Temporal

El período de estudio comprende el período 2020 - 2021.

1.4.3 Delimitación del Universo

El análisis será realizado en el sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde, Puntarenas-Costa Rica.

1.4.4 Delimitación del Contenido

El análisis será realizado en el sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde, Puntarenas-Costa Rica.

En el trabajo se analizará la situación de las MiPymes dedicadas al transporte público de turismo y qué estrategia se puede implementar para la reactivación de Monteverde.

1.5 Justificación

La presente investigación tiene como propósito realizar un estudio histórico sobre el cantón de Monteverde, específicamente del sector empresarial en transporte público de turismo y su dinámica. Monteverde es reconocido, no solo a nivel nacional sino también

internacional, por su cultura, su gente, pero principalmente por su riqueza natural; esto ha permitido la afluencia de turistas y ha ocasionado que en dicho lugar la mayor parte de las actividades laborales estén relacionadas o direccionadas al turismo.

Ahora bien, Shah (2020) señala que según Jara “El turismo es un importante motor económico en Costa Rica, representando aproximadamente del 8 al 9 por ciento del PIB del país en el 2019” (p.3). Lo anterior es un dato importante para la investigación y quizá lo que detona la mayor inquietud. Los acontecimientos de 2020 han golpeado grandemente a la actividad turística, entonces, es predecible el declive que está experimentando dicha región, pero más alarmante aún es por cuánto tiempo se extenderá y si se podrá retomar el ritmo que habitualmente movía la economía de Monteverde.

Entonces, es en este punto donde toma importancia la investigación presente, pues con los datos por obtener se podrá realizar un análisis de reactivación del sector empresarial del lugar, lo que permitirá identificar la(s) posible(s) estrategia(s) que se puedan utilizar para tal fin. Se podrá así dar solución a los serios problemas de desempleo e incertidumbre que vive la población de Monteverde y, eventualmente, evitar la desaparición de pequeñas y medianas empresas del lugar.

Con tales acciones se beneficiará no solo el sector empresarial, sino también a los pobladores, además, se podrá reactivar la economía del lugar y en consecuencia, la del país.

1.5.1 Justificación Teórica

La investigación planteada pretende, a través de un desglose teórico y conceptual, apoyado en diferentes fuentes relacionadas con el sector turismo de Monteverde y específicamente el gremio de transporte público de turismo, no solo enriquecer esta mediante información, sino, tener un panorama claro que permita detectar la estrategia adecuada para lograr la reactivación del gremio en mención.

1.5.2 Justificación Metodológica

Con el fin de lograr los objetivos trazados en la presente investigación, se pretende aplicar encuestas a los permisionarios de transporte de turismo de Monteverde y entrevistas a los representantes de instituciones directamente relacionadas con la actividad turística, que permitan obtener la información necesaria para sustento del trabajo, pero principalmente para sus resultados.

1.5.3 Justificación Práctica

Los objetivos de esta investigación permitirán, a través de los resultados, identificar la(s) estrategia(s) que permitan la reactivación laboral del sector de transporte público de turismo en la localidad de Monteverde.

Como resultado de la investigación, se podrá sugerir a dicho gremio las herramientas que le permitan no solo resurgir, sino reinventarse y avanzar, para lograr de nuevo la consolidación económica que tanto están requiriendo.

Para el cumplimiento de los objetivos se aplicarán encuestas y entrevistas a los transportistas del servicio público, modalidad turismo; además, se pretende realizar

entrevistas a personas relacionadas con el turismo de la localidad y de esa forma, entender, plasmar y definir la verdadera situación que estén experimentando y a partir de ahí recomendar las estrategias para contrarrestarla.

1.6 Estado del Arte

TABLA 1: FICHA TÉCNICA DE DOCUMENTO DISTRITOS INDUSTRIALES TURÍSTICOS EN COSTA RICA: ESTUDIO DE CASO DE LA FORTUNA Y MONTEVERDE EN EL PERÍODO 1980-2010

1. Identificación de la investigación			
Titulo	Distritos industriales turísticos en Costa Rica: estudio de caso de la Fortuna y Monteverde en el Período 1980-2010		
Autores	Luis Vargas Montoya, Catalina Sandoval Alvarado, Luis Piedra		
Fecha de publicación	01/07/2013		
Instituto	Universidad de Costa Rica		
URL	https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/economicas/article/view/10640		
Referencia bibliográfica	Vargas,L., Sandoval,C., Vargas,L.(2013) Distritos industriales turísticos en Costa Rica: estudio de caso de la Fortuna y Monteverde en el período 1980-2010.Revista Ciencias Económicas. Recuperado: https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/economicas/article/view/10640		
Autora de la ficha	Katia Alvarado Bogantes	Fecha	12/10/2020

2. APROXIMACION AL TEXTO

Contenido del documento

Determine cuál es el propósito del documento que se va a leer

Ilustra historia de actividad turística en Costa Rica específicamente en distritos de San Carlos y Monteverde

Preguntas orientadas

¿Qué hecho marca el inicio de la actividad turística en Monteverde?

¿Cuáles son hechos relevantes que se deben tener en cuenta al hablar de los inicios de la actividad turística en Monteverde?

Citas

“En Monteverde el turismo inicia con la llegada de investigadores científicos interesados en la biodiversidad y riqueza natural del distrito, quienes eran vistos como turistas. Luego, en 1977, abre sus puertas el Colegio Técnico de Santa Elena, centro educativo de segunda enseñanza, que brinda capacitación en temas como ecoturismo y agroecología” (p.236).

TABLA 2: FICHA TÉCNICA DE DOCUMENTO PROPUESTA DE PLAN ESTRATÉGICO DE NEGOCIO PARA UNA EMPRESA TURÍSTICA TOUR OPERADORA COSTARRICENSE

1.identificación de la investigación

Titulo	Propuesta de plan estratégico de negocio para una empresa turística tour operadora costarricense
--------	--

Autore s	Bach. Darío Vinicio Esquivel Fernández
-------------	--

Fecha de public ación	15 de febrero de 2010
--------------------------------	-----------------------

Institu to	Universidad de Costa Rica
---------------	---------------------------

URL	http://www.kerwa.ucr.ac.cr/handle/10669/15818
-----	---

Refere ncia biblio gráfica	Esquivel,D(2010). Propuesta de plan estratégico de negocio para una empresa turística tour operadora costarricense. Recuperado: http://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/15818/Dario%20Esquivel%20Fern%c3%a1ndez.pdf?sequence=1&isAllowed=y
-------------------------------------	--

Autora de la fichas	Katia Alvarado Bogantes	Fecha	12/10/20
---------------------------	-------------------------	-------	----------

2. APROXIMACION AL TEXTO

Contenido del documento

¿Cuál es el propósito del documento que se va a leer?

Proporciona información amplia sobre turismo, historia, diferentes modelos, importancia, generalidades, además, conceptos de planificación.

Preguntas orientadas

¿Cómo nace el turismo en Costa Rica?

¿Cuáles tipos de turismo existen en Costa Rica?

¿En qué consiste el producto turístico?

¿Cómo se definen las formas de turismo?

¿Cuáles son los principales sucesos que marcan la historia del turismo?

Citas

“El turismo en Costa Rica empieza al finalizar el siglo XIX, cuando se terminó de construir el ferrocarril al Atlántico en 1890. Esta vía permitió la comunicación efectiva entre San José, la capital, con la vertiente Atlántica, y esta última con Europa y otros países con los que Costa Rica iniciaba intercambios comerciales” (p.26).

“Costa Rica cuenta con una infinidad de atractivos turísticos en todo el territorio; por ejemplo, elementos de naturaleza, representaciones culturales y la idiosincrasia de los “Ticos”, lo que

convierte a nuestra nación en un lugar único para el disfrute de los turistas con una gran cantidad de recursos” (p.43).

“El producto turístico de un país o territorio está conformado por transporte, alojamiento, alimentación, recreación y servicios de apoyo” (p.44).

“La razón fundamental para promover el desarrollo del Turismo Rural, está relacionada con la contribución que puede proporcionar dicha actividad al progreso de las economías rurales, y así mejorar la calidad de vida de todas las personas que están relacionadas o participan en forma directa o indirecta en ella” (p.51).

1.7 Objetivos

1.7.1 Objetivo General

- Determinar los factores negativos que influyen en el desarrollo del sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde.

1.7.2 Objetivos específicos

- Conocer la situación actual del sector empresarial en la zona de Monteverde.
- Identificar los factores según modelo PESTEL que puedan estar influyendo en el sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde.
- Explorar las posibles estrategias para minimizar la problemática detectada y propiciar la reactivación laboral de Monteverde.
- Presentan una propuesta o plan de mejora para el desarrollo del sector

1.8 Alcances y Limitaciones de la Investigación

En este apartado se busca mostrar las limitantes presentes en la investigación, pero también enfocar sus diferentes.

1.8.1 Alcances

- El presente trabajo servirá para determinar la situación actual del sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde.
- Se logrará identificar los factores que han afectado o puedan estar afectando a dicho sector empresarial.
- Por último, con los resultados obtenidos se podrán recomendar posibles soluciones que erradiquen o mejoren la problemática identificada.

1.8.2 Limitaciones

- La mayor limitante es la pandemia COVID-19 que afecta en la actualidad.
- Escasez de información de parte de las instituciones involucradas en el proceso.
- Desinformación de los mismos proveedores del servicio.

II Capítulo

Marco situacional y teórico

2. Marco Situacional y Marco Teórico

2.1 Marco Situacional

2.1.1 Historia turismo en Monteverde

Monteverde es uno de los destinos costarricenses más impresionantes, no por su tamaño, sino más bien por su diversidad natural, su cultura, sus atracciones, su clima, la calidez de sus habitantes; en fin, todo eso hace de este lugar un rincón único y atractivo para el turista nacional e internacional.

No obstante, no siempre fue el turismo la principal fuente económica. Según datos del Concejo Municipal de Monteverde (2021) en realidad, esta comunidad fue fundada en 1950 por los llamados “Cuáqueros”, quienes basaron su economía en la producción lechera y principalmente en la elaboración de quesos finos. (Historia, párr.5)

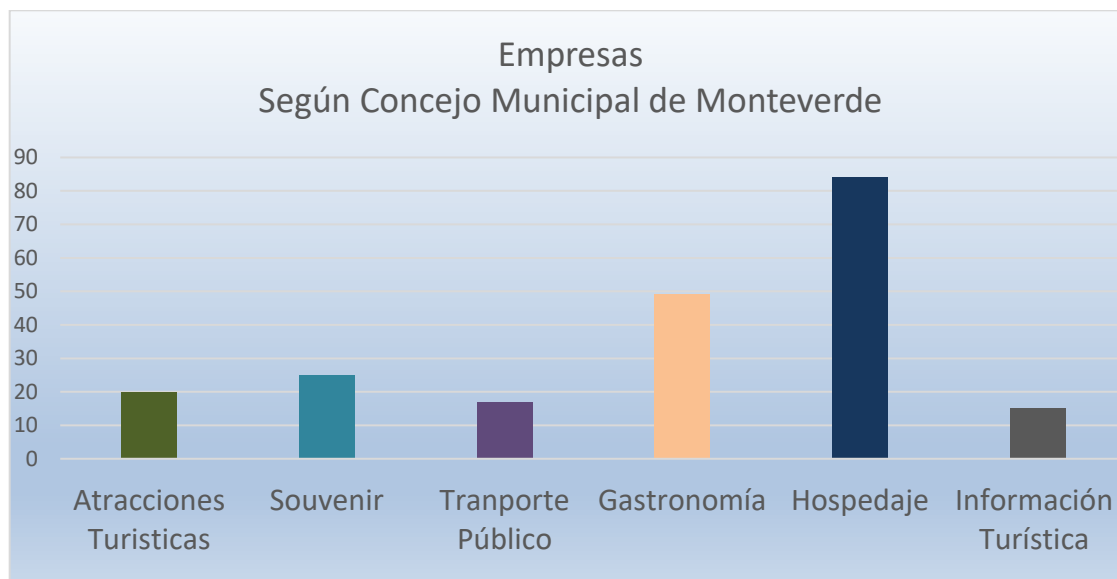
Al mismo tiempo y por su espíritu pacifista se preocuparon por la conservación natural, aspectos que definen sin duda alguna no solo la esencia del lugar, sino la de sus pobladores hasta la actualidad; se identifica a Monteverde como un sitio hermoso e interesante para el turista (Wikipedia, 2021).

El turismo, como fuente económica de Monteverde, nace en 1975, con alrededor de 50.000 visitantes, pero es hasta mediados de 1990 cuando se genera el auge de dicha actividad, lo cual dio paso a la aparición de nuevas fuentes de trabajo, todas relacionadas con turismo, construcción de hoteles, servicios de transportes, personas capacitadas en guía e

idiomas, restaurantes; en fin, toda la gama de servicios que se puede encontrar en dicha localidad (Wikipedia, 2021).

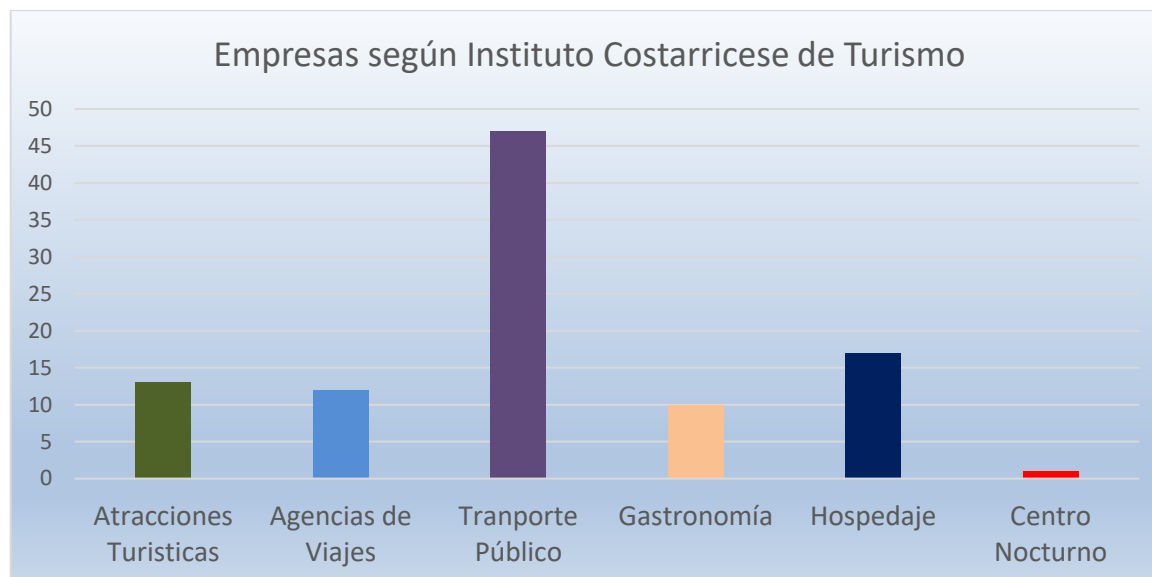
2.1.2 Empresas de Monteverde Relacionadas con Turismo

Como se puede apreciar en Figura 1 y según información suministrada por la señora María Isabel González Corrales, vice intendente del Concejo Municipal de Monteverde y con base en la cantidad de patentes activas de las diferentes modalidades, en dicho concejo existen inscritas 20 empresas de atracción turística, 25 tiendas de souvenir, 17 de transporte público, 49 relacionadas con gastronomía, 15 oficinas de información turística y 84 de hospedaje.

FIGURA 1: DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS RELACIONADAS CON TURISMO DE MONTEVERDE

Fuente: Elaboración propia con base en información suministrada por María Isabel González Corrales del Concejo del Municipal de Monteverde.

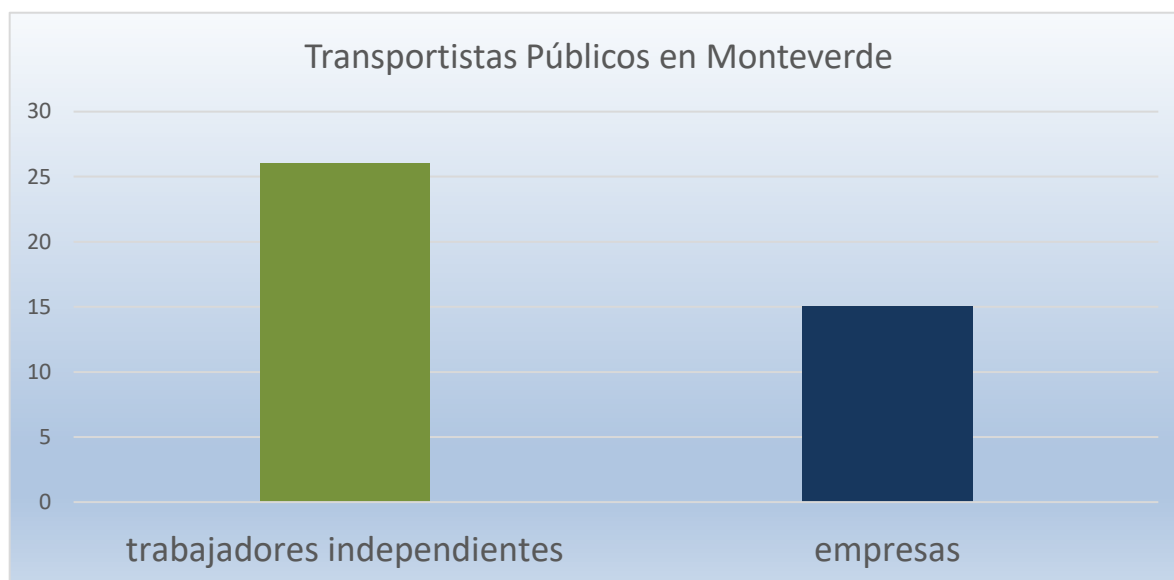
Por otra parte, la señora Marianela Vásquez Rodríguez, encargada del Departamento de Gestión y Asesoría Turística, del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), aclara que el registro llevado por ellos no concuerda con los datos del Concejo, pues no todos se han registrado con el ICT; eso implica ventajas y reconocimientos para dichos negocios, pero a su vez, responsabilidades y en caso de no brindar buen servicio, sanciones. Ahora bien, en dicha entidad, como se puede observar en la Figura 2, destacan 13 empresas de actividad turística, 12 agencias de viajes, 1 centro nocturno, 10 de gastronomía, 17 de hospedaje y 47 de transporte turístico.

FIGURA 2: DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS RELACIONADAS CON TURISMO EN MONTEVERDE

Fuente: Elaboración propia con base en información suministrada por Marianela Vásquez Rodríguez del Instituto Costarricense de Turismo.

2.1.3 Transporte Público

Para fines de la presente investigación y como dato fundamental, se recibe información constatable en la Figura 3, por parte del señor Lidier Vásquez Chamorro, jefe de la Regional de Puntarenas del Consejo de Transporte Público (CTP). Menciona que, según revisión en sistema interno de permisos, la comunidad de Monteverde cuenta con 15 empresas y 26 trabajadores independientes activos, a diciembre de 2021.

FIGURA 3: DISTRIBUCIÓN DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MONTEVERDE

Fuente: Elaboración propia con base en información suministrada por Lidier Vásquez Chamorro del Consejo de Transporte Público.

2.1.4 COVID-19, Pandemia y Modificaciones

Con la llegada del COVID-19 en marzo de 2020, el gobierno de Costa Rica, en aras de salvaguardar la integridad de la población y evitar un panorama más abrumador en el área de la salud, implementó varias medidas que afectaron directamente los diferentes gremios y en consecuencia, la economía nacional.

Como se describe en la página oficial del Ministerio de Salud (MS) mediante Decreto N° 42227- MP - S. del 16 marzo 2020, el Gobierno declara estado de emergencia nacional. El 19 de marzo, mediante decreto ejecutivo 442248, se aprueba el derecho para los empresarios o patrono de la suspensión temporal de los contratos existentes (2021).

El 11 de mayo 2020 sale el Decreto N°42335 – MOPT-S Medida de restricción para el ingreso a territorio nacional de los vuelos internacionales; en la misma, fecha el Gobierno presenta el cronograma de reapertura de actividades, dentro de las cuales, de lunes a viernes, se amplía restricción de circulación vehicular hasta las 10 p.m. (Business Law Partners, 2020)

Ya para junio de 2020 se permite la apertura de restaurantes los fines de semana, aparte de parques nacionales, museos, hoteles, con 50% de la capacidad y las fronteras cerradas hasta 30 de junio de 2020 (Business Law Partners, 2020).

La apertura de vuelos comerciales al país inicia el 1 de agosto con trayectos limitados desde Europa (24 de julio de 2020) (Business Law Partners, 2020).

Además, el gobierno, como parte de un plan paulatino de reapertura y según el incremento y disminución de los casos COVID-19 ha extendido ciertas normativas dirigidas principalmente a establecimientos con permiso sanitario de funcionamiento (PSF), dentro de las que se debe mencionar:

MS-DM-3874-2020 Resolución de establecimientos del 01 al 05 de mayo,
MS-DM-4149-2020 Resolución de establecimientos del 16 al 31 de mayo,
MS-DM-4467-2020 sobre cierre de establecimientos con PSF del 01 al 19 de junio, MS-DM-4823-2020 Resolución de establecimientos con PSF del 20 y 21 de junio, MS-DM-6108-2020 Resolución de establecimientos con PSF fase3 del 11 al 19 de julio, MS-DM-6197-2020 Resolución de establecimientos con PSF fase3 del 20 al 31 de julio, MS-DM-RM-5322-2020

Disposiciones de apertura aérea del 3 de agosto, para el 9 de octubre se firma reforma a MS-DM-RM-5322-2020 mediante resolución MS-DM-RM-5953-2020, MS-DM-5430-2020 medidas administrativas para reconversión de bares en restaurantes, MS-DM-2817-2021 resolución PSF temporal del 03 al 09 mayo 2021, MS-DM-4368-2021 resolución PSF temporal aforos del 31 de mayo al 06 junio 2021, MS-DM-4597-2021 resolución PSF temporal aforos del 07 de junio al 11 julio 2021. Ministerio de Salud (2021).

2.1.5 Impacto del COVID -19 al Turismo en Costa Rica

A nivel nacional, el turismo durante los últimos diez años había mostrado un auge impresionante; se auguraba un 2020 exitoso para este sector. Así se puede apreciar en la siguiente tabla, extraída de la página oficial del ICT. Dicha actividad económica, de hecho, superaba otras como las exportaciones de banano y café; lo anterior en cuanto a producción de divisas para Costa Rica. Pero en 2020 las cosas cambiaron drásticamente; como también se puede observar en la Tabla 3, la caída fue inminente.

TABLA 3: INGRESOS POR TURISMO VERSUS OTRAS FUENTES DE DIVISAS PARA COSTA RICA 2011-2020

RUBRO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LLEGADAS INTERNACIONALES a Costa Rica	2 192 059	2 343 213	2 427 941	2 526 817	2 660 257	2 925 128	2 959 869	3 016 667	3 139 008	1 011 912
Café (millones de \$)	374,9	412,4	302,5	275,9	305,9	307,9	305,25	315,72	276,17	325,60
Banano (millones de \$)	752,6	816,3	847,8	906,7	833,7	996,5	1 042,17	1 028,21	997,56	1 080,84
Piña (millones de \$)	716,6	771,5	813,2	884,6	818,5	903,8	975,84	1 033,43	976,52	917,52
Productos farmacéuticos y medicamentos (millones de \$)	192,4	91,7	91,0	233,2	257,4	269,2	283,46	318,67	319,92	342,84
TURISMO (millones de \$)*	2 409,2	2 517,2	2 919,4	2 986,7	3 258,9	3 638,6	3 648,2	3 764,2	3 968,3	1 343,7
Total de exportaciones (millones de \$)	8 301,4	8 922,6	8 866,3	9 455,6	9 452,4	10 100,3	10 807,8	11 473,6	11 604,0	11 747,0
Relación TURISMO/Exportaciones (%)	29,0	28,2	32,9	31,6	34,5	36,0	33,8	32,8	34,2	11,4
Aporte del Turismo al PIB [Efecto Directo] (%) **	-	4,4	4,7	4,6	4,7	5,0	4,8	-	-	-
Aporte del Turismo al PIB [Efecto Indirecto] (%) **	-	6,3	6,8	6,9	7,5	8,2	6,6	-	-	-

Notas:

*/ No se incluye el gasto de los cruceristas

**/ Cuenta Satélite de Turismo

Fuente: BCCR, Departamento de Estadística Macroeconómica.

n

Fuente: Instituto Costarricense de Turismo

Como bien lo expresa Madrigal, L (2020) a principios del mes de marzo de 2020 y con la incursión de la pandemia en Costa Rica, se generó gran incertidumbre; es así que solo para los meses de abril, mayo y junio hubo 8.000 cancelaciones de reservas en hoteles nacionales (párrafo, 2).

Definitivamente, con las medidas mencionadas anteriormente era un hecho que la economía nacional se iba ver afectada, pero algunos sectores serían más lastimados que otros. En dicho caso y como se ha acotado con anterioridad, el sector turismo es uno de los más dañados, como bien lo comunica Forbes staff (2020):

El sector más afectado es el de los hoteles y restaurantes con una caída del 59,5 %, seguido por el de transporte y almacenamiento con una bajada del 27,7 %, y el comercio y reparación de vehículos que cayó un 16 %.

En resumen, las autoridades gubernamentales en 2020 imponen cierres de negocios e impiden el arribo de extranjeros, además, para restaurantes solo se permitía 50% de aforo por período, donde se alternaban cierres y aperturas, bares, discotecas y casinos sin operar. Es hasta agosto cuando reabren fronteras, pero de forma restringida, de 5 vuelos internacionales por semana (Forbes staff, 2020).

2.1.6 Afectación en la localidad de Monteverde

Según el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), en datos recopilados en 2007 Monteverde se catalogaba como el quinto lugar más visitado en Costa Rica, por turistas de diferentes países; la mayor atracción era la Reserva Biológica de Monteverde, pero además era una localidad que atraía por sí sola y por atractivos naturales, senderos, puentes colgantes, avistamiento de aves, de flora y fauna (pp. 39-40).

El mismo autor reveló que “en el sector de Monteverde se realiza un 26% de los tours en el país constituyéndose en un destino de importancia alta para las operadoras de turismo” (pág.40).

Monteverde, una comunidad cuya fuente económica esencial es el turismo, se vio, al igual que el resto del país, diezmada por la llamada nueva realidad ocasionada por la aparición del COVID-19. Esta localidad se destaca por el *clúster* ecoturístico que posee, por lo tanto, al existir ese encadenamiento de las diferentes empresas en las diversas modalidades: hospedaje, gastronomía, atractivos turísticos, souvenir, agencia de viajes,

servicios y transporte público, la afectación de una va ser la de todas, pues sin turistas en el lugar se paraliza y los problemas se acrecientan.

Disminución en la demanda, despidos o paros forzados para los trabajadores, cierres parciales o totales, deudas pendientes de pago, en fin, una inactividad que deja a los pobladores con pocas armas para enfrentar la situación, mantenerse y subsistir.

2.1.7 Transporte Público

Ahora bien, analizando la población en estudio, las empresas y trabajadores independientes del transporte público, modalidad turismo, además de las medidas que se han venido exponiendo, se puede mencionar que, como parte de las restricciones gubernamentales, el Consejo de Transporte Público, ente regulador del transporte público de Costa Rica, mediante decretos ejecutivos: Sesión ordinaria 24-2020 de 26 de marzo de 2020, en el artículo 7.5.1, suspende la tramitación y aprobación de permisos en modalidades de turismo y estudiantes (anexo 2). Luego, en Sesión Ordinaria 42-2020 celebrada el día 02 de junio de 2020, se aprueba reactivar en sector turismo, pero siempre con algunas dificultades (anexo3).

Específicamente, el Consejo de Transporte Público, como institución estatal y reguladora a través de los acuerdos de la sesión ordinaria 24-2020 del 26 de marzo 2020 (anexo 2) estipuló lo siguiente en el punto 1 acordado:

Suspender temporalmente durante la emergencia del COVID-19, la tramitación y aprobación de los permisos especiales correspondientes a

Turismo y Estudiantes por parte de esta Junta Directiva. En el caso de los permisos especiales de Estudiantes, la suspensión durará hasta que se retome el curso lectivo; y en el caso de los permisos especiales de Turismo, la misma durará hasta que el I.C.T., emita los datos e informes correspondientes de que se reactivó el turismo en el país.

Luego en sesión 42-2020 del 02 de junio de 2020, reactiva parcialmente la tramitación de permiso, (anexo 3) y dicta de la siguiente manera:

Se autoriza a las unidades que poseen permiso de Servicio Especial de Turismo, (vigente y al día), a circular y operar en la actividad específica en la que fue otorgado el respectivo permiso en la forma que a continuación se detalla: los días lunes y martes únicamente podrán operar aquellas unidades cuyo número de placa termine en 0, 2, 4, 6, y 8; los miércoles y jueves las unidades con número final de placa que termine en 1, 3, 5, 7 y 9; los días viernes, sábado y domingo podrán operar todas las unidades. Los operadores (conductores) que transporten turistas portarán copia de las reservaciones a hoteles, cabinas y alojamientos a los cuales se dirigen o del cual retornan, con el día y fecha y que corresponda a la programación del servicio de transporte (párrafo18).

En este mismo acuerdo se hace la salvedad de que los transportistas deben cumplir con las normas sanitarias y que además aplica solo para permisos activos y vigentes; también

se expresa la información que deben proporcionar los permisionarios para desarrollar la actividad, según se indica textualmente a continuación

Cada operador deberá remitir a los siguientes correos: para el Consejo de Transporte Público turismocovid@ctp.go.cr; para el Instituto Costarricense de Turismo transporteturistico@ict.go.cr; copia de la reservación o reservaciones de hotel, cabina o alojamiento al cual se dirigen a dejar turistas o a recoger turistas, número de teléfono del lugar, cantidad de turistas que transportan y horarios previstos de viaje. El Consejo de Transporte Público se reserva la potestad de verificar la información aportada, en razón del adecuado cumplimiento de las medidas sanitarias impuestas por la autoridad de salud respecto al COVID-19, siendo que su incumplimiento podría conllevar la inhabilitación de operar durante el período decretado por el Poder Ejecutivo de restricción vehicular y la eventual revocación del respectivo permiso.

En general, se debe enfatizar que al examinar y detallar paso a paso lo sucedido, las decisiones gubernamentales, los cambios, el nuevo escenario, es indiscutible la problemática para el turismo en general, pero enfocándose en el sector primordial de análisis, se sabe que se está ante una situación difícil. El reto es encontrar una solución parcial o total que permita al transporte público de turismo el resurgimiento laboral y de forma indirecta, propiciar la reactivación de la economía de Monteverde,

2.2 Marco Teórico

Se desarrolla el siguiente marco teórico con el fin de profundizar en conceptos claves para la presente investigación, para ilustrar de una mejor forma y propiciar un mayor entendimiento del tema en investigación.

Además, dicha acción permitirá dar una estructura organizada a lo que se pretende desarrollar, para lograr de esta forma, el análisis de los factores que pueden estar influyendo en el sector empresarial del transporte público de turismo, con el fin de recomendar estrategias de reactivación laboral en el cantón de Monteverde, Puntarenas; así mismo, para brindar al lector una información adecuada en el entendimiento de las variables y constructos.

2.2.1 Sector empresarial

Es de suma importancia tener claridad sobre el significado de sector empresarial, base de la investigación. Según menciona Barrios, E (s.f.) el término *sector empresarial* se refiere a “la clasificación que se realiza según la actividad que efectúa la empresa, bien sea de producción, de intermediación, de servicios, entre otros” (párrafo1).

2.2.2 Empresa

Ahora bien, al hablar de sector empresarial es imperante definir lo que es *empresa*. Según Sánchez, J (2019):

“Una empresa es una organización de personas y recursos que buscan la consecución de un beneficio económico con el desarrollo de una actividad en particular. Esta unidad productiva puede contar con una sola persona y debe

buscar el lucro y alcanzar una serie de objetivos marcados en su formación” (párrafo1).

Al hablar de empresa y como el mismo autor lo aclara, esta puede estar constituida como individual, por una sola persona; como sociedad anónima o responsabilidad limitada, entre otras; por otro lado, se le puede clasificar por tamaño en pequeña, mediana y gran empresa (Sánchez, J, 2019).

2.2.3 Transporte Público

Se debe recalcar el sector empresarial que será la base del presente trabajo: el transporte público. El Sistema Costarricense de Información Jurídica [SCIJ] (2013) lo define como:

“El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado” (párrafo 25).

2.2.4 Turismo

Ahora bien, aunque el Consejo de Transporte Público mantiene varias modalidades dentro de rama que ellos describen como servicios especiales, para fines de la presente

investigación se tomará como base de estudio la modalidad *turismo*, que desde el punto de vista de Raffino, M (2020) es:

“El desplazamiento de las personas de manera temporal y voluntaria. Dentro de este concepto deben ser incluidos las relaciones humanas que conllevan y la prestación de servicios. Si bien los motivos del turismo son variados, suelen ser relacionados con el ocio”.

2.2.5 Turística

La palabra *turismo* encierra una serie de servicios y productos generados a partir de ella. Por ejemplo: la transportación turística, base principal de la presente investigación, que descrita con palabras de Baca, J (2013): “es el elemento o recurso que forma la base de distribución geográfica que obedece a los movimientos turísticos, llámense éstos, turismo receptivo, emisivo o interno”.

2.1.6 Recursos Naturales

Al hablar de turismo, es imposible no evocar los recursos naturales, fuente primaria del potencial en materia turística que posee el cantón de Monteverde y quizás, sin lugar a dudas, la razón principal del crecimiento económico que ha experimentado dicho lugar a través del tiempo. Rodán,P (2017), afirma:

“Los recursos naturales son los bienes o servicios que proporciona la naturaleza sin la intervención del hombre. Los recursos naturales incluyen a todos los productos animales, vegetales, minerales, aire, temperaturas,

vientos, etc. Todos ellos son generados por la misma naturaleza y surgen libremente sin importar si el hombre existe o no”.

2.2.7 Ecoturismo

Monteverde es conocido como uno de los principales destinos ecoturísticos en el mundo. El término ha tomado auge en los últimos tiempos y es que se habla mucho del ecoturismo o turismo ecológico. Arriols, E (2018) lo define como:

Un viaje responsable a áreas naturales que conservan el ambiente y mejoran el bienestar de la población local. De este modo, hablar de ecoturismo es hablar de un turismo responsable con el medio ambiente y la sociedad local que vive en dicho entorno. Es decir, que, a diferencia de lo que se puede pensar en un principio, ecoturismo no es cualquier forma de turismo que tenga relación con la naturaleza, sino que, además de estar relacionado con ella, dicha relación debe establecerse siempre desde el respeto y desde una perspectiva ética (párrafo 3).

2.2.8 Clúster

Mucho del prestigio con el que cuenta la localidad de Monteverde es debido a la aplicación y adaptación del concepto *clúster*. Según Chen, S (citado en Acuña, Villalobos, Ruiz.2000:4) es:

Una concentración sectorial y geográfica de empresas en la que la competitividad de cada una depende directamente de las otras, y la eficiencia

depende de un conjunto de vínculos organizacionales entre ellas; la ventaja competitiva no es creada dentro de una empresa individualmente considerada; y la operación eficiente de las empresas es esencial, pero no suficiente para competir globalmente (p.31).

Pero no todo es positivo; aunque se puede rescatar que este es un pueblo donde han trabajado arduamente por consolidar dicho concepto, mediante los diferentes actores del *clúster*: empresa privada, comunidad y gobierno local, siempre surgen factores que afectarán de una u otra manera y dan resultados o realidades que muchas veces no se esperan. Por eso, en el presente trabajo se pretende detectar como está actualmente la situación económica y laboral en Monteverde y principalmente, qué se puede hacer.

2.2.9 Modelo PESTEL

Parte de lo que se utilizará es el modelo PESTEL que, según Ruiz, M (2020) “es una herramienta básica para poder definir estratégicamente el camino que deben tomar hoy nuestros negocios y proyectos” (párrafo 1). Con la adaptación de este modelo a la investigación será mucho más viable la elección de las estrategias adecuadas.

Lo anterior porque si se quiere identificar el camino indicado para proceder en cualquier situación, se debe realizar un análisis del entorno; esto se consigue a través de dicho modelo. Según menciona Irigaray, J (2020) “las organizaciones que controlan y responden a los cambios en el entorno macro pueden diferenciarse de la competencia y crear una ventaja competitiva” (párr. 5).

El cambio experimentado en el año 2020, no solo en nuestro país, sino a nivel mundial, es toda una realidad. Si se habla del sector turismo en la localidad estudiada y en general en el país, es uno de los sectores más golpeados por la pandemia, principalmente por todas las modificaciones efectuadas para contrarrestar esta (Jiménez, G., 2020).

Por tal razón, conociendo el panorama actual y anticipándose al futuro, se debe reestructurar de una u otra forma lo que se hacía antes de la emergencia, porque en este momento no está dando los mismos resultados.

2.2.10 Factores

Además, dicho modelo permitirá determinar si existe una problemática, entender mejor la situación y definir posibles factores que la ocasionaron. Bembibre, C (2009) expresa que *factores* son “aquellos elementos que pueden condicionar una situación, volviéndose los causantes de la evolución o transformación de los hechos” (párr. 1). La misma autora afirma que un factor es “lo que contribuye a que se obtengan determinados resultados al caer sobre él la responsabilidad de la variación o de los cambios” (párr.1).

Concepto que se complementa perfectamente con el de *aspecto*, que según Pérez y Gardey (2012), “hace referencia a la apariencia de sujetos y objetos que es posible captar a través de la visión” (párr. 1).

Mediante el análisis PESTEL se lograrán aprovechar las ventajas que este ofrece. Según lo expresa Irigaray, J. (2020) son tres: optimiza la labor directiva, ayuda a evaluar riesgos externos y mejora la adaptabilidad a los cambios (párr. 7, 8, 9).

Aplicando los tres puntos anteriores se agudizará la toma de decisiones y será menos complicado evaluar los riesgos externos. Irigaray, J (2020) señala que “el análisis PEST se centra en analizar los factores políticos, económicos, sociales y tecnológicos será clave a la hora de evaluar los posibles riesgos presentes y futuros” (párr. 8).

Estos se complementan con los aspectos legales y del entorno o ambientales; dichos factores, según los especifica Irigaray, J. (2020), se definen de la siguiente manera:

2.2.10.1 Factores Políticos y Económicos. Las políticas desarrolladas en el país, los niveles de pobreza del entorno, los índices de desigualdad, el desarrollo económico, el acceso a recursos de sus habitantes, así como la forma, todo ello afecta la actividad de la empresa (Irigaray, J., 2020).

2.2.10.2 Factores Sociales. Se concentran en cuestiones de la cultura, religión, creencias compartidas, clases sociales, género, entre lo más destacado (Irigaray, J., 2020).

2.2.10.3 Factores Tecnológicos. Irigaray, J (2020) los define como “las posibilidades de acceso de las personas a las herramientas informáticas, el manejo de Internet o el nivel de cobertura de ciertos servicios, determinan en gran medida el alcance de un negocio y sus posibilidades de integración en el entorno” (párr. 16).

2.2.10.4 Factores Jurídico-Legales. Este apartado se refiere a todo lo que involucra aspectos de la legislación del país y lo que puede, de una u otra forma, afectar, por ser obligación el respetar y cumplir con todo lo que estipule (Irigaray, J., 2020).

2.2.10.5 Factores Ambientales. Por último y como lo asevera Irigaray, J. (2020), este apartado “incluye en los elementos que guardan relación directa o indirecta con la preservación de los entornos y el medioambiente” (párr. 17).

2.2.11 Problemáticas

En el año 2020, la llegada del COVID-19, las normativas gubernamentales y las estrategias para mitigar la pandemia, desencadenaron una serie de problemáticas. Pérez, J. (2019) define *problemáticas* como “conjunto de las complicaciones que forman parte de un cierto asunto. El concepto permite englobar los desafíos, los conflictos y las dificultades de algo (párr. 3).

2.2.12 Estrategia

En este punto se logrará la concertación del presente trabajo, pues lo ideal no es solo ver la problemática, sino buscar y poner en práctica las soluciones; en otras palabras, implementar la estrategia adecuada. Ruiz, M (2020), una estrategia es “un conjunto sistematizado e integrado de objetivos y acciones que serán desarrolladas y aprovechadas para proveer valor a los clientes a través de los productos y servicios y a su vez hacer crecer a la empresa” (párr.11).

Lo ideal es que Monteverde continúe aportando a la economía del país y aprovechando sosteniblemente los recursos naturales, en todas sus actividades; pero para efectos académicos, el enfoque se hará a las empresas de transporte público, modalidad turismo, para brindar a estos empresarios armas que le permitan evolucionar y resistir a afectaciones laborales que puedan estar experimentando.

2.2.13 Estrategia empresarial

Para lograr lo anterior es imperante encontrar una estrategia empresarial. Esta, según expresa Ruiz, M (2020), es “la metodología que refleja un proceso, cuyo fin, es definir la forma de alcanzar objetivos propuestos por medio de un plan de acción” (párr. 16).

2.2.14 Plan de acción

Una vez realizado el análisis y escogida la estrategia que más se adapte a la posible resolución del problema, el paso siguiente será estructurar, para poner en práctica, un plan de acción término; este, según Pareja, D. (2020), es:

Un plan de acción es una hoja de ruta que traza la planificación de una organización para gestionar y controlar tareas con el fin de cumplir con los objetivos de un proyecto o negocio. Es una guía para definir las metas, fijar plazos y calcular recursos para planificar de forma correcta, optimizar la gestión y mejorar el rendimiento de la empresa (párr. 1).

2.2.15 Reactivación Económica

Lo expuesto anteriormente debe llevar un proceso que se desea orientar con el presente trabajo, para iniciar una reactivación económica. Rodrigo, J (2021) dice que dicha reactivación es “revitalizar una economía que recientemente fue dinámica y activa” (párr. 2).

En el caso de estudio, la definición anterior es completamente aplicable en Monteverde, pues hasta hace poco tiempo el lugar gozó de una economía altamente

dinámica, lo cual proyecta un panorama alentador; existe la convicción de que, si se logra la activación del sector empresarial de Pymes y MiPymes de transporte público, modalidad turismo, serán muchas las familias beneficiadas en dicha localidad y por consiguiente, la economía a nivel país se vería favorecida.

III Capítulo

Marco Metodológico

3. Marco metodológico

3.1 Definición del enfoque

3.1.1 *Mixto*

El enfoque de la presente investigación es mixto. Salas (como se citó en Barrantes, 2014), señala que es “un proceso que recolecta, analiza y vierte datos cuantitativos y cualitativos, en un mismo estudio” (párr. 4).

La afirmación anterior se basa en el hecho de que, para lograr la meta trazada de detectar la problemática presente en Monteverde, recabar la información suficiente y lograr estructurar una posible solución, es de suma importancia obtener datos tanto numéricos como aquellos que ilustren el sentir o pensar de las diferentes partes involucradas.

Empero, es relevante aclarar los términos que enmarca un enfoque mixto, esto según la definición expuesta por conocedores en la materia, para ampliar el entendimiento y poco a poco, adentrarse en el tema de estudio. A continuación, se desglosan dichos conceptos.

3.1.2 *Datos Cualitativos*

Según expresa Moreira, M (2019) el enfoque cualitativo “busca comprender los fenómenos dentro de su contexto usual, se basa en descripciones detallados de situaciones, eventos, personas, comportamientos observados, documentos y demás fuentes que persigan el fin de pretender no generalizar resultados” (párrafo 1).

Entendido lo expuesto con anterioridad, la investigación sobre la afectación por la pandemia de COVID- 19, en el sector de transporte público, modalidad turismo, requiere la

recolección de información relevante y precisa tanto del gremio en mención, como de las diferentes fuentes involucradas: Cámara de Turismo de Monteverde, Concejo Municipal de Monteverde, Instituto Costarricense de Turismo, empresarios de la localidad relacionados con el turismo; se buscan las diferentes percepciones para luego obtener conclusiones .

3.1.3 Datos Cuantitativos

El enfoque cuantitativo, según Maita (2016), “usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías” (párr.3).

En aras de realizar una investigación completa, se requieren datos cuantitativos que complementen y fortalezcan el trabajo. Es conveniente incluir información numérica que fundamente, de una u otra forma, los avances, comparaciones o estadísticas de los hechos encontrados; esto posibilitará ilustrar la situación de forma amplia y de una manera gráfica, y permitirá al lector una óptima comprensión.

3.2 Tipo de Investigación

3.2.1 Investigación Exploratoria

El alcance de la presente investigación es exploratorio, que como explica Dempwoff, K(2013) “se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problemas de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes” (párr. 3); además, descriptivo; Dempwoff, K(2013) señala que “únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o variables a que se refieren; su objetivo no es indicar cómo se relacionan las variables medida” (párr. 5).

Mediante dichos alcances se logrará indagar, recolectar y utilizar los datos necesarios para poder, de alguna manera, delimitar y obtener los mejores resultados para el trabajo.

El término anterior expone claramente el abordaje que se hace a la presente investigación. Se parte de la hipótesis, con información escasa y en algunos casos, nula; eso da como resultado una investigación, que como bien podría corroborar dicha hipótesis, también puede tomar otro rumbo y descartarla. Por tal razón se asevera que esta es una investigación exploratoria y descriptiva, porque demanda la recopilación de la información pertinente para el sustento o descarte de las hipótesis.

3.3 Sujetos y Fuentes de la Investigación

3.3.1 Sujetos de la Investigación

Mata, L (2021), se refiere de los sujetos de estudio y aclara que “son aquellas personas o grupos de personas que forman parte de los colectivos cuyas características, opiniones, experiencias, condiciones de vida, entre otros rasgos y atributos cobran interés particular para investigaciones con enfoque cuantitativo o cualitativo” (párr. 3).

Para el presente trabajo y como más adelante se muestra, los sujetos de estudio son los transportistas de transporte público, en la modalidad turismo, de la localidad de Monteverde. Estos pueden encontrarse como empresas (personas jurídicas) o como trabajadores independientes (personas físicas). Según datos preliminares, se cuenta con una población de 40 individuos de estudio, de los cuales se prevé poder aplicar los instrumentos de investigación a una cantidad aproximada del 95% de esta, por lo tanto, se estima que se podrán aplicar un total de 38 encuestas.

3.3.2 Fuentes de la información

Raffino, M (2020) define el concepto de *fuentes de la información* de la siguiente manera:

En una investigación, hablamos de fuentes de información o fuentes documentales para referimos al origen de una información determinada, es decir, el soporte en el cual encontramos información y el cual podemos referir a terceros para que, a su vez, la recuperen para sí mismos.

3.3.2.1 Fuente Primaria. Las fuentes primarias hacen “referencia a la institución (pública o privada), o persona que recogió primero los datos y produjo la estadística. Esto aplica para datos que se encuentran de manera impresa, sitio web, entre otros”.

En el presente estudio y como fuentes primarias, se tendrán datos de primera línea de:

- Encuestas a los dueños de empresas y trabajadores independientes de transporte público, modalidad turismo, vigente.
- Se efectuarán entrevistas a funcionarios del Consejo de Transporte Público, Instituto Costarricense de Turismo.

3.3.2.2 Fuentes Secundarias. Salas, D (2020) menciona que las fuentes secundarias se dan “cuando una institución, empresa o persona, utiliza para su estudio datos estadísticos

no recogidos por ella, sino provenientes de una fuente primaria y luego las publica o difunde, esa nueva publicación será una fuente secundaria” (párrafos 5 y 6).

Como fuentes secundarias en el presente estudio se cuenta con:

- Internet.
- Concejo Municipal de Monteverde

3.4 Población y Muestra

Arias, Villasi, Miranda (2016), sobre término *población*, señalan: “La población de estudio es un conjunto de casos, definido, limitado y accesible, que formará el referente para la elección de la muestra, y que cumple con una serie de criterios predeterminados” (párr. 3).

TABLA 4: POBLACIÓN DE ESTUDIO EN LA INVESTIGACIÓN (EMPRESAS)

Empresas
3101639751 S. A
Autotransportes Blanco y Hernández Sociedad Anónima
Cabañas la Pradera Monteverde S. A
Conexiones Suresh y corrales S. A
Corporación de Desarrollo Habitacional de Puntarenas S. A
Corporación Turística del Bosque Nuboso S.A.
El Trapiche S.A.
Familia Freylid S. A
Inversiones Cruz & Hernández S. A
Ocotea Monteverde S. A
Quality Transfer F&M S. A
Selvatura Park de Costa Rica S. A
STV de Monteverde S.A.
Tours de Aventura Monteverde S.A.
Transport Costa Rica Monteverde S.A.

Fuente: Lidier Vásquez Chamorro, Consejo de Transporte Público

TABLA 5: POBLACIÓN DE ESTUDIO EN LA INVESTIGACIÓN (TRABAJADORES INDEPENDIENTES)

Trabajadores Independientes		
Ahías	Marín	Núñez
Alba Iris	Brenes	Ramírez
Alexander	Jiménez	Venegas
Álvaro	Alfaro	Rodríguez
Arnoldo	Núñez	Calderón
Bernal Ignacio	Picado	Fallas
Dorian	Varela	Ramírez
Fausto	Jiménez	Santamaría
Félix	Mata	Araya
Giovanni	Marín	Morera
Greiving	Rodríguez	Santamaría
José Ángel	Villalobos	Soto
José Mauricio	Mora	González
Juan Carlos	Alfaro	Lacayo
Julio Cesar	Rodríguez	Anchía
Luis	Hernández	Muñoz
Manuel Salvador	Chevez	bustos
Marcos	Méndez	Sibaja
Norman Gerardo	Alfaro	Villegas
Randall	Alvarado	Arguedas
Roger Antonio	Torres	Alvarado
Rolando	Mata	Araya
Rudin Gerardo	Rodríguez	Córdoba
Steven	Ávila	Camacho
Víctor Manuel	Mejías	López
Yanco	Pérez	Brenes

Fuente: Lidier Vásquez Chamorro, Consejo de Transporte Público

Para el presente trabajo, la población la constituyen las empresas y trabajadores independientes dedicados a la actividad de transporte público de turismo, a nivel nacional, detallados en las dos tablas anteriores. Ellos serán el centro de la investigación y se espera que arroje resultados de una u otra manera favorable.

3.5 Hipótesis y o Supuestos

Una hipótesis, como lo ilustra Coelho.F. (2021) es “es aquella afirmación que funciona como base de un proceso de investigación. El trabajo de investigación, en este sentido, mediante un proceso de riguroso estudio, análisis y examen de los resultados obtenidos, debe servir de comprobación o refutación de la validez de la hipótesis planteada inicialmente” (párrafo 6).

- En Monteverde existe mucha competencia desleal entre los empresarios de transporte público, modalidad turismo.
- La pandemia y disminución de la entrada de turistas al país afectó directamente al gremio de transportistas en modalidad turismo.
- La falta de un encadenamiento entre los diferentes sectores relacionados al turismo incrementa la problemática del cantón de Monteverde

3.6 Variables

TABLA 6: VARIABLE I SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR EMPRESARIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TURISMO EN MONTEVERDE

Objetivo Específico	Variable	Definición conceptual	Definición Operacional	Definición instrumental
Reconocer la situación actual del sector empresarial de Monteverde por medio	Situación actual del sector empresarial de Monteverde (dependiente).	Clasificación que se realiza según la actividad que efectúa la empresa, bien sea de producción, de intermediación,	Porcentaje de empresas que presenten inactividad o desempleo parcial.	Entrevistas, Encuestas

del modelo PESTEL.	de servicios, entre otros.
-----------------------	-------------------------------

TABLA 7: VARIABLE II FACTORES QUE INFLUYEN EN EL SECTOR EMPRESARIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO

Objetivo	Variable	Definición	Definición	Definición
Específico		conceptual	Operacional	instrumental
Identificar los aspectos según el modelo PESTEL que puedan estar influyendo al sector empresarial de transporte público turismo en Monteverde.	Factores que influyen en el sector empresarial de transporte Público (independiente).	Hace referencia a la apariencia de sujetos y objetos que es posible captar a través de la visión.	Porcentaje de aspectos sociales. Porcentaje de aspectos económicos. Porcentaje de aspectos culturales. Porcentaje de aspectos ambientales	Entrevista Encuesta

TABLA 8: VARIABLE III ESTRATEGIAS DE REACTIVACIÓN LABORAL PARA MINIMIZAR LA PROBLEMÁTICA

Objetivo	Variable	Definición	Definición	Definición instrumental
Específico		conceptual	Operacional	
Recomendar posibles estrategias para	Estrategias de reactivación para minimizar la	Proceso tendiente a imprimir mayor	Cantidad de estrategias adaptables a la situación.	Análisis y elaboración de recomendación

minimizar la problemática	dinamismo a
problemática (independiente).	la actividad
detectada y	económica a
propiciar la	partir de un
reactivación	conjunto de
laboral de	medidas de
Monteverde.	política
	económica.

IV Capítulo

Análisis e interpretación de datos

4. Análisis e interpretación de datos

4.1 Análisis de Datos

Concluida la ejecución de las 39 encuestas correspondientes, aplicadas a los empresarios y trabajadores independientes del sector de transporte público, modalidad turismo, en la localidad de Monteverde, se procedió a realizar la respectiva tabulación de esta información. La encuesta en mención está conformada por 10 preguntas, unas cerradas, que brindan información específica y otras un poco más abiertas, que permiten al entrevistado la elección de más de una opción. Todas serán de mucha relevancia para analizar, comprender y proponer una posible alternativa de activación laboral para dicho gremio.

La encuesta permitió sondear la realidad actual de dichos transportistas. Se indagó su sentir sobre los factores que experimentan y cómo han generado la situación actual, desde sus perspectivas; esto brinda las herramientas suficientes para tener un mejor panorama, con base en los resultados y ubicar la estrategia por recomendar.

Aunado a lo anterior y en el fin de tener el punto de vista de los representantes de las instituciones relacionadas directamente con el sector laboral turístico de dicha localidad, se efectuó una entrevista en conjunto a la señora Milena Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde y al señor Yeudy Ramírez Brenes, intendente del Concejo Municipal de Monteverde; de esta forma se obtuvo la versión de todos los involucrados.

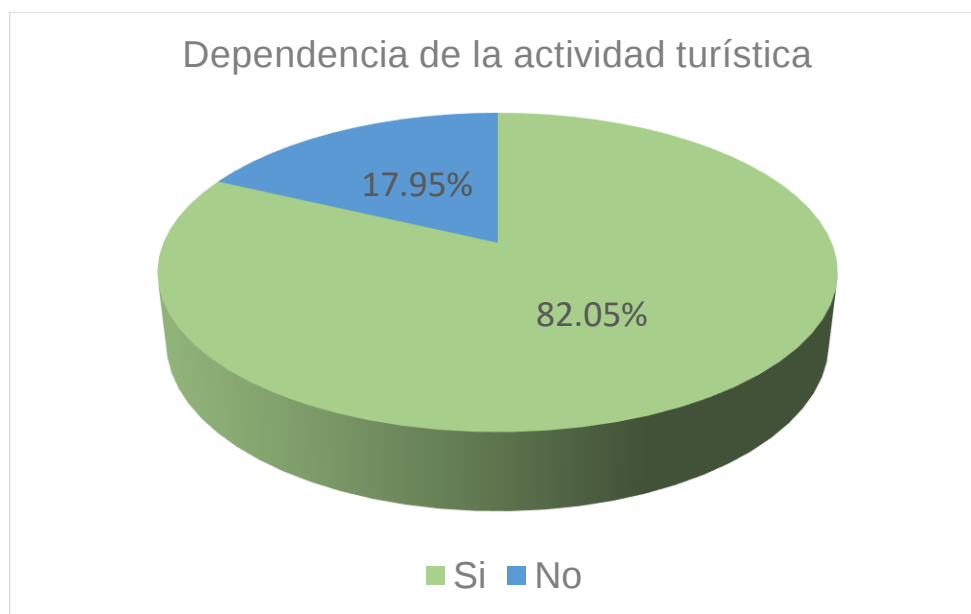
4.2 Análisis e Interpretaciones Generales

A continuación, se desglosa la información más relevante arrojada por el instrumento aplicado. La primera pregunta solo se utilizó para constatar que la población encuestada fuera única y exclusivamente de Monteverde. Las siguientes nueve preguntas servirán para responder a las variables planteadas en el capítulo anterior:

4.2.1 Variable I. Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público de Turismo en Monteverde

Como se aprecia en la Figura 4, de los 39 encuestados, un 82,05% depende totalmente del turismo, específicamente de la actividad de transporte público de turismo; entretanto, el 17.95% restante manifiesta depender parcialmente de dicha actividad.

Con esta información se logra definir que, por depender los encuestados de la actividad de turismo y a sabiendas de la afectación que dicha actividad ha experimentado tanto a nivel nacional como internacional, es evidente que el gremio en general y los encuestados, en particular, experimentan una situación complicada.

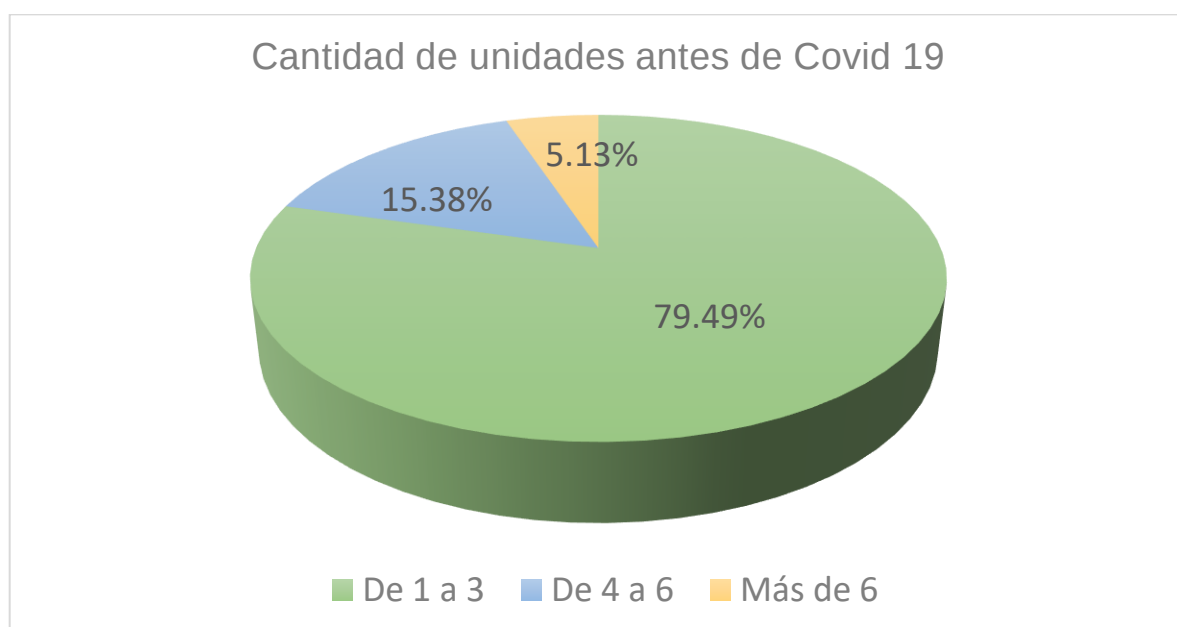
FIGURA 4: GRADO DE DEPENDENCIA DEL TURISMO

Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

Los datos reflejados en la Figura 5 posibilitan determinar que al inicio de la pandemia del COVID-19, 31 de los encuestados poseían de 1 a 3 busetas dedicadas al transporte público de turismo, lo que representa el 79,49% de la totalidad de encuestados; un 15,38% de los encuestados menciona que tenían de 4 a 6 unidades, lo cual equivale a 6 empresarios; por último, un 5,13% de los encuestados respondieron que disponían de más de 6 vehículos para dicha actividad, lo que corresponde a 2 de las 39 personas encuestadas.

Según los datos anteriores, en su mayoría se trata de personas emprendedoras, las cuales han encontrado en la actividad del turismo su fuente de sustento y es inminente el hecho de que, si no logran un equilibrio pronto, corren el riesgo de desaparecer.

FIGURA 5: CANTIDAD DE UNIDADES QUE POSEÍA AL INICIAR LA PANDEMIA COVID-19

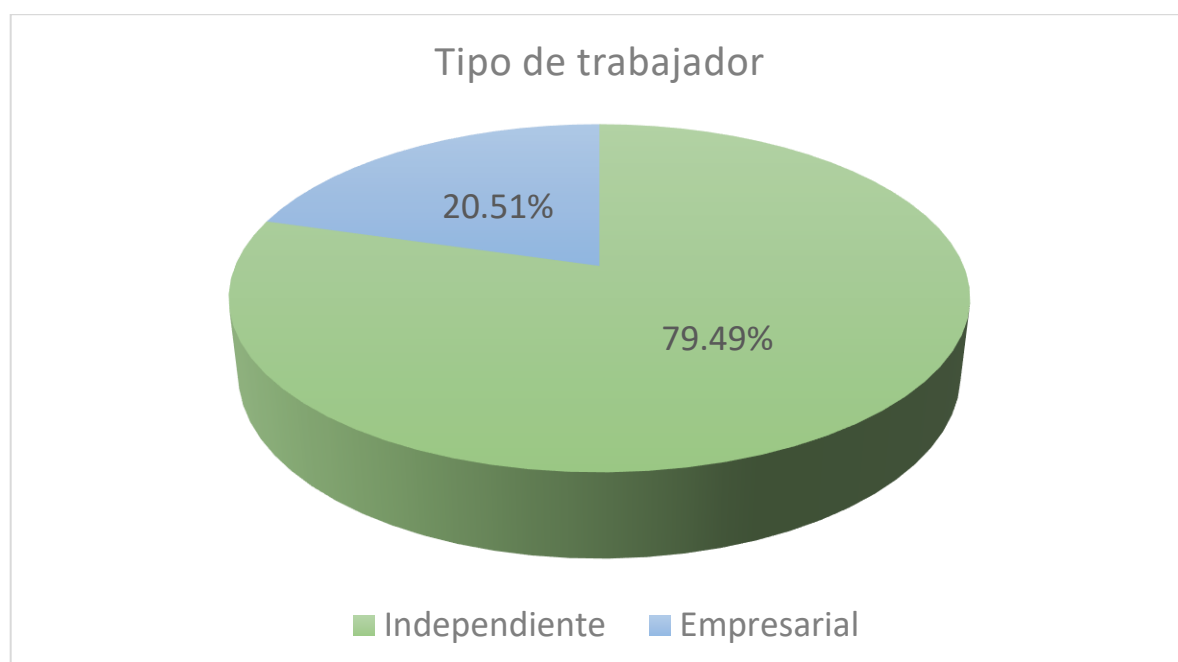


Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

En referencia a la Figura 6, de las 39 personas encuestadas, 31 de ellas son trabajadores independientes y 8 son empresarios, lo cual representa un 79,49% y 20,51%, respectivamente.

Con los resultados obtenidos se fortalece el hallazgo de que, en su mayoría, las personas dedicadas a la actividad del transporte público en la modalidad del turismo en Monteverde, son trabajadores independientes.

FIGURA 6: DIVISIÓN DE TIPO DE TRABAJADOR EN TRANSPORTE PÚBLICO TURISMO



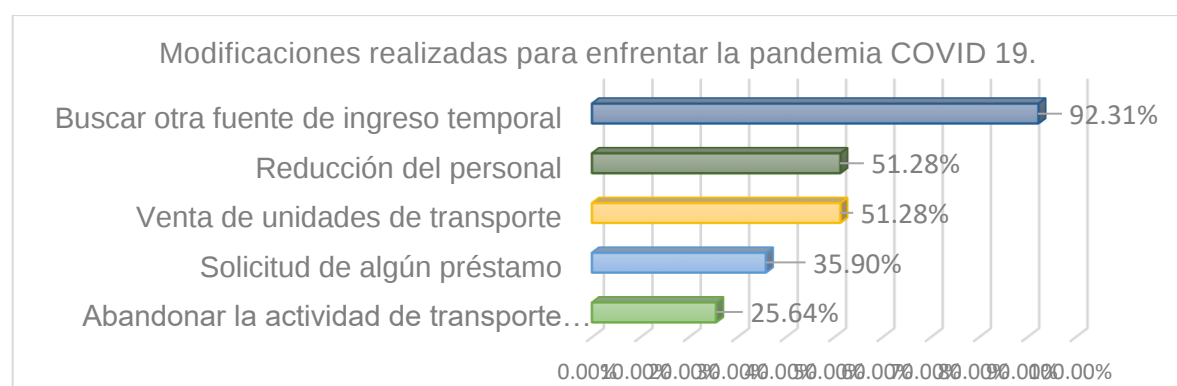
Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

La Figura 7 es de suma importancia, pues ilustra el panorama vivido por los transportistas y devela las diferentes medidas que han debido adoptar para sobrellevar la situación que los aqueja. La pregunta que da origen a esta información era más abierta, con la opción de elegir más de una respuesta; de ahí que se reflejen porcentajes más amplios, por lo cual es necesario hacer un análisis individual de cada factor.

Destaca, como la medida que mayoritariamente se adoptó, el hecho de buscar una fuente de ingreso económico temporal, expresado por 36 de los 39 participantes de la encuesta, lo cual representa un 92.31%. Por su parte, quienes adoptaron una medida de reducción de su personal fueron 20 de los encuestados, correspondientes a un 51.28%. En esas mismas proporciones consideran como medida solventar la situación con la venta de unidades. Por su parte, 14 de los encuestados eligieron solicitar préstamos como parte de las acciones para intentar sostenerse en el mercado laboral, un 35,90%. Por último, pero no menos importante, 10 de los encuestados, lamentablemente, aunque lo intentaron, no lograron mantenerse y debieron abandonar la actividad, lo que representa un 25,64%; esta es una cantidad considerable, tomando en cuenta que la población de dicho gremio en la localidad de Monteverde no es tan amplia.

Así las cosas, se puede aseverar que la situación actual del sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde es complicada y poco alentadora para dicho gremio.

FIGURA 7: AJUSTES REALIZADO



Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

4.2.2 Variable II. Factores que Influyen en la Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público

Para iniciar el análisis de los resultados es fundamental aclarar que, para la pregunta generadora de estos, se estipuló la salvedad de que el encuestado podía elegir más de una opción. Para la elaboración de las preguntas se trató de identificar posibles factores por medio del modelo PESTEL, políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ecológicos y legales, que se pudieran encontrar inmersos en la situación que la pandemia de COVID-19 ha provocado. A continuación, se desglosan.

Se logra definir, según se observa en la Figura 8, que un 89,74%, equivalente a 35 encuestados, señala las bajas en la afluencia de turistas como uno de los factores principales que han afectado al gremio en la pandemia COVID-19. Este factor definitivamente influyó en el estilo de vida de cada miembro de la comunidad; por lo tanto, se ubica dentro de la modalidad social del modelo PESTEL.

Siguiendo la escala determinada, 29 encuestados, un 74,79%, opinan que dicha situación se acrecienta debido al endeudamiento personal o empresarial con el que ya contaban, el cual se debe afrontar a pesar de la disminución de las entradas económicas; en este caso, la afectación se da por un factor económico.

Muy de la mano con la información expuesta, un 71,79%, lo que serían 28 personas, opinan que parte de la afectación se debe al cierre de empresas relacionadas con turismo en la zona. Aquí se refleja una combinación: un factor se puede considerar social por el cambio

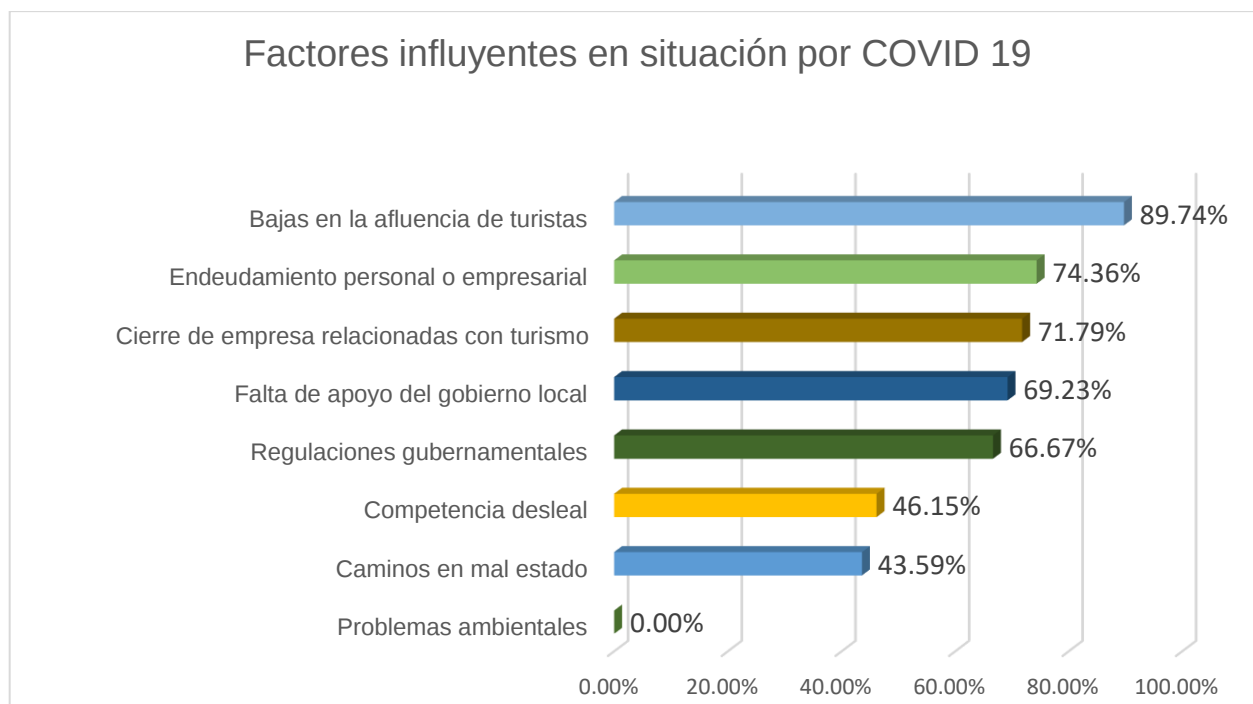
en el estilo de vida, pero a la vez legal, porque nace de regulaciones gubernamentales impuestas.

Además de lo anterior, con estándares que se consideran altos, se hace mención a la falta de apoyo del gobierno local, con un 69,23% y con una cantidad de 27 encuestados; se puede enmarcar dicho enunciado como un factor meramente político.

Un porcentaje menor, pero de consideración, lo presenta el hecho de la denominada competencia desleal. En este punto, 18 de los 39 participantes en la encuesta, un 46,15%, acotan que sí se da dentro del gremio de transporte público, modalidad turismo. Por estar comprendido dentro de los aspectos éticos se consigna como un factor social.

Ahora bien, un 43,59%, 17 encuestados, valoraron que el camino en mal estado afecta e impacta en la problemática analizada. Por tratarse de infraestructura del lugar se ubica dentro de los factores tecnológicos.

Para cerrar, queda en cero el área ambiental, pues ninguno de los encuestados considera que algún problema ambiental ha interferido de forma negativa para acrecentar la crisis que están viviendo.

FIGURA 8: FACTORES QUE INFLUYEN EN LA SITUACIÓN ACTUAL

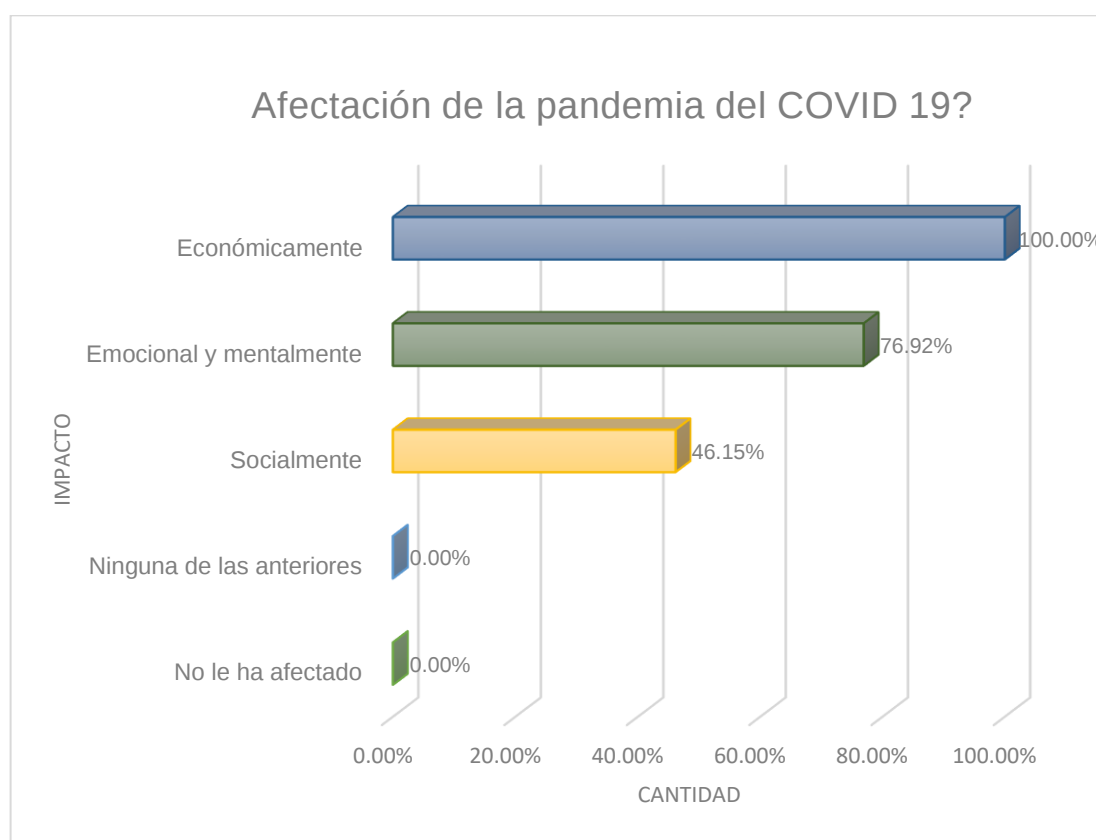
Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

Continuando con el análisis de factores y llevándolos al modelo PESTEL, la Figura 9 muestra un lado más personalizado y concreto de cómo la pandemia COVID-9 ha afectado a cada uno de los encuestados y destaca el hecho de que una totalidad coincide en que, principalmente, el factor económico es el que más ha afectado, según el 100% de los encuestados. De las 39 personas que participaron, 30 de ellas, un 76,92, además aportan que la afectación ha sido emocional y mental, lo que modifica sus actitudes. Este aspecto se ubica dentro del factor social, reflejado y ratificado en el apartado *socialmente*, elegido por el 46,15%, traducido en 18 participantes.

Además, queda claro que para el 100% de los encuestados, de una u otra forma ha existido afectación en cada uno de ellos y su principal fuente de trabajo; esto es constatable con el rubro en cero para la opción según la cual no se le ha afectado.

Concluido el análisis, se puede presumir que varios factores han afectado y lo siguen haciendo; esa claridad ayudará a enfocar mejor de qué manera se pueden disminuir y hasta eliminar.

FIGURA 9: ÁMBITOS EN LOS QUE SE SIENTEN IMPACTADOS POR LA PANDEMIA COVID-19



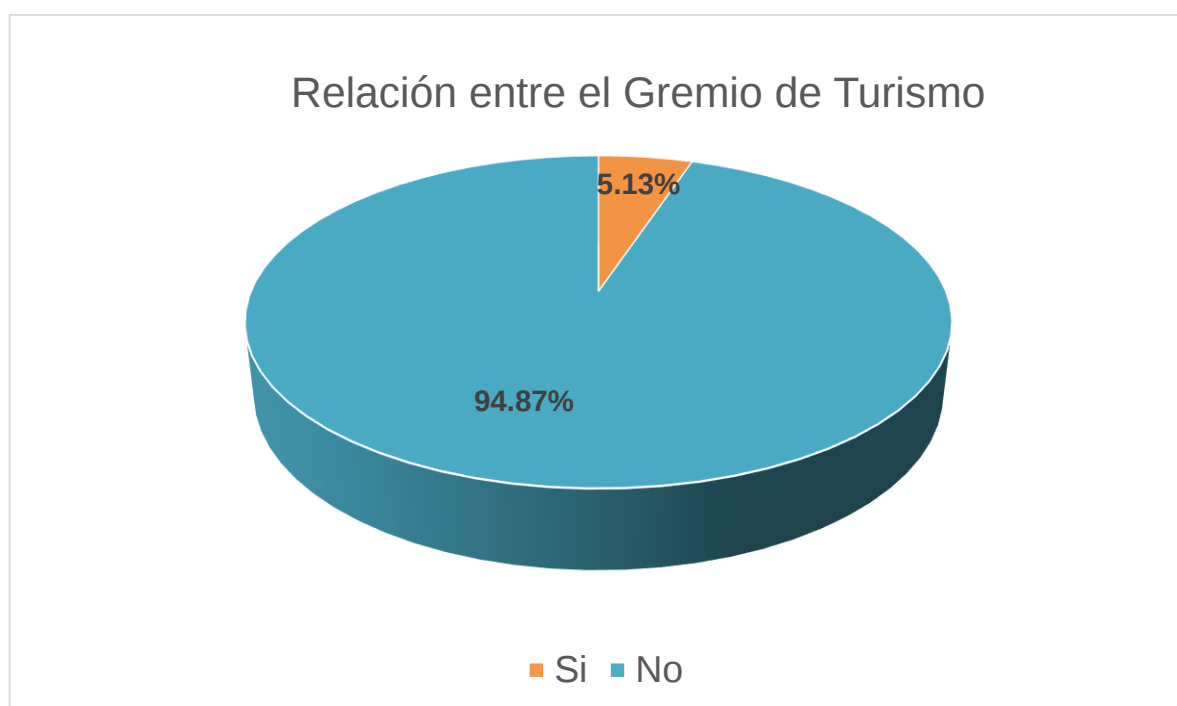
Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

4.2.3 Variable III. Estrategias de reactivación para minimizar la problemática

La Figura 10 ilustra el descontento que muestran los transportistas al referirse al tema de la unión, organización del gremio y su relación con la industria turística. Un 94,87 %, que enmarca a 37 de los encuestados, considera que ninguna de las opciones se cumple.

Lo anterior permite identificar los vacíos que puedan existir y de esa forma, planificar las posibles estrategias para mejorar dichas desavenencias

FIGURA 10: APRECIACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE LA MODALIDAD TURISMO EN MONTEVERDE SOBRE RELACIÓN ENTRE GREMIO AL QUE PERTENECEN



Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

Entre los resultados obtenidos y mostrados en la Figura 8, destaca el hecho de que, mayoritariamente, los encuestados manifiestan la necesidad más publicidad para la atracción de turistas, evidentemente desde la perspectiva del servicio de transporte público, que ellos ofrecen. Esto se visualiza en un 87,18%, correspondiente a 34 participantes; el 12,82%, correspondiente a 5 encuestados, asegura que no es necesaria la publicidad para atraer turistas.

La información detectada permite visualizar el pensar de los transportistas, lo que ellos como actores principales enfrentan y por lo tanto, su claridad en cuanto a la percepción de las debilidades existentes en la actividad laboral a la cual pertenecen.

FIGURA 11: OPINIÓN SOBRE NECESIDAD DE PUBLICIDAD PARA ATRAER TURISTAS

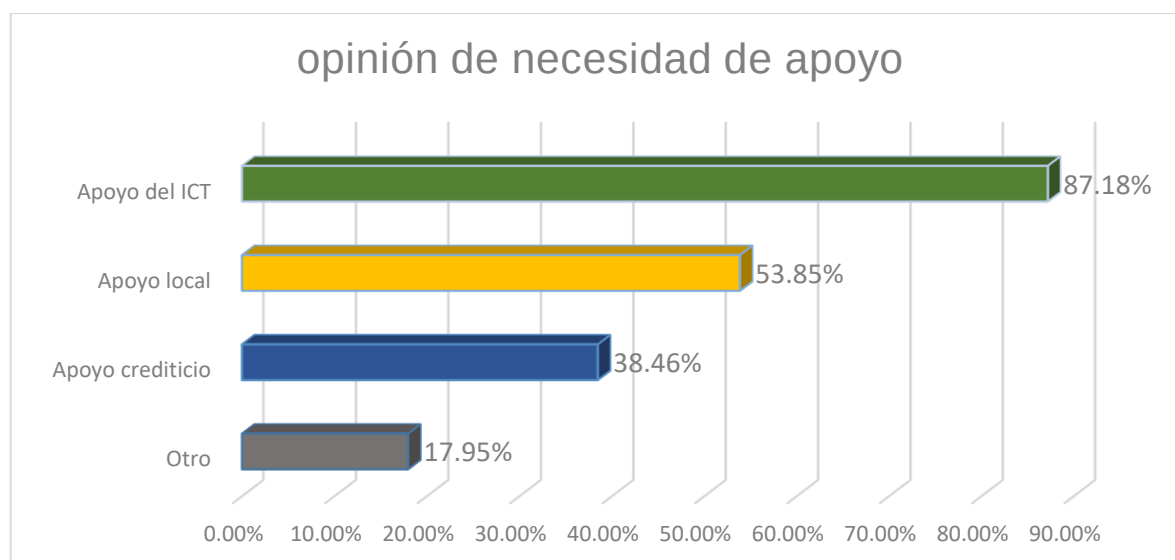


Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

Es indispensable aclarar que los datos de la Figura 9 se generan de una pregunta que permitía la elección de las opciones que el encuestado creyera conveniente seleccionar. Para los encuestados el apoyo de parte del Instituto Costarricense de Turismo es fundamental y así lo reflejan con un 87,18%, correspondiente a 34 de los 39 encuestados. Además, con más de la mitad del porcentaje de los que aplicaron en la encuesta, un 53,85%, equivalente a 21 encuestados, valoran importante el apoyo local. El 38,46% considera que la necesidad puede ser solventada con apoyo crediticio.

Ya con esta última figura y la información encontrada, se aclaran las posibles estrategias por recomendar, teniendo en cuenta que, en general, los transportistas se enfocan en que lo más importante para ellos es el apoyo y acompañamiento, para mantenerse y salir delante de la crisis que los aqueja.

FIGURA 12 : OPINIONES SOBRE EL APOYO QUE AYUDARÍA DE FORMA EFECTIVA AL IMPULSO DE LA ECONOMÍA ACTUAL EN MONTEVERDE



Fuente: Elaboración propia con base en información extraída de la encuesta aplicada a transportistas de la modalidad de turismo del cantón de Monteverde.

4.3 Entrevista

Como se mencionó al inicio, se realizó una entrevista de manera conjunta la señora Milena Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde y el señor Yeudy Ramírez Brenes, intendente del Concejo Municipal de Monteverde, con quienes se trataron los puntos descritos a continuación.

4.3.1 Situación Actual

Según aporta la señora Milena Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde, la situación actual en Monteverde es complicada. Asevera que “la afluencia de turistas ha disminuido, posiblemente a un 40% menos de lo usual; los empresarios no se han recuperado de los 6 o 7 meses de inactividad que sufrieron y no llegan al punto de equilibrio”. Continúa explicando que “existen realidades muy distintas entre los empresarios y trabajadores independientes de turismo, así que se debería valorar cada caso. Los bancos estatales, si bien es cierto, en su momento y al inicio de la crisis brindaron facilidades de pago, actualmente están realizando los respectivos cobros y el gremio apenas inicia a generar capital” (M. Ramírez, comunicación personal, 27 de octubre del 2021).

.

Por su lado, el Intendente del Concejo de Monteverde, Yeudy Ramírez, coincide con la señora Milena en que la situación para el sector turismo es complicada; asegura que él lo notó con la reducción en ingresos por patentes de al menos un 80%. Está muy de acuerdo con la directora de la Cámara de Turismo de Monteverde en el tema de que los bancos

estatales no están brindando el apoyo requerido; según su criterio, con las medidas que implantaron solo hacen que el empresario “arrastre” sus deudas y se le dificulte salir de la crisis; sería bueno que se pensara en la colocación de crédito para la reactivación económica (Y. Ramírez, comunicación personal, 27 de octubre del 2021).

4.3.2 Directrices gubernamentales

En este tema ambos entrevistados manifiestan desacuerdo con la manera en que las autoridades gubernamentales están abordando la situación. Según lo expresa doña Milena Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde, la solicitud del código QR va a afectar aún más, porque es una directriz que solo incomodará a los visitantes. Dicha aseveración es reafirmada por el intendente municipal; además, agrega que el gobierno, para tomar sus decisiones, está pensando a nivel macro (M. Ramírez, comunicación personal, 27 de octubre del 2021). Aunado a lo anterior, Yeudy Ramírez Brenes, intendente del Concejo Municipal de Monteverde, menciona que el gobierno debería hacer un análisis diferenciado, dependiendo del lugar; en el caso de Monteverde, tomar en cuenta que se han cumplido, de manera efectiva, las medidas protocolarias y no solo que se vea como un ejemplo a seguir, sino, darle el trato que corresponda (Y. Ramírez, comunicación personal, 27 de octubre del 2021).

4.3.3 Medidas adoptadas por el Concejo Municipal y la Cámara de Turismo ante la pandemia COVID-19.

La señora Milena Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde, comenta que el objetivo principal de la Cámara es promocionar a Monteverde

como destino y que, si algo es rescatable de la comunidad y su gente, es el deseo de lucha, superación y don de ayuda (M. Ramírez, comunicación personal, 27 de octubre del 2021).

Según comentan la directora de la Cámara y el intendente Municipal, dentro de las medidas tomadas para enfrentar la llegada de la pandemia COVID-19 y durante lo que ellos denominan *temporada cero*, se trabajó con una comisión para conocer el impacto y afectación. Para eso se realizó una encuesta en 1500 hogares. Dicha información fue trasladada a la Comisión Municipal; con el trabajo articulado de las dos instituciones y los ciudadanos del lugar, se logró el abastecimiento de víveres a quienes lo estaban necesitando.

Ya con la reactivación de la actividad turística, dichos dirigentes enfocaron sus esfuerzos a que se cumpliera con los protocolos y se pudiera vender la imagen de “destino seguro”; trabajaron fuerte en marketing y capacitaciones para los empresarios.

Aporta Yeudy Ramírez Brenes, intendente del Concejo Municipal de Monteverde, que se pasó de un 95% a un 50% de turistas internacionales. Con referencia a este tema, aclara que no es la mejor opción, porque para poder atraer al turista nacional fue necesaria la baja en tarifas. Orgullosamente, el intendente asegura que no hicieron gestión de cierre de negocios y en su lugar, se creó la oportunidad de arreglos de pago. Adicionalmente, el Concejo Municipal de la zona invirtió en infraestructura vial (Y. Ramírez, comunicación personal, 27 de octubre del 2021).

Mencionan los entrevistados que ha sido importante el apoyo del medio de comunicación local “Radio Zona Alta”, la utilización de Internet, las redes sociales, la alianza fuerte entre la Cámara de Turismo de Monteverde con el Instituto Costarricense de turismo

y el convenio con la Universidad de Costa Rica por medio del cual se ofrecen capacitaciones a los agremiados de la Cámara.

4.3.4 Propuesta Futurista

Los dos entrevistados mencionan mucho apoyo y ayuda sobre capacitaciones en el tema de redes sociales y sus diferentes usos, también en cómo se realiza un marketing de Monteverde como marca ecológica; en fin, proyectos orientados a los empresarios del lugar, principalmente dueños de hoteles, lugares de deportes de aventura, entre otros. Específicamente con referencia al gremio integrante del presente estudio: empresarios y trabajadores independientes de transporte público de turismo, la señora Milena comenta que actualmente están trabajando en el proyecto de una ruta eléctrica en Monteverde.

Como parte del esfuerzo por evitar el cambio climático a través de “carbono negativo”, se contempla un proyecto en articulación con empresas privadas, para hacer de Monteverde un lugar con 80 cargadores eléctricos y mapas digitales que permitan visualizar la ubicación de estos. Existe el interés de varios miembros de la comunidad para que dicho proyecto sea tomado en cuenta, según doña Milena (M. Ramírez, comunicación personal, 27 de octubre del 2021).

Lo que sí quedó en el aire fue la respuesta a la interrogante: ¿qué sucederá con la población actual de transporte público? Según afirman los dos entrevistados, existe mucho interés en poner en práctica dicho proyecto que implicaría introducir taxis colectivos o busetas estilo periférico. Para hacerlo efectivo se debe cambiar a flotillas de automóviles eléctricos y se requiere la modificación de leyes sobre este punto. Comentan que una gran

traba la ejercen el Consejo de Transporte Público y sus regulaciones, pues, aunque se han gestionado reuniones con propuestas, no se cuenta con el apoyo de dicha institución para el proyecto mencionado.

V Capítulo

Conclusión y recomendaciones

5. Conclusiones y Recomendaciones

5.1 Conclusiones

En este apartado se desglosarán las conclusiones, fundamentadas en los objetivos indicados al inicio del presente trabajo. Se tomarán en consideración los resultados más relevantes derivados del análisis y adquiridos a través de las fuentes tanto primarias, como secundarias.

5.1.1 Conclusiones de la Variable I: Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público de Turismo en Monteverde

5.1.1.1 Transportistas Encuestados. Con base en los resultados, se logra determinar que el 82,05% de los encuestados depende, de manera total, de la actividad de transporte público de turismo.

Además, se detectó que al inicio de la pandemia COVID-19, del total de entrevistados, el 79,49, una mayoría, poseía de 1 a 3 unidades de transporte público para su actividad económica; se habla, por tanto, mayoritariamente, de micro y pequeñas empresas emprendedoras.

También resalta el hecho de que el 79,49% se ubica en la modalidad de trabajadores independientes y solo un 20,51% pertenece al gremio empresarial; eso reafirma la conclusión anterior.

De acuerdo con hallazgos recabados mediante la encuesta, se logra establecer que el gremio ha debido implementar varias medidas para poder mantenerse en la actividad.

Sobresale el hecho de tener que buscar otra fuente de ingreso, ilustrada por el 92,31% del total de los encuestados. Lo anterior refleja la gran afectación que el COVID-19 ha provocado en este sector y cómo los empresarios han debido buscar alternativas de subsistencia para soportar la crisis.

Como parte de los cambios que los encuestados realizaron, un 51,28%, un poco más de la mitad, debieron reducir personal. Es claro que dicha decisión no solo afectó a los propietarios de la actividad sino a sus colaboradores y en consecuencia, a sus familiares directos.

Pocos, enmarcados en un 35,90%, trataron de solucionar la situación mediante la solicitud de préstamos a entidades bancarias; esto, por lo general, agudiza el problema, pues sin generar recursos y con deudas, es sumamente difícil mantener puntualidad de pagos.

Por último y quizás la parte más lamentable, es que a estas alturas ya una minoría no logró solventar la situación y su único camino fue abandonar la actividad de transporte público de turismo.

Así las cosas y según el criterio de los encuestados, se concluye que la situación actual del sector empresarial de transporte público de turismo en Monteverde es crítica y si no se toman medidas a corto plazo, la problemática se agudizará de forma inminente y cada vez será más difícil la recuperación deseada.

5.1.1.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde. Aunado a lo expuesto con anterioridad, según estimaciones de la señora Milena

Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde y el señor Yeudy Ramírez Brenes, intendente del Concejo Municipal de Monteverde, la situación actual es muy complicada y se refleja en la disminución del 40% de visitas de turistas y la reducción, de aproximadamente un 80% de ingresos al Concejo Municipal por concepto de patentes; eso coincide con el sentir de los transportistas.

Mencionan, además, que, como medida para contrarrestar la situación, han optado por el turismo nacional, pero a su vez, destacan que este no es tan rentable, pues hay que abordarlo con descuento y eso no favorece la producción de divisas.

5.1.2 Conclusiones de Variable II. Factores que Influyen en la Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público

5.1.2.1 Transportistas Encuestados. El análisis por medio del método PESTEL determina dentro de los factores más sobresalientes que han afectado al gremio en estudio, a nivel social, y han propiciado la situación actual, los siguientes: la baja afluencia de turistas, en opinión del 89,74 % de los encuestados, la cual modifica el estilo de vida; por otra parte, destaca la competencia desleal, según el 46,15%, como afectación del aspecto ético en la actividad económica en estudio.

Por otro lado, tomando en cuenta otro de los factores del método en mención, el endeudamiento personal o empresarial, en el cual han debido incurrir, ha influido en la realidad que enfrenta el gremio de transporte público, modalidad turismo. Lo anterior, evidentemente afecta la realidad económica de estas personas; empero, se puede ir un poco más allá, porque definitivamente es un factor que influye directamente en el estilo de vida de

dichos transportistas y sus familias, por lo cual se puede aseverar que el factor es tanto económico como social.

El ámbito político también está inmerso entre los factores PESTEL. Según valoración de los encuestados, es parte importante de la afectación, pues las cifras develan que para un 69,23% de los encuestados ha habido poco apoyo del gobierno local.

En última instancia, aparte de las personas entrevistadas, el 43,59 % de los encuestados estima que los caminos en mal estado constituyen una circunstancia que acrecienta la realidad vivida por ellos. Dicho factor se ubica en el rubro de tecnología y directamente relacionado con la gestión gubernamental, refleja un poco más el descontento de esa parte de la población con el gobierno local.

Ahora bien, desde una perspectiva más personal y familiar, los entrevistados consideran dos factores en los cuales se han visto afectados y que influyen directamente en su realidad actual, como consecuencia de la pandemia COVID-19; aluden concretamente al económico, en un 100% y en segunda instancia, al social, con un 46,15% de las opiniones.

Desglosado todo lo anterior, en conclusión, con base en el análisis PESTEL, desde la óptica de los transportistas entrevistados, los factores que han influido en la situación actual del sector empresarial de transporte público, son: el económico, el social, el político y el tecnológico.

5.1.2.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde. Según expresa la directora de la Cámara de Turismo, Milena Ramírez, lo que

a su vez es apoyado por el intendente, Yeudy Ramírez, son tres los factores que han influido en la situación actual del sector empresarial de transporte público:

Social, porque definitivamente la realidad cotidiana de cada uno ha cambiado, y los ha conducido a la crisis actual.

Económico, debido a que tanto la economía individual de cada transportista como la colectiva, han sido afectadas por la crisis mencionada. La banca estatal no ayuda en esta problemática y agudiza la situación, en virtud de que solamente brindó a los clientes la posibilidad de congelar sus pagos; en este momento, cuando aún el gremio del turismo no se ha reestablecido, le imponen las condiciones de pago, lo cual solo ocasiona que se arrastre la deuda.

Por último y quizás el punto donde más énfasis hicieron, es en el factor político. Consideran que el gobierno debe hacer una planificación diferenciada, tanto hacia las empresas, como hacia las regiones turísticas, a la hora de estipular medidas o restricciones. Como ejemplo, mencionan que la solicitud del código QR y la restricción de horarios en restaurantes de hoteles, solo demuestran que el gobierno no está haciendo bien su trabajo y dichas medidas son pensadas en macro, sin tomar en cuenta las diferentes realidades que puedan existir.

5.1.3 Conclusiones de Variable III. Estrategias de Reactivación para Minimizar la Problemática

5.1.3.1. Transportistas Encuestados. Se concluye, como el sentir de casi la totalidad de los encuestados, visualizado en un 94,87% de opiniones, que el gremio de estos

transportistas no se encuentra unido, organizado y concretamente relacionado con la industria turística en Monteverde.

Se determina el requerimiento de una publicidad orientada a promocionar el transporte público en la localidad de Monteverde, lo cual es reflejado en el 87,18% de las afirmaciones de los transportistas.

Se establecen, dentro de las posibles soluciones para reactivar la economía, visualizadas por los encuestados, las siguientes: lograr más apoyo del Instituto Costarricense de Turismo (según el 87,18%); más apoyo del gobierno local (según el 53,85%) y más apoyo crediticio (según el 38,46%).

5.1.3.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde. Se logra detectar que, en opinión de la señora Milena Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde y el señor Yeudy Ramírez Brenes, intendente del Concejo Municipal, la solución para la problemática actual está en poner a funcionar el llamado “Proyecto de Ruta Eléctrica en Monteverde”, cambiar a automóviles eléctricos para taxis colectivos y ofrecer un servicio estilo periférico, para el transporte de turistas en el cantón de Monteverde.

5.1.3 Conclusiones Generales

- En resumen, se determina que del gremio encuestado todos son residentes de Monteverde y en su mayoría son trabajadores independientes. Por lo tanto, se puede decir que de forma predominante son dueños de pequeñas o medianas empresas y se

han visto afectados durante la pandemia por COVID-19, principalmente en los factores social, político, económico y tecnológico.

- La crítica situación la han contrarrestado, fundamentalmente, por medio del endeudamiento, la búsqueda de otras fuentes de ingreso y la reducción de personal.
- Por último, según el sentir de la mayoría, hace falta más apoyo para el gremio; a su vez, la competencia desleal y la desarticulación entre los integrantes acrecienta aún más la crisis existente.
- Por otra parte, aunque el Proyecto de Ruta Eléctrica en Monteverde está orientado al ámbito de protección del medio ambiente, es importante analizar que no se está tomando en cuenta la inversión millonaria que un cambio de esa magnitud significaría y que tal inversión millonaria sería imposible de asumir por el gremio de transportistas. Adicionalmente, no se tiene, de parte de los representantes de la Cámara de Turismo de Monteverde y el Concejo Municipal, un plan de contención para que dicho gremio pueda salir adelante sin verse afectado.
- Según se puede apreciar, aunque los encuestados son parte importante de la actividad turística de dicha localidad, no hay una articulación ideal entre ellos, las autoridades locales y la Cámara de Turismo de Monteverde. Por un lado, los representantes de las dos instituciones abordadas mencionan que en la pandemia por COVID-19 se ha trabajado por el turismo brindando mucha ayuda, apoyo, mercadeo, capacitaciones, proyectos y manteniendo una excelente comunicación; no obstante, los encuestados alegan falta de apoyo, incertidumbre, falta de promoción, su necesidad de

reinventarse para subsistir y que muchos simplemente han optado por la deserción como única medida posible.

5.2 Recomendaciones

En esta sección se expondrán con detalle las recomendaciones, basadas en los objetivos aportados al inicio de la investigación, tomando en consideración los resultados más sobresalientes de la indagación efectuada en el presente trabajo y determinadas a través de las fuentes tanto primarias, como secundarias. Se logra, por tanto, formular estrategias para la reactivación laboral del sector de transporte, modalidad turismo.

5.2.1 Recomendaciones de la Variable I: Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público de Turismo en Monteverde

5.2.1.1 Transportistas Encuestados. Como primer punto y con el conocimiento anticipado de que el camino no ha sido sencillo, pero igual, hay que recorrerlo, se recomienda a los transportistas reinventarse, unir esfuerzos para poder contrarrestar la crisis que en este momento están viviendo, tomar en cuenta las vivencias de cada uno y planificar en conjunto como grupo afín, pero buscando acercamiento y colaboración del gobierno local, sin dejar de lado a representantes de la Cámara de Turismo.

5.2.1.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde. Se recomienda, tanto al señor intendente del Concejo Municipal, como la señora dirigente de la Cámara de Turismo de Monteverde, redoblar esfuerzos, analizar y detectar las necesidades del gremio de transporte público de turismo. Lo anterior, mediante

reuniones que permitan trabajar en conjunto para mejorar la situación actual y planificar con miras una articulación entre los involucrados.

5.2.2 Recomendaciones de Variable II. Factores que Influyen en la Situación Actual del Sector Empresarial de Transporte Público

5.2.2.1 Transportistas Encuestados. Tomando en cuenta que para la mayoría de los encuestados los factores en los que se han visto más afectados son: el económico, el social, el político y el tecnológico, es preciso iniciar con el mejoramiento del factor político; este, aunque a simple vista no sea el que más los haya afectado, estratégicamente, si se fortalece desde dicho punto, podrían mejorarse sustancialmente los otros tres. En esas circunstancias, se recomienda a los transportistas establecer vínculos de comunicación constante con el gobierno local, como segundo paso para generar la articulación buscada.

5.2.2.2 Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde. Por su parte, al señor Yeudy Ramírez Brenes, intendente del Concejo Municipal de Monteverde, se le recomienda escuchar el sentir de los transportistas en mención, para tener un mejor panorama de lo que les está afectando política o tecnológicamente. De esa forma, valorará lo que el Concejo al cual representa puede incluir dentro de su presupuesto y planificación, para un abordaje integral del problema.

Utilizar su posición actual como intendente y futuro alcalde de la comunidad de Monteverde, convertida recientemente en cantón; esto le permitirá aumentar el presupuesto económico y tener mayor presencia para plasmar sus apreciaciones sobre los errores que él

considera se han dado a nivel gubernamental, en cuanto al no apoyo a nivel turístico en la zona, por parte del gobierno.

Ahora bien, a la señora Milena Ramírez Brenes, directora de la Cámara de Turismo de Monteverde, se le recomienda formar parte de dicho acercamiento, para identificar hitos que, como representante del ente principal de Monteverde en tema turismo, pueda proponerse cumplir para el apoyo al gremio de transportistas.

5.2.3 Recomendación de Variable III. Estrategias de Reactivación para Minimizar la Problemática

5.2.3.1 Transportistas Encuestados. Al llegar a la última recomendación y por la misma percepción del grupo de transportistas entrevistados, se puede notar el descontento de la mayoría con la poca empatía entre los miembros del gremio y la industria turística de la localidad. En este sentido, como se ha venido proponiendo con anterioridad, es importante redoblar esfuerzos y buscar un acercamiento entre todos los involucrados.

Otro punto que está afectando, en su opinión, es la falta de publicidad. Se les recomienda, como parte de ese *reinventarse* del que se viene hablando, hacer uso de las herramientas tecnológicas que son de gran utilidad en estos momentos; tomar en cuenta que el marketing digital puede ser de gran ayuda para promocionar y hacer crecer cualquier negocio.

En última instancia, según los transportistas, parte fundamental para una reactivación económica es lograr el apoyo del gobierno local, la banca nacional y el Instituto Costarricense

de turismo. Ahora bien, la recomendación para lograr lo determinado anteriormente, es elegir uno o varios representantes del grupo. Estas personas deben contar con facultades de negociación, liderazgo y deseos de superación, que siempre se encuentran en cualquier agrupación; deben ser mediadores y propiciar el acercamiento deseado, para, mediante el diálogo, adquirir la guía, orientación y apoyo que tanto están necesitando para solventar la presente situación individual y, en consecuencia, la grupal.

5.2.3.2. Representantes de Concejo Municipal y Cámara de Turismo de Monteverde. Ahora bien, según la apreciación de los señores representantes de Concejo Municipal y la Cámara de Turismo de Monteverde, Yeudy Ramírez Brenes y Milena Ramírez Brenes, la solución, como bien se mencionó anteriormente, es la creación de una ruta eléctrica en Monteverde. Con respecto a este tema, se recomienda valorar el grado de afectación que sufriría la población en estudio al poner en vigencia dicha propuesta y en ese caso, qué solución laboral les podrían ofrecer.

5.2.4 Recomendaciones Generales

Desde la perspectiva de la suscrita, como profesional de la carrera de Gestión y Administración Empresarial, tomando en cuenta hechos relevantes como lo aportado tanto por los transportistas como por los señores representantes del Concejo Municipal y la Cámara de turismo de Monteverde, Yeudy Ramírez Brenes y Milena Ramírez Brenes, teniendo en este momento un panorama general de la situación del gremio de transporte público, modalidad turismo y entendiendo que es preciso plantear alternativas para optar por una reactivación laboral sumamente necesaria, procedo a brindar mi recomendación personal.

A través de la indagación realizada se constató que a la población de Monteverde la identifica su amabilidad y hospitalidad. Aparte de eso, sobresale en ellos no solo el deseo de superación, muy de la mano con la protección medioambiental, sino también su sentido de resiliencia, pues son varias las circunstancias difíciles que han debido enfrentar y de las cuales han salido adelante.

El trabajo en conjunto ha sido el pilar de esos logros, con metas en común y sabiendo que la unión hace la fuerza. En este momento no debe cambiar ese norte que han tenido siempre; por ello, la primera recomendación va orientada a trabajar en ese acercamiento de las partes en mención, a disponerse no solo a resaltar la crisis y debilidades de cada sector, sino, más bien, a escuchar, proponer e idear el camino por seguir, mediante el cual y de manera conjunta, logren superar la adversidad presente.

Debe enfatizarse una frase utilizada por el intendente del Concejo Municipal de Monteverde, Yeudy Ramírez Brenes. Él mencionaba que el gobierno, al tomar decisiones, lo está haciendo de forma global, no diferenciada y sin pensar en Monteverde como un lugar cuya actividad principal es el turismo. En opinión de la suscrita, lo mismo está sucediendo a nivel local; se está pensando en un proyecto de ruta eléctrica, que, como bien lo aportó la señora Milena Ramírez Brenes, se está luchando por hacerlo realidad, aunque todavía no precisan cómo se va a hacer. Su ejecución implica modificar regulaciones estipuladas por el Consejo de Transporte Público y gastos importantes para quienes quieran ser parte; no obstante, aun así, se confía y se espera lograrlo, sin tomar en cuenta que eso implica precisamente la desaparición parcial o completa del gremio de transporte público en la zona.

La segunda recomendación, por tanto, es dirigida a dichos representantes. Se debe trabajar de forma integral, preocupados por el medio ambiente y por generar divisas, sin dejar de lado a este grupo de ciudadanos que han aportado y siguen luchando por subsistir. Valga una exhortación a apoyarles mediante capacitaciones que aumenten el conocimiento y les permitan enfrentar esta era tecnológica en la cual estamos; debe ayudárseles a gestionar acompañamiento, financiamiento, orientación para que se fortalezcan y empoderen como empresarios, y eventualmente, que puedan incursionar en nuevas actividades.

Como parte de la búsqueda de una estrategia laboral para esa activación económica necesaria, hubo indagación, por parte de la suscrita investigadora, sobre opciones reactivación económica. Entre estas, destaca el Modelo de Economía Social Solidarista (ESS). Al respecto, Ruiz, M. (2020) señala que “pone a las personas en primer lugar y el objeto social sobre el capital, generando un motor de desarrollo económico, social y ambiental para la sociedad costarricense” lo que a simple vista es una muy buena alternativa (párr. 2).

Empero, abarcando un poco más y tratando de tener un criterio más acertado, se realizó una entrevista a la señora Karla Prendas Matarrita, directora de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO). Esta funcionaria, por su labor en dicha institución y su relación estrecha con la Cámara Nacional de Economía Social Solidaria (CANAESS), posee un vasto conocimiento y criterio para orientar sobredicho tema.

Prendas coincide con el carácter resiliente del ciudadano de Monteverde y visualiza la Economía Social Solidarista como una muy buena opción. Para ella es importante la

utilización de Monteverde como una marca a nivel país; su sentido comunitario, la experiencia con el modelo de asociaciones, el cual ha dado muy buenos frutos en la comunidad en mención. Aporta que la Economía Social Solidarista se ha venido trabajando en Monteverde desde hace mucho tiempo, con el turismo rural y ha generado infraestructura, alianzas público -privadas, oportunidades, entre muchos otros aspectos positivos por resaltar (K. Prendas, comunicación personal, 03 de noviembre del 2021).

Agrega que la debilidad contempla cómo se pueden ajustar a dicho modelo, bajo cuál forma de asociación se pueden amparar y resalta dos: la de la Ley 218 y la de la Ley 3859 de Asociaciones. Observa, también, dentro de las ventajas como comunidad: el cambio reciente de cantón a cantón, lo cual proporcionará más presupuesto al gobierno local, la experiencia en el tema de asociaciones de la señora Milena Ramírez Brenes y por supuesto, las alianzas; por lo tanto y desde su consideración, sí es un modelo viable y de mucha oportunidad (K. Prendas, comunicación personal, 03 de noviembre del 2021).

De ahí nace la última recomendación. No se trata de cerrarse al cambio, sino más bien de hacerlo de forma consciente, guiada, aprovechando las oportunidades, sin dejar de lado la parte humana, ambiental y comunitaria. Por tanto, se sugiere directamente a la señora Milena Ramírez Brenes, hacer uso de esa experiencia en el tema de asociaciones, así como su gran disposición y conocimiento de las alianzas, que en este sentido se pueden utilizar para promover la unificación de los diferentes grupos, de modo que de alguna manera tengan vínculo estrecho con el turismo en la zona de Monteverde. En este caso, se debe asesorar al

grupo analizado en el presente trabajo, sobre la opción de crear su propia asociación o de aliarse a las ya existentes, para obtener el apoyo requerido y avanzar en conjunto.

Al señor intendente, Yeudy Ramírez Brenes, se le insta a ser parte generadora del acercamiento al gremio de transporte público, modalidad turismo, de su comunidad. Mediante esto, que su grupo de trabajo pueda realizar una planificación para detectar actividades laborales iniciadas por muchos como medio de subsistencia, debido a la emergencia producto de la pandemia, o que la tenían con anterioridad en campos como el gastronómico, cultural, ecológico, artesanal, entre otros. Se trata de crear un verdadero clúster o encadenamiento turístico, que permita una ruta turística organizada, en donde se articule la promoción integral de Monteverde tanto a nivel nacional como internacional, con la convicción de que cada miembro de la comunidad reviste un alto grado de importancia y que unidos siempre serán más fuertes.

Bibliografía

Acuña, M., Villalobos, D., & Ruiz, K. (2006). Ecoturismo, ambiente y desarrollo local en Monteverde. *Revista De Ciencias Ambientales*, 31(1), 2-20.

<https://doi.org/10.15359/rca.31-1.1>

Arriols, E. (2018). Ecoturismo: definición y características. Recuperado de:

<https://www.ecologiaverde.com/ecoturismo-definicion-y-caracteristicas-1075.html>

Baca, J. (2013). El transporte turístico clasificación. Recuperado de:

<https://profebaca.wordpress.com/2013/05/21/el-transporte-turistico-clasificacion/>

Barrios, E. (s.f.). Qué son los sectores empresariales. Recuperado de:

<https://es.scribd.com/document/264592304/Que-Son-Los-Sectores-Empresariales>

Bembibre, C. (2009) Definición de Factores. Recuperado de:

<https://www.definicionabc.com/general/factores.php>

Business Law Partners (2020). Disposiciones normativas a raíz del COVID-19 en Costa Rica,

Recuperado de: <https://www.blplegal.com/es/Disposiciones-normativas-COVID19-Coronavirus-Costa-Rica>

Chen, S. (2006). Turismo y Ambiente: un potencial para el desarrollo económico para Costa Rica.

Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4796061>

Coelho, F. (2021). Significado de Hipótesis. Recuperado de:

<https://www.significados.com/hipotesis/>

Consejo de Transporte Público (2021). Servicios especiales. Recuperado de:

<https://www.ctp.go.cr/servicios/servicios-regulados/servicios-especiales.html>

Concejo Municipal de Monteverde (2021). Conózcamos. Recuperado de:

<https://monteverde.go.cr/index.php/es/mn-conozcanos/mn-mimunicipalidad/mn-historiamunicipal>

Concejo Municipal de Monteverde (2021). Historia. Recuperado de:

<https://monteverde.go.cr/index.php/mn-conozcanos/mi-distrito/mn-historiacanton>

Dempwolff,K(2013). Definición del alcance de la investigación a realizar: exploratorio, descriptiva, correlacional explicativa. Recuperado de:

<https://es.slideshare.net/karlaavera1/definicin-del-alcance-de-la-investigacin-a-realizar-exploratorio-descriptiva-correlacional-o-explicativa-27508988>

Forbes staff (2020). Costa Rica, en caída económica por pandemia. Recuperado de:

<https://forbescentroamerica.com/2020/08/14/costa-rica-en-caida-economica-por-pandemia/>

Gracia, A. (s.f.) Reactivación Económica. Recuperado de:

<https://diccionario.leyderecho.org/reactivacion-economica/>

Guzmán, T. (2020). El turismo durante y después del COVID-19. Recuperado

de:<https://www.tec.ac.cr/hoyeneltec/2020/05/20/turismo-despues-covid-19>

Instituto Costarricense de Turismo (2020). Divisas por concepto de turismo. Recuperado de:

<https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/estad%C3%ADsticas/cifras-econ%C3%B3micas/costa-rica/960-divisas-por-concepto-de-turismo/file.html>

Instituto Costarricense de Turismo (2009) Plan de Desarrollo Turístico de Monteverde. Recuperado

de : <https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/plan-nacional-y-planes-generales/planes-generales-por-unidad-de-planeamiento/monteverde/222-plan-general-de-desarrollo-turistico-monteverde/file.html>

Irigaray, J. (2020). Análisis PESTEL: en qué consiste, cómo hacerlo y plantillas. Recuperado de:

<https://retos-directivos.eae.es/en-que-consiste-el-analisis-pestel-de-entornos-empresariales/>

López, L. (2004). Población muestra y muestreo. Recuperado de:

http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-

Madrigal, L. (2020). Coronavirus impacta al turismo de Costa Rica: se cancelaron 8.000 noches de hotel, 22 convenciones y 90% de reservas en agencias de viajes. Recuperado de:

<https://www.elfinancierocr.com/negocios/coronavirus-impacta-al-turismo-de-costa-rica-se/OEW27RR2RNDPJHJAEGSSANLMP4/story/>

Maita (2016). Enfoque cuantitativo. Recuperado de:

https://es.slideshare.net/JosMaita?utm_campaign=profiletracking&utm_medium=sssite&utm_source=ssslideview02762004000100012

Mata, L. (2021) .Los sujetos de estudio. Recuperado de:

<https://investigaliacr.com/investigacion/los-sujetos-de-estudio/>

Ministerio de Salud (2021). Situación Nacional COVID-19. Recuperado

de: <https://www.ministeriodesalud.go.cr/index.php/centro-de-prensa/noticias/741-noticias-2020/1532-lineamientos-nacionales-para-la-vigilancia-de-la-infeccion-por-coronavirus-2019-ncov>

Moriana, L. (2020). Recursos naturales: definición tipos. Recuperado de:

<https://www.ecologiaverde.com/recursos-naturales-definicion-y-tipos-1365.html>

Pareja, D. (2020). ¿Qué es un plan de acción? Recuperado de:

<https://www.piranirisk.com/es/blog/que-es-un-plan-de-accion>

Pérez, (2019). Definición de problemática. Recuperado de: <https://definicion.de/problematica/>

Pérez, J. y Gardey, A. (2012). Definición de aspecto. Recuperado de: <https://definicion.de/aspecto/>

Raffino (2020).Concepto de Turismo. Recuperado de: <https://concepto.de/turismo/>

Roldán, P. (2017). Recursos naturales. Recuperado de:

<https://economipedia.com/definiciones/recursos-naturales.html>

Roncancio, G. (2019). Estrategia: ¿Qué es? y las herramientas para crearla. Recuperado de:

<https://gestion.pensemos.com/estrategia-que-es-y-las-herramientas-para-crearla>

Ruiz, M. (2020). Análisis PESTEL: ¿Qué es y para qué sirve? Ejemplo. Recuperado de:

<https://milagrosruizbarroeta.com/analisis-pestel/>

Ruiz, M. (2020). La Economía Social Solidaria en tiempos de COVID-19. Recuperado de:

<https://www.larepublica.net/noticia/la-economia-social-solidaria-en-tiempos-de-COVID-19>

Ruiz, M. (2020). ¿Qué es la Estrategia? Herramientas para diseñarla. Recuperado de:

<https://milagrosruizbarroeta.com/que-es-la-estrategia-herramientas-para-disenarla/>

Rus, E. (s.f.). Investigación mixta. Recuperado de:

<https://economipedia.com/definiciones/investigacion-mixta.html>

Salas, D. (2020). Fuentes primarias y secundarias de información cuantitativa. Recuperado de:

<https://investigaliacr.com/investigacion/fuentes-de-informacion-primarias-y-secundarias-en-la-investigacion-cuantitativa/>

Sánchez (2019). Empresa. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/empresa.html>

Sanfeliciano, A. (2018). Diseños de investigación: enfoque cualitativo y cuantitativo. Recuperado

de: <https://lamenteesmaravillosa.com/disenos-de-investigacion-enfoque-cualitativo-y-cuantitativo/>

Shah (2020). Esta población de Costa Rica enfrenta una crisis de ecoturismo. Recuperado

de: <https://www.nationalgeographicla.com/viajes/2020/05/pueblo-en-costa-rica-enfrenta-crisis-de-ecoturismo>

Sistema Costarricense de Información Jurídica (2013). Dictamen : 043 del 20/03/2013. Recuperado de:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/pronunciamiento/pro_ficha.aspx?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=17564&strTipM=T

Sistema Costarricense de Información Jurídica (2001). Ley General de Concejos Municipales de Distrito. Recuperado de:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=47712&nValor3=50680&strTipM=TC

Sistema Costarricense de Información Jurídica (2013). Reforma Reglamento para la Regulación y Explotación de Servicios de Transporte Terrestre de Turismo N° 40338-MOPT-TUR.

Recuperado de:

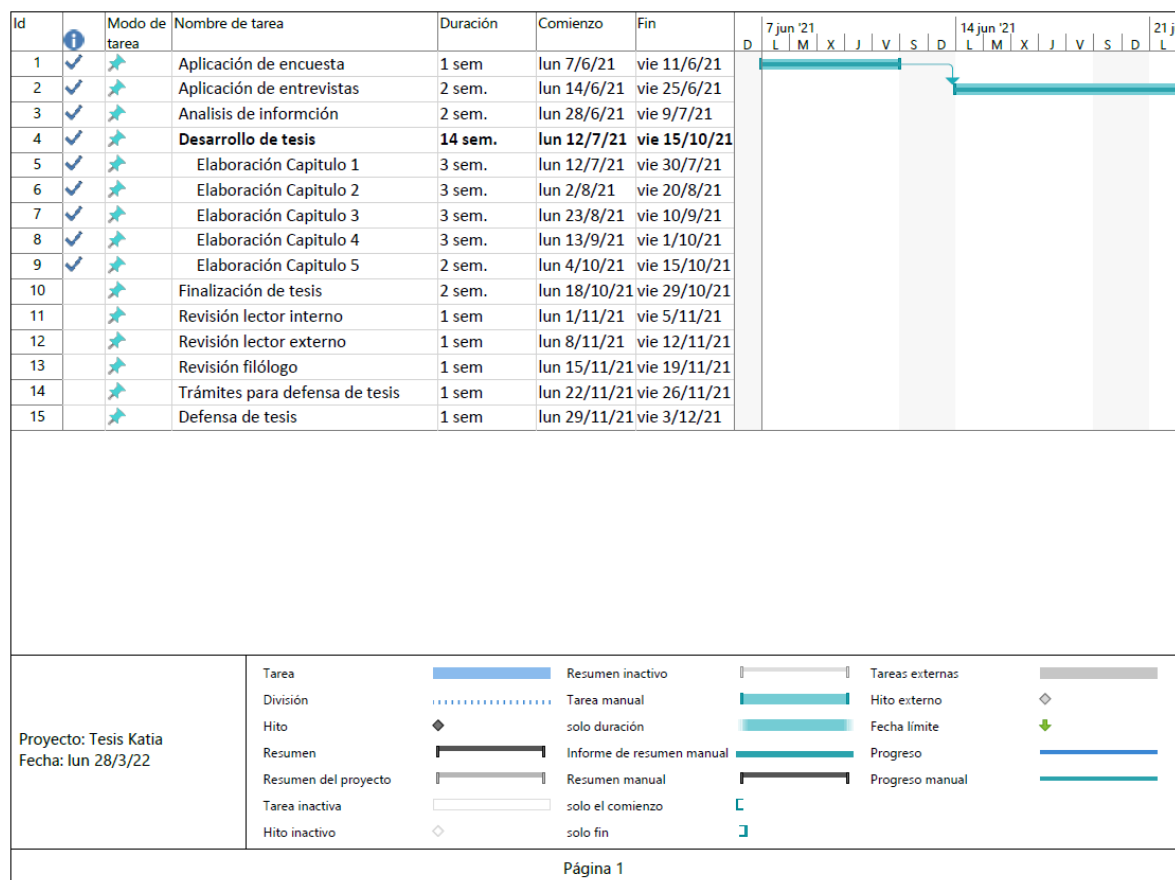
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=83916&nValor3=108040&strTipM=TC

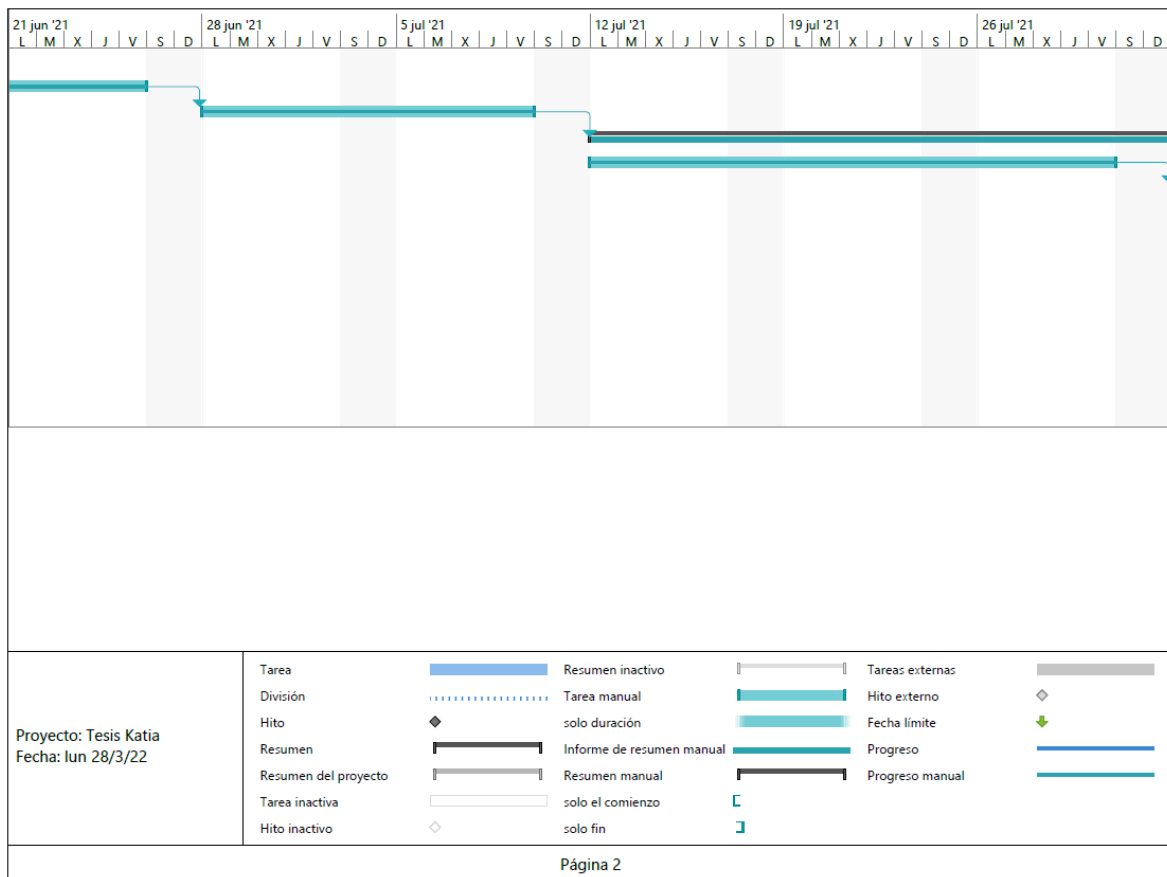
Wikipedia (2021). Monteverde (Costa Rica). Recuperado de:

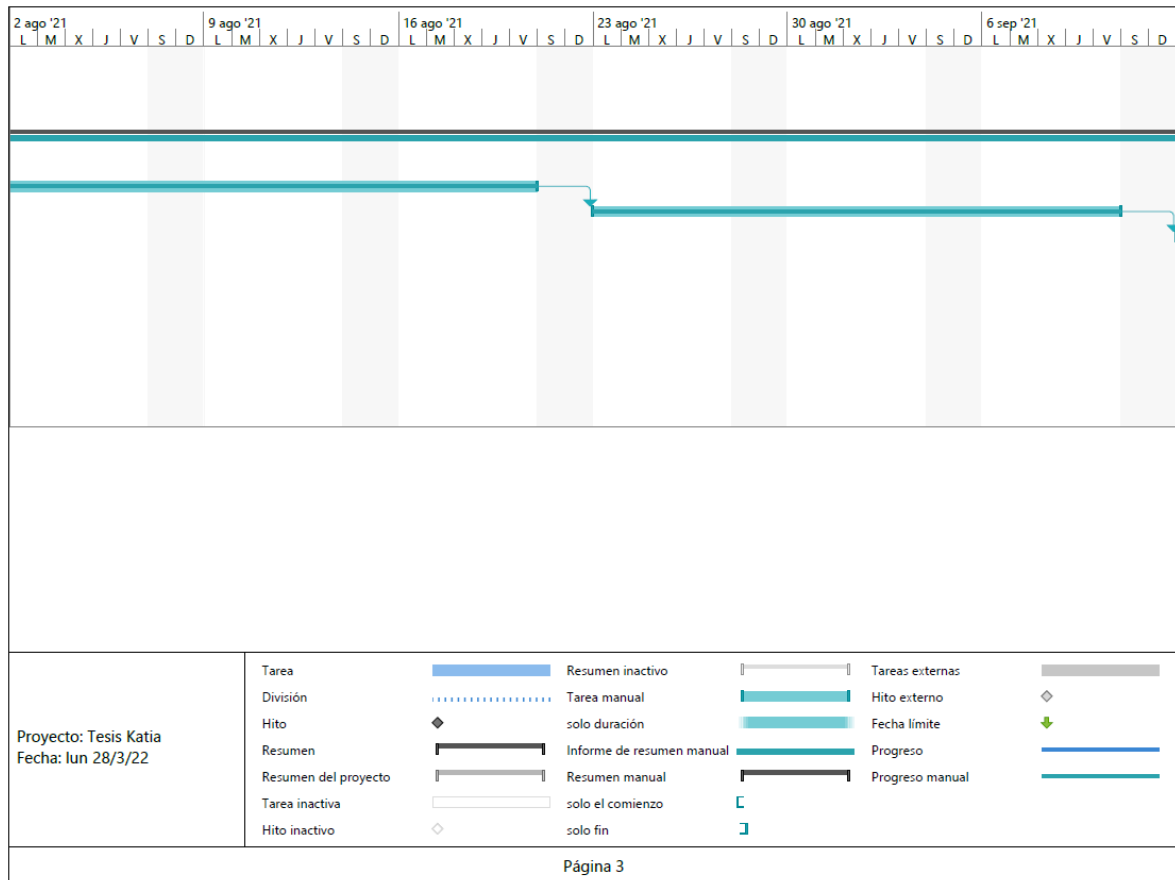
[https://es.wikipedia.org/wiki/Monteverde_\(Costa_Rica\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Monteverde_(Costa_Rica))

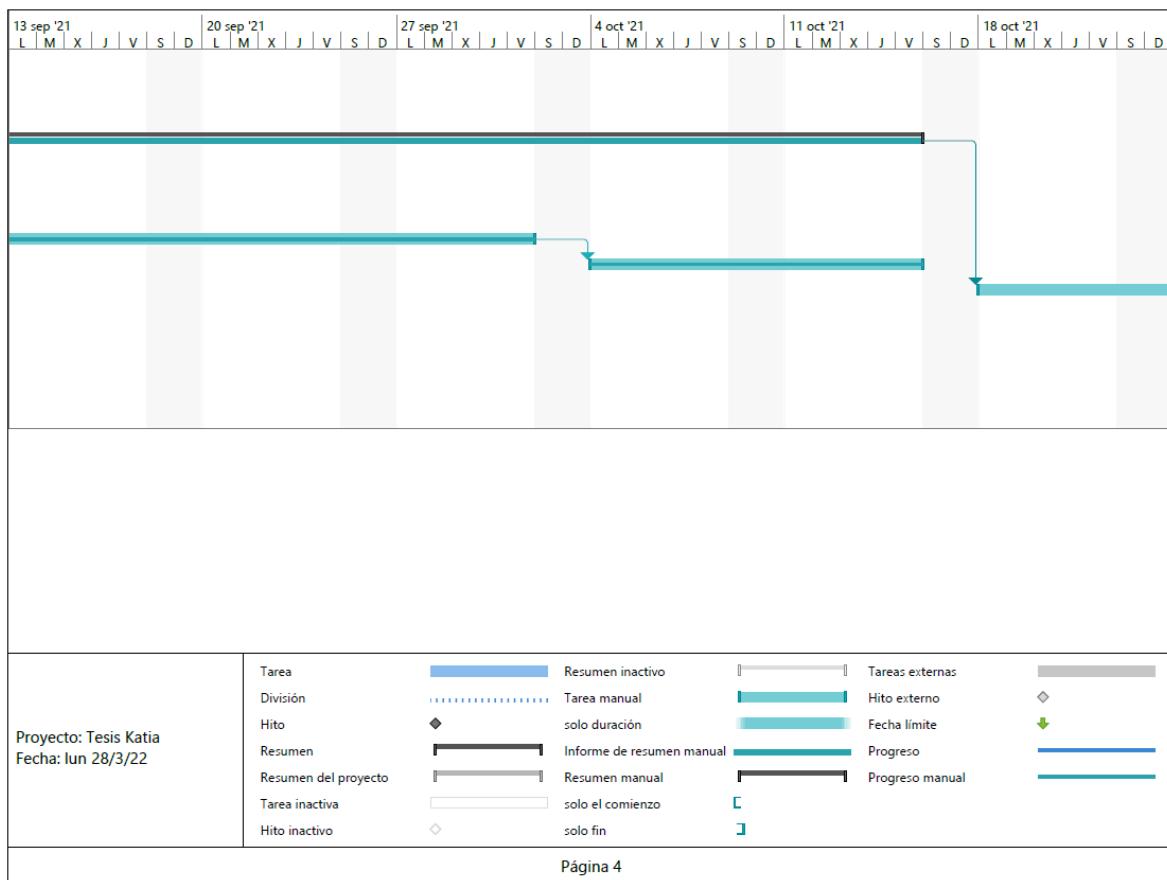
ANEXOS

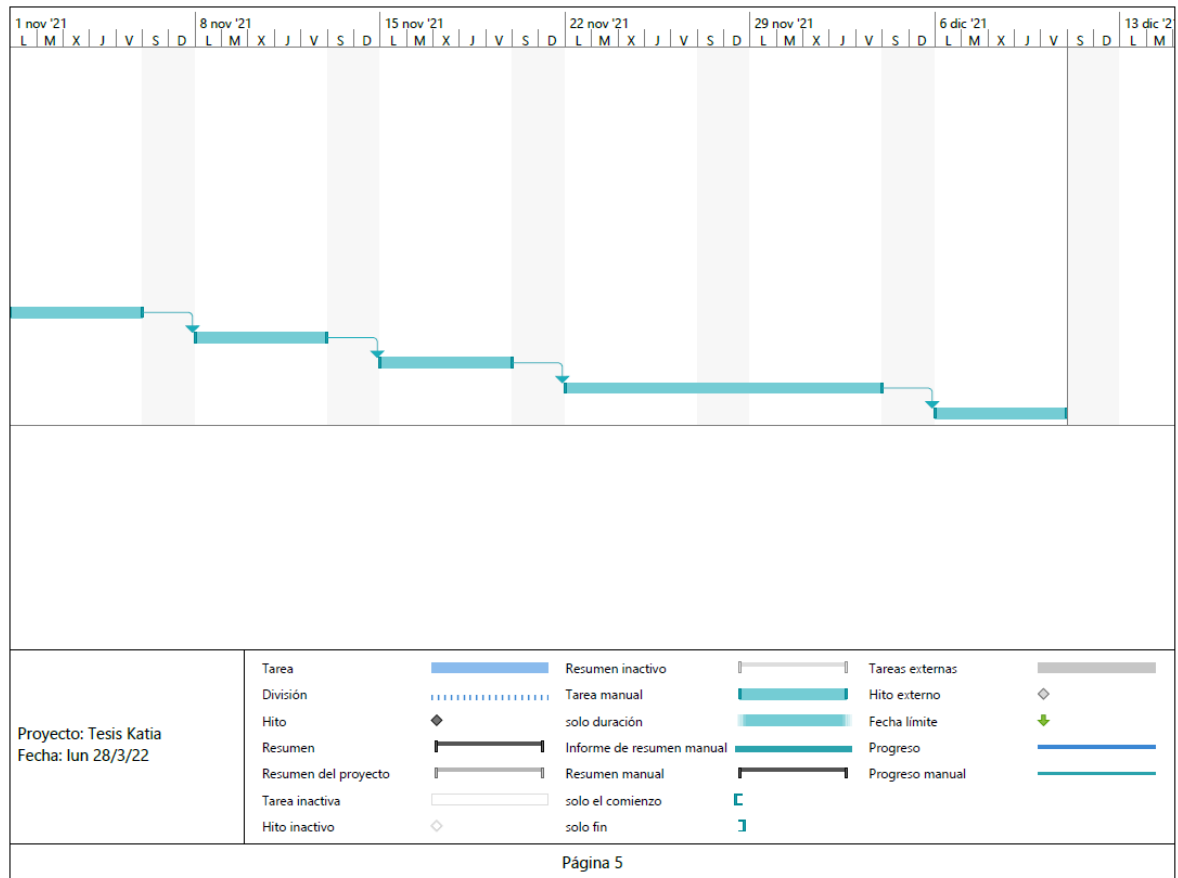
Anexo 1: Cronograma de actividades (diagrama de Gantt)











Fuente: Elaboración propia

Anexo 2: Acuerdo C.T.P. sesión ordinaria 24-2020 del 26 de marzo 2020



Consejo de Transporte Público
Secretaría de Actas

San José, 31 marzo del 2020

SEÑORES

DIRECCIÓN EJECUTIVA A LOS CORREOS mfallas@ctp.go.cr y lmora@ctp.go.cr

DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS AL CORREO scerdas@ctp.go.cr

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN DE CONCESIONES Y PERMISOS Y DEPARTAMENTO DE REGIONALES A LOS CORREOS prosales@ctp.go.cr lsalas@ctp.go.cr, bramirez@ctp.go.cr, acollado@ctp.go.cr y daguillarr@ctp.go.cr

ICT AL CORREO marianela.vasquez@ict.go.cr

PRESENTE

Estimados señores:

Para lo que corresponda, se pone formalmente en su conocimiento y se transcribe en lo conducente, lo resuelto por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en la Sesión Ordinaria 24-2020 celebrada el día 26 de marzo del 2020.

ARTÍCULO 7.5.1.- El Lic. Manuel Vega propone a los señores directores la posibilidad de que durante la vigencia de la emergencia nacional se proceda a suspender la tramitación y aprobación de los permisos especiales correspondientes a Turismo y Estudiantes.

CONSIDERANDO:

ÚNICO: Procede este Órgano Colegiado a conocer la propuesta del Lic. Manuel Vega de que durante la vigencia de la emergencia nacional se proceda a suspender la tramitación y aprobación de los permisos especiales correspondientes a Turismo y Estudiantes por parte de esta Junta Directiva, en razón de lo anterior, al amparo del principio de razonabilidad, tomando en cuenta que el curso lectivo se encuentra suspendido, y que la afluencia de turistas a nuestro país está suspendida, además de que los turistas nacionales no pueden trasladarse a los hoteles, en virtud del estado de emergencia nacional declarado.

POR TANTO, SE ACUERDA:

1. Suspender temporalmente durante la emergencia del COVID-19, la tramitación y aprobación de los permisos especiales correspondientes a Turismo y Estudiantes por parte de esta Junta Directiva. En el caso de los permisos especiales de Estudiantes, la suspensión durará hasta que se retome el curso lectivo; y en el caso de los permisos especiales de Turismo, la misma durará hasta que el I.C.T., emita los datos e informes correspondientes de que se reactivó el turismo en el país.
2. Notifíquese: Dirección Ejecutiva a los correos mfallas@ctp.go.cr y lmora@ctp.go.cr / Dirección de Asuntos Jurídicos al correo scerdas@ctp.go.cr / Departamento de Administración de Concesiones y Permisos y Departamento de Regionales a los correos prosales@ctp.go.cr lsalas@ctp.go.cr, bramirez@ctp.go.cr, acollado@ctp.go.cr y daguillarr@ctp.go.cr / ICT al correo marianela.vasquez@ict.go.cr
3. Se declara finme.


Lic. Rafael Herrera García
SECRETARIO DE ACTAS



Teléfono: (506) 2596-0027
(506) 2596-0030
Fax: (506) 2596-0029
Correo electrónico:
notificaciones@ctp.go.cr



Anexo 3: Acuerdo C.T.P. sección 42-2020 del 02 de junio 2020



Consejo de Transporte Público
Secretaría de Actas

San José, 04 de junio del 2020

SEÑORES

DIRECCIÓN EJECUTIVA A LOS CORREOS mfallas@ctp.go.cr, jimora@ctp.go.cr y lrojas@ctp.go.cr

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS JURÍDICOS AL CORREO scardas@ctp.go.cr

INSTITUTO COSTARRICENSE DE TURISMO (ICT) AL CORREO ministra@ict.go.cr

CÁMARA NACIONAL DE TURISMO (CANATUR) AL CORREO scalvo@canatur.org

ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE TURISMO AL CORREO asotranstur@outlook.es

MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA AL CORREO despachoministro@seguridadpublica.go.cr

RITEVE AL CORREO asistentelegal@rtv.co.cr

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN DE CONCESIONES Y PERMISOS A LOS CORREOS prosales@ctp.go.cr, ecambroner@ctp.go.cr y jalas@ctp.go.cr,

PRESENTE

Estimados señores:

Para lo que corresponda, se pone formalmente en su conocimiento y se transcribe en lo conducente, lo resuelto por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en la Sesión Ordinaria 42-2020 celebrada el día 02 de junio del 2020.

ARTÍCULO 8.1.- Se conoce propuesta para la reactivación de los servicios de transporte de turistas, de conformidad con los alcances dispuestos en el Decreto Ejecutivo No. 42295-MS-MOPT y sus reformas, los Lineamientos Sanitarios y el Protocolo específico.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que los artículos 1, 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973, regulan la obligación de protección de los bienes jurídicos de la vida y la salud pública por parte del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud. Asimismo, la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado, y que las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas relativas a la salud son de orden público, por lo que en caso de conflicto prevalecen sobre cualesquiera otras disposiciones de igual validez formal.

SEGUNDO: Que desde enero del año 2020, las autoridades de salud activaron los protocolos de emergencia epidemiológica sanitaria internacional por el brote de un nuevo coronavirus en China. La alerta de la Organización Mundial de la Salud del día 30 de enero de 2020 se generó después de que se detectara en la ciudad de Wuhan de la Provincia de Hubei, en China, un nuevo tipo de coronavirus que ha provocado fallecimientos en diferentes países del mundo. Los coronavirus son una amplia familia de virus que pueden causar diversas afecciones, desde el resfriado común hasta enfermedades más graves, como ocurre con el coronavirus causante del síndrome respiratorio de Oriente Medio, el que ocasiona el síndrome respiratorio agudo severo y el que provoca el COVID-19.

TERCERO: Que el día 06 de marzo de 2020 se confirmó el primer caso de COVID-19 en Costa Rica, luego de los resultados obtenidos en el Instituto Costarricense de Investigación y Enseñanza en Nutrición y Salud. A partir de esa fecha han aumentado los casos debidamente confirmados. Que el 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional. La rapidez en la evolución de los hechos, a escala nacional e internacional, requiere la adopción de

Teléfono: (506) 2556-9017
(506) 2556-9020
Fax: (506) 2556-9029
Correo electrónico:
informacion@ctp.go.cr



Consejo de Transporte Público
Secretaría de Actas

medidas inmediatas y eficaces para hacer frente a esta coyuntura. Las circunstancias extraordinarias que concurren constituyen, sin duda, una crisis sanitaria sin precedentes y de enorme magnitud tanto por el muy elevado número de personas afectadas como por el extraordinario riesgo para su vida y sus derechos. Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de alerta sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.

CUARTO: Que el ordinal 22 de la Constitución Política consagra el derecho humano que posee toda persona de trasladarse y permanecer en el territorio nacional. Se trata de la libertad de tránsito, entendida como la libertad de movimiento, traslado y permanencia en cualquier punto de la República; no obstante, dicho derecho fundamental no eleva al rango constitucional el elemento de movilizarse en un medio de transporte particular. El núcleo duro de dicho derecho radica en garantizar a las personas la posibilidad de trasladarse libremente en el territorio nacional. Bajo ese entendido, se deduce que existe la opción de aplicar medidas de restricción temporal para la conducción de un vehículo automotor durante un horario determinado sin que ello constituya un quebranto o amenaza a la libertad de tránsito.

QUINTO: Que el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, estipula que "(...) El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente (...)" Sin embargo, de forma más específica a través de la Ley número 9838 del 3 de abril de 2020, se reformó la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, siendo que se agregó el artículo 95 bis, el cual consigna que "El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará (...)"

SEXTO: Que indudablemente, la facultad reconocida en los numerales supra citados responde a una relación de sujeción especial que el ordenamiento jurídico dispone como categoría jurídica particular en el vínculo sostenido entre la Administración Pública y las personas administradas para el mejoramiento y fortalecimiento de la función pública. En el presente caso, la restricción vehicular es una acción derivada de ese régimen para atender y proteger un bien jurídico preponderante como lo es la salud pública y con ello, el bienestar general, bajo criterios objetivos, razonables y proporcionales.

SÉTIMO: Que el Ministerio de Salud ha implementado un proceso de reactivación de manera que ha permitido la apertura de Parques Nacionales, Hoteles, cabinas y establecimientos de alojamiento y playas siempre y cuando se cumplan las condiciones sanitarias de distanciamiento, aforo de hasta un cincuenta por ciento y horarios de visitación. Además, los fines de semana se permite el funcionamiento de restaurantes, sodas y cafeterías, plazas de comidas, gimnasios y escuelas de natación con un aforo de cincuenta por ciento.

OCTAVO: Que mediante Decreto Ejecutivo 42373-MOPT-S publicado mediante Alcance N° 127 a La Gaceta N° 127 con fecha 31 de mayo de 2020 y que reforma el Decreto 42295-MOPT-S se adiciona en lo que interesa lo siguiente:

ARTÍCULO 3°.- Reforma del artículo 5°:

Reformese el inciso y) y adiciónese el inciso z) en el artículo 5° del Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020, a efectos de que se lea de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 5°.- Excepciones a la medida de restricción vehicular diurna.

Se exceptúa de la restricción vehicular establecida en los artículos 3° y 4° de este Decreto Ejecutivo, a los siguientes casos:

(...)

y) Los vehículos de las personas que requieran trasladarse estrictamente con ocasión de una reservación a los hoteles, cabinas o establecimientos de alojamiento habilitados por el

Teléfono: (506) 2556-9017
(506) 2556-9020
Fax: (506) 2556-9029
Correo electrónico:
informacion@ctp.go.cr





Consejo de Transporte Público
Secretaría de Actas

Ministerio de Salud, sea para el ingreso o salida, debidamente acreditado con el comprobante de reservación correspondiente. (el resaltado no es del original)

(...)

"ARTÍCULO 6º.- Medidas especiales sobre el transporte público remunerado de personas, el transporte especial y transporte terrestre internacional. Para el cumplimiento del objetivo del presente Decreto Ejecutivo, se establecen las siguientes medidas especiales sobre el transporte público destinado al transporte remunerado de personas, el transporte especial y el transporte terrestre internacional:

(...)

b) No se permitirá la circulación de vehículos de transporte especial de estudiantes u ocasionales, así como servicios especiales de autobús, microbuses y busetas, excepto lo dispuesto en el inciso b) del artículo 5º del presente Decreto Ejecutivo y aquellos casos debidamente justificados y aprobados por el Consejo de Transporte Público, requeridos para la continuidad de servicios públicos o atención del estado de emergencia nacional.

(...)

d) Se permitirá la circulación de vehículos de transporte especial de turismo, bajo el cumplimiento de los lineamientos sanitarios emitidos por el Ministerio de Salud sobre el COVID-19 y de acuerdo con las disposiciones correspondientes que emita el Consejo de Transporte Público a efectos de regular el tránsito de este tipo de transporte público."

NOVENO: Que, de conformidad con los "LS-CS-003. Lineamientos específicos para el Sector Turismo ante el Coronavirus (COVID-19) de fecha 15 de mayo 2020" en particular lo referido al transporte de turistas en la disposición 5.3 se indica que: "...Disposiciones para traslado a diferentes destinos turísticos (aérea, marítima o terrestre): (...) Asegurarse de que los pasajeros de transporte terrestre utilicen mascarillas/ careta acrílica (facilitadas por la empresa), las cuales deben ser desechadas adecuadamente una vez terminado el recorrido. Cumplir con todos aquellos lineamientos específicos establecidos por el Lineamiento relacionado a transporte (Público emitido por el) (el resaltado no es del original) CTP." Además, que se deben observar los lineamientos específicos "LS-SP-001. Lineamientos Generales para propietarios, administradores y usuarios de transporte público de personas a nivel nacional. (Autobuses, servicios especiales de turismo y traslado de estudiantes, así como, lanchas, trenes y similares) en el marco de la alerta sanitaria por COVID-19. De fecha 15 de mayo 2020", así como el documento titulado "ICT-P-011. Protocolo específico para las Actividades de Transporte de Turismo."

DÉCIMO: Que en el Reglamento para la Regulación y Explotación de Servicios de Transporte Terrestre de Turismo N° 36223-MOPT-TUR se consideró que "...los servicios de transporte de turismo satisfacen un tipo de demanda específica que, dada su naturaleza, requieren tener normas operacionales particulares que permitan que la transportación de los turistas, sea eficiente, acorde a las necesidades actuales y con estándares de seguridad propios de un servicio público óptimo y ágil. Que es finalidad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y del Consejo de Transporte Público el contar con las normas regulatorias que permitan un servicio público continuo, eficiente y adaptable a las necesidades de los usuarios del sistema de transporte público, siempre dentro de los parámetros de las políticas y estrategias de modernización de esta actividad y propiciando el beneficio constante a los usuarios, con elementos operacionales que se adopten en mejor manera a sus necesidades de movilización por las vías públicas terrestres. Que el transporte público es un servicio público cuyas características se definen en función del interés general y no debe estar condicionado por intereses privados por cuanto los usuarios son el elemento principal del proceso de transporte..."

Teléfono: (506) 2598-8127
(506) 2598-8128
Fax: (506) 2598-8129
Correo electrónico:
notificaciones@ctp.go.cr



Consejo de Transporte Público
Secretaría de Actas

DÉCIMO PRIMERO: Que el Consejo de Transporte Público considera necesario y conveniente, al amparo de la Emergencia nacional de carácter sanitaria que ha sido decretada por la situación que se vive con el COVID-19, establecer una restricción especial y específica para los permisionarios de transporte público modalidad Servicio Especial de Transporte de Turismo, que permita la circulación y operación de la actividad indicada bajo parámetros sanitarios y técnicos apropiados. La restricción de circulación se aplicará por el último número de placa y en atención a la demanda máxima establecida por el Ministerio de Salud relativa al cincuenta por ciento del aforo o capacidad permitida de ocupación en hoteles, cabinas o establecimientos de alojamiento.

POR TANTO, SE ACUERDA:

1. Se autoriza a las unidades que poseen permiso de Servicio Especial de Turismo, (vigente y al día), a circular y operar en la actividad específica en la que fue otorgado el respectivo permiso en la forma que a continuación se detalla: los días lunes y martes únicamente podrán operar aquellas unidades cuyo número de placa termine en 0, 2, 4, 6, y 8; los miércoles y jueves las unidades con número final de placa que termine en 1, 3, 5, 7 y 9; los días viernes, sábado y domingo podrán operar todas las unidades. Los operadores (conductores) que transporten turistas portarán copia de las reservaciones a hoteles, cabinas y alojamientos a los cuales se dirigen o del cual retornan, con el día y fecha y que corresponda a la programación del servicio de transporte.
2. Cada operador deberá remitir a los siguientes correos: para el Consejo de Transporte Público turismocovid@ctp.go.cr; para el Instituto Costarricense de Turismo transporteturistico@ict.go.cr; copia de la reservación o reservaciones de hotel, cabina o alojamiento al cual se dirigen a dejar turistas o a recoger turistas, número de teléfono del lugar, cantidad de turistas que transportan y horarios previstos de viaje. El Consejo de Transporte Público se reserva la potestad de verificar la información aportada, en razón del adecuado cumplimiento de las medidas sanitarias impuestas por la autoridad de salud respecto al covid-19, siendo que su incumplimiento podría conllevar la inhabilitación de operar durante el período decretado por el Poder Ejecutivo de restricción vehicular y la eventual revocación del respectivo permiso.
3. Los operadores estarán en la obligación de cumplir los lineamientos: LS-CS-003. Lineamientos específicos para el Sector Turismo ante el Coronavirus (COVID-19) de fecha 15 de mayo 2020; LS-SP-001. Lineamientos Generales para propietarios, administradores y usuarios de transporte público de personas a nivel nacional. (Autobuses, servicios especiales de turismo y traslado de estudiantes, así como, lanchas, trenes y similares) y el "ICT-P-011. Protocolo específico para las Actividades de Transporte de Turismo."
4. En ningún caso, las unidades de transporte de Servicio Especial de Turismo podrán limitar la capacidad técnica en cuanto a la cantidad de turistas que cada unidad puede transportar, siendo que el número de asientos autorizados es la de "capacidad plena".
5. De conformidad con los lineamientos específicos y el respectivo protocolo sanitario, todos los usuarios del transporte (turistas, conductores y colaboradores) que viajen en la unidad deberán utilizar mascarilla o caretas plásticas como implemento complementario a los ya establecidos por las autoridades sanitarias.
6. Para situaciones particulares de alguna unidad con permiso de Servicio Especial de Turismo, distintas a los parámetros antes señalados, podrá solicitarse la autorización a la Dirección Ejecutiva del Consejo de Transporte Público para su valoración, aprobación o denegación. En razón de lo anterior, la Junta Directiva autoriza al Director Ejecutivo a proceder según lo indicado, cuando así corresponda. Para estos efectos, la Dirección Ejecutiva rendirá un informe semanal a la Junta Directiva en el que se indique las habilitaciones otorgadas para estos casos. Las habilitaciones especiales serán otorgadas, según proceda, únicamente a permisos de Servicios Especiales de Turismo existentes y vigentes.

Teléfono: (506) 2598-8127
(506) 2598-8128
Fax: (506) 2598-8129
Correo electrónico:
notificaciones@ctp.go.cr



Anexo 4: Encuesta aplicada**Encuesta**

Buenos días (tardes o noches). El motivo principal de la presente es realizar un sondeo sobre la afectación que la pandemia del COVID-19 ha provocado en la localidad de Monteverde y en el sector turístico. Por tal motivo, se le agradece su valioso aporte e inversión de su tiempo en responder las siguientes once preguntas de respuesta cerradas

1. ¿Reside usted en Monteverde?

___sí ___no

2. ¿Depende usted económicamente en forma total de la actividad turística?

___sí ___no

3. ¿De cuál actividad turística específicamente depende usted?

___ transporte

___ hoteles

___ tour operador

___ otra

4. Si se dedica al transporte público, modalidad turismo, ¿cuántas unidades de transporte público poseía usted antes de la llegada del COVID-19 ?

___1 a 3

___de 4 a 6

___más de 6

5. ¿Qué tipo de trabajador se ubica usted?

___independiente

____empresarial

6. ¿De qué manera considera usted que lo ha afectado el impacto de la pandemia del COVID-19? (Puede elegir varias si lo requiere).

____económicamente

____mental y emocionalmente

____socialmente

____ no le ha afectado

____ninguna de las anteriores

7. Debido a la situación por el COVID 19, ¿cuáles de los siguientes factores considera usted que han influido negativamente? (Puede elegir varias si lo requiere).

____ Falta de apoyo del gobierno local

____ Regulaciones gubernamentales

____ Endeudamiento personal o empresarial

____ Problemas ambientales

____ Caminos en mal estado

____ Bajas en la afluencia de turistas

____ Cierre de restaurantes, hoteles o cualquier pequeña, mediana o gran empresa

____ Relacionada con turismo

____ Competencia desleal

8. A raíz de la llegada de COVID-19 y para solventar o aplacar la posible crisis económica, ¿qué tipo de ajustes debió realizar? (Puede elegir varias si lo requiere).

____ Venta de unidades de transporte

____ Buscar otra fuente de ingreso temporal

____ Abandonar la actividad de transporte de turistas

_____ Reducción del personal

_____ Solicitud de algún préstamo

9. ¿Considera usted que el gremio de transportistas, modalidad turismo, en Monteverde, se encuentra organizado, unido y activamente relacionado con toda la industria del turismo en la zona, para obtener ganancias equitativas cada uno de los involucrados?

_____ Sí _____ No

10. ¿Según su opinión, el sector turismo en Monteverde necesita más publicidad para atraer turistas?

_____ Sí _____ No

11. De las siguientes opciones, ¿cuál considera usted ayudaría de forma efectiva al impulso de la economía actual?

_____ Apoyo local

_____ Apoyo del Instituto Costarricense de Turismo (ICT)

_____ Apoyo crediticio

_____ Otros. Especifique _____

Si aparte de lo anteriormente contestado desea hacer algún comentario adicional utilice el siguiente espacio.

¡Muchas gracias!

Anexo 6: Preguntas utilizadas en entrevista aplicada

1-Desde su punto de vista y como parte de la organización a la que representa, ¿cuál cree usted que es la realidad económica actual vivida por el sector turismo en la localidad de Monteverde?

2-Como representantes de instituciones relacionadas con el sector turismo de la localidad de Monteverde, ¿cuáles son las acciones de mejora que han puesto en práctica desde el inicio de la pandemia COVID- 19 a la fecha, para apoyar al sector turismo de dicha localidad?

3-¿Existen entre las instituciones que representan una articulación para fomentar el apoyo, desarrollo y crecimiento del sector turismo?

4- En caso de que la pregunta anterior sea negativa y tomando en cuenta la importancia de la actividad turística para Monteverde y para el país, ¿estarían anuentes a trabajar en conjunto en la búsqueda de soluciones para una reactivación económica del sector turismo?

5- En la página oficial del ICT aparece un plan de desarrollo turístico que data de 2009 con una proyección de ejecución que culminarían en 2011. ¿De lo expresado en dicho plan cuánto se logró?

6-En cuanto a publicidad y promoción para atraer turistas, ¿existe una constante y actualizada ejecución en dicho campo por parte de las instituciones representadas o, por el contrario, creen que es necesario ponerlo en práctica?