

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERRECTORÍA ACADÉMICA

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

IMPLICACIONES DE LAS HUELGAS SOCIALES EN EL
TRÁNSITO DE EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS POR LOS
PUERTOS DE LIMÓN Y MOÍN EN EL PERIODO 2018-2019

MODALIDAD DE TESINA PARA OPTAR POR EL GRADO DE BACHILLERATO EN COMERCIO
INTERNACIONAL

CINTHIA YANORY FLORES MARTÍNEZ

TUTOR: LUIS CARLOS SERRANO MADRIGAL

SEDE ARANJUEZ

ABRIL, 2021

Contenido

Tablas.....	8
Dedicatoria y Agradecimiento.....	9
Dedicatoria.....	9
Agradecimiento.....	9
Resumen Ejecutivo	10
CAPÍTULO I: PROBLEMA.....	11
Planteamiento del Problema de Investigación.....	11
Objetivos de la Investigación.....	12
Objetivo general	12
Objetivos específicos.....	12
Justificación de la Investigación.....	13
Antecedentes de la Investigación.....	14
Proyecciones de la Investigación	26
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	27
Transporte Marítimo	27
Los puertos.....	27
Puertos en Costa Rica.....	28
Exportaciones	29
Tipos de exportaciones	29
Exportación definitiva.....	29
Exportación temporal.....	30
Exportación temporal con reimportación en el mismo estado.....	30
Exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo.....	31
Reexportación.....	31
Reembarque.....	32

Entidades relacionadas con las exportaciones	32
Instituciones/entidades gubernamentales	32
<i>Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica</i>	32
<i>Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica</i>	33
<i>Dirección General de Aduanas</i>	33
<i>Ministerio de Economía, Industria y Comercio de Costa Rica</i>	33
<i>Ministerio de Agricultura y Ganadería</i>	33
<i>Ministerio de Ambiente y Energía</i>	34
<i>Ministerio de Salud</i>	34
<i>Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura</i>	34
<i>Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica</i>	35
Otras instituciones	35
<i>Cámara de Exportadores de Costa Rica</i>	35
<i>Cámara de Comercio de Costa Rica</i>	35
<i>Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica y de Representantes de Casas Extranjeras</i>	36
<i>Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios</i>	36
<i>Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado</i>	36
Tránsito Aduanero	37
Traslado	38
Tránsito interno	38
Transportista aduanero	38
Requisitos para operar como transportista aduanero	39
Responsabilidades del transportista aduanero	40
Obligaciones del transportista aduanero	40
El sistema TICA	41

Huelgas	42
Definición de huelga	42
Huelgas en Costa Rica	42
Huelgas en 2018.	44
Huelgas en 2019.	49
Ley Para Brindar Seguridad Jurídica Sobre Las Huelgas y Sus Procedimientos (No. 9808)	53
Génesis de la ley	53
Proyectos de ley.	54
<i>Proyecto de ley 21049.</i>	54
<i>Proyecto de ley 21097.</i>	54
Concepto de la Ley No. 9808, según el ordenamiento jurídico costarricense	55
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	56
Enfoque de la Investigación	56
Diseño de la Investigación	56
Fuentes de Información	57
Fuentes primarias	57
Fuentes secundarias	57
Muestra	58
Unidades de Análisis	59
Instrumentos Utilizados en la Investigación	60
Cuestionario	60
Entrevista	61
Proceso para la Recolección y Análisis de Datos	61
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	63

Unidad de análisis I: Usos de los puertos de Moín y de Limón	64
Categoría 1: Descongestionamiento portuario	65
Descripción.	65
Análisis.	66
Categoría 2: Acceso a mercados europeos	66
Descripción.	66
Análisis.	67
Categoría 3: Mayor movilización de exportaciones e importaciones	69
Descripción.	69
Análisis.	71
Categoría 4: Eficiencia en carga y agilidad de mercancías	71
Descripción.	71
Análisis.	72
Categoría 5: Distintas operaciones de puertos	73
Descripción.	73
Análisis.	74
Categoría 6: Los puertos del Caribe son más importantes	75
Descripción.	75
Análisis.	76
Categoría 7: Relevancia equivalente entre puertos	77
Descripción.	77
Análisis.	78
Categoría 8: Logística de la empresa	78
Descripción.	78
Análisis.	79

Categoría 9: Administración portuaria	79
Descripción.	79
Análisis.	80
Categoría 10: Mercado meta o cliente a exportar	80
Descripción.	80
Análisis.	82
Categoría 11: Monopolio en puertos	83
Descripción.	83
Análisis.	83
Unidad de análisis II: Repercusiones de las huelgas sociales	84
Categoría 1: Pérdidas económicas	85
Descripción.	85
Análisis.	88
Categoría 2: Vandalismo	89
Descripción.	89
Análisis.	90
Categoría 3: Impactos en las carreteras	92
Descripción	92
Análisis.	92
Categoría 4: Impactos en las zonas portuarias	95
Descripción.	95
Análisis.	97
Categoría 5: Imagen negativa del país a nivel internacional	98
Descripción.	98
Análisis.	99

Categoría 6: Esfuerzos necesarios para la recuperación de daños	102
Descripción.	102
Análisis.	104
Categoría 7: Acciones gubernamentales lentas	105
Descripción.	105
Análisis.	108
Categoría 8: Afectación equivalente en mercado exportador	108
Descripción.	108
Análisis.	110
Categoría 9: Huella significativa en PYMES, transportistas aduaneros y trabajos informales	110
Descripción.	110
Análisis.	113
Categoría 10: La ley 9808 no es un impedimento a los futuros impactos de las huelgas en el comercio internacional	114
Descripción.	114
Análisis.	118
Interpretación de Datos	120
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	124
Conclusiones de la Investigación	124
Recomendaciones de la Investigación	126
CAPÍTULO VI: PROPUESTA	129
Introducción	129
Objetivos	129
Objetivo general	129
Objetivos específicos	129

Propuesta	129
Plan de acción	130
Plan de acción logístico para las empresas	131
REFERENCIAS	133
APÉNDICE	152
Cuestionario	152

Tablas

Tabla 1. Declaratorias de ilegalidad y legalidad de las huelgas de 2018	47
Tabla 2. Muestra de la investigación	58
Tabla 3. Matriz de codificación	59
Tabla 4. Unidades y Categorías de Análisis	63
Tabla 5. Orígenes de las importaciones europeas en 2018	68
Tabla 6. Plan de acción logístico para los exportadores	131

Dedicatoria y Agradecimiento

Dedicatoria

Le dedico esta investigación a mi mamá, quien siempre estuvo para mí durante todo el proceso, apoyándome, dándome ánimos y creyendo en mí mucho más de lo que yo lo hacía.

Agradecimiento

Primero, le agradezco con todo mi amor a mi mamá ya que sin ella no sería posible poder lograr toda mi carrera y esta investigación, segundo, a mí, por no caer ante los obstáculos que se presentaron y lograr concluir esta primera carrera y tercero, a mis amigas, quienes siempre estuvieron a mi lado en los momentos frustrantes y felices, creyendo en mí en todo momento.

Resumen Ejecutivo

Este Trabajo Final de Graduación se desarrolló con un enfoque cualitativo. Se realizó inicialmente una investigación, que incluye un análisis de las huelgas sociales de 2018 y 2019 en el tránsito de exportación de mercancías hacia los puertos de Moín y Limón. Igualmente, se estudian los impactos de estos fenómenos sociales en el tránsito de exportación de mercancías y la relevancia de estos puertos en el comercio exterior del país.

Además, se establecen seis diferentes capítulos, que tienen como propósito profundizar en cada cuestión y brindar una fácil comprensión del trabajo; se amplía el tema del presente documento y la relación que tiene la información de estos (capítulos), con la resolución de la interrogante del problema de la investigación: indague ¿cuáles son las implicaciones de las huelgas sociales en el tránsito de exportación de mercancías por los puertos de Limón y Moín, en el periodo 2018-2019?

En el transcurso del trabajo de investigación se identifican los factores que envuelven los puertos caribeños marítimos costarricenses y su importancia en el comercio exterior. De igual manera, se logra identificar los impactos en el tránsito de exportación de mercancías, siendo la principal conclusión que las pérdidas económicas millonarias, divididas en diferentes ámbitos, como los costos adicionales de operación, afectaron en mayor medida al sector exportador.

Y se ha obtenido como principal recomendación, el Gobierno y las entidades gubernamentales necesitan trabajar junto a las entidades no gubernamentales, relacionadas con el sector afectado en casos de huelgas sociales, debido a las oportunas soluciones que han demostrado crear.

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Planteamiento del Problema de Investigación

Durante el 2018, Costa Rica vivió las negativas secuelas de una huelga (social) sindical, motivada por el descontento inicial de los bloques sindicales con más influencia y relevancia social en el país, la Asociación Nacional de Empleados Públicos y Privados (ANEP) y el Bloque Unitario Sindical y Social Costarricense (BUSSCO) hacia el proyecto de reforma fiscal (que se aprobó de igual manera en el 2019); cabe mencionar que esta huelga se convirtió en una de las de mayor duración en la república.

Asimismo, el país volvió a vivir los estragos de las huelgas sociales, en el 2019. Los sindicatos de la Asociación de Profesores de Segunda Enseñanza (APSE) y la Asociación Nacional de Educadores (ANDE), decidieron realizar protestas “para oponerse a la ley que limita la huelga en los servicios del Estado y a varios cambios en el empleo público” (Arrieta, 2019), específicamente a los proyectos de ley 21049 y 21097, ley referida a la regulación de las huelgas y la ley que declara y define cuáles serían los servicios públicos esenciales, respectivamente.

Y la Ley fue “sancionada por el presidente de la República, Carlos Alvarado, y la ministra de Trabajo y Seguridad Social, Geannina Dinarte, “Ley para brindar seguridad jurídica sobre las huelgas y sus procedimientos” (Ley No. 9808)”” (Presidencia de la República, 2020); al contemplar estos escenarios planteados, se puede evidenciar por lógica que la mayoría de los ciudadanos costarricenses percibieron las secuelas de las huelgas sociales. No obstante, se tiene una carencia de información (inclusive de noticias) relacionada con la afectación que sufrieron los individuos relacionados con el sector exportador (referente a las huelgas mismas como a las implicaciones encadenadas a estas).

Además, considerando que los puertos de Limón y de Moín son de los más importantes del país, ya que por ellos se mueve un porcentaje elevado de las exportaciones e importaciones del país y valorando igualmente que al 2018, según el Ministerio de Comercio Exterior, las exportaciones fueron de US\$ 11 294 millones y para el 2019 se registró un valor de US\$ 11 496 millones (p.5),

se puede constatar que el sector exportador es un foco de entrada de ingresos relevante para Costa Rica.

De manera que, tras las huelgas sociales de 2018 y 2019, llegan a afectar el libre desempeño de las exportaciones en la república y los individuos que lo hacen funcionar año a año, particularmente se deduce que por los bloqueos masivos y de larga duración en estos periodos, se llegó a damnificar a aquellos que usan medios terrestres o similares con el fin de transportar mercancías, con destino a los también perjudicados puertos de Limón y Moín.

Por lo cual, estos individuos mencionados, que están relacionados directa e indirectamente con la movilización de las mercancías a exportar, son una población apropiada e imprescindible para la elaboración de una investigación que indague ¿cuáles son las implicaciones de las huelgas sociales, en el tránsito de exportación de mercancías por los puertos de Limón y de Moín, en el periodo 2018-2019?

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Analizar cualitativamente las implicaciones de las huelgas sociales en el tránsito de exportación de mercancías, por los puertos de Limón y de Moín, en el periodo 2018-2019.

Objetivos específicos

Explicar la importancia del uso de los puertos de Moín y Limón para el comercio exterior de Costa Rica, durante el 2018 y 2019.

Identificar las repercusiones de las huelgas sociales de 2018 y 2019 al sector exportador, orientado en el tránsito de mercancías hacia los puertos de Moín y Limón.

Proponer un plan de acción logístico para los exportadores, en caso de huelgas sociales.

Justificación de la Investigación

La presente investigación radica en la visualización de las exorbitantes huelgas sociales que se dieron en Costa Rica en 2018 y 2019 y en la proyección negativa de la autora (del presente documento) para el comercio internacional y los individuos que viven para y por el sector exportador; además, fue notable la baja de ingresos al país por la mala imagen que transmitían las noticias nacionales e internacionales, debido a que el turismo podría disminuir, las inversiones extranjeras directas por igual, las exportaciones podían decaer por anulación de pedidos de mercancías o en el mejor de los casos habría disminución de la carga solicitada.

Lo cual se respalda con lo publicado por BBC Mundo (2018),

sectores como transportes o turismo también se han visto afectados.

Según publicó el diario La Nación, un crucero de la empresa Celebrity Cruises canceló la parada en el país para evitar sufrir atrasos por la huelga.

"Esta situación, de acuerdo con los datos de las Asociación Costarricense de la Industria de Cruceros, ocasionó cancelaciones de tours y el país dejó de percibir unos US\$250.000", detalló a BBC Mundo Sary Valverde, presidenta de la Cámara Nacional de Turismo (párr.10-12).

Y se considera factible encontrar información debido a que a nivel regional e internacional, se han dado diversos movimientos que terminan en huelgas sociales y por ser sucesos relativamente recientes, es asequible la obtención de muestras que completen la investigación propuesta.

Se pretende brindar la suficiente información a aquellos individuos que quieren incursionar en mercados internacionales, a empresas (sin importar el tipo) que forman parte del sector exportador, a aquellos individuos vinculados directa e indirectamente con este sector mencionado y, por último, a los curiosos (sean o no relacionados con el comercio internacional) que lograron hacerse la misma incógnita, tras advertir los hechos dados en el periodo a investigar.

Con el fin de que se informen y tengan prudencia en aspectos como los que se mencionan en esta investigación, debido a que las huelgas sociales siempre se van a dar en el país, sin importar las razones van a haber afectados y considerando que el sector exportador es un pilar fundamental en la economía nacional (tanto para los costarricenses como para el mismo Estado) es ineludible

que se omita el conocimiento de lo que conlleva y cómo posiblemente actuar, en interés propio y de análogos.

Además, se da un valor académico (ya sea a nivel superior, a nivel de secundaria u otros ámbitos educativos), en relación con acontecimientos reales y continuos, que podrán explotar al hacer investigaciones relacionadas con estos hechos, que no necesariamente tengan que ver con las exportaciones o el comercio internacional, sino que tengan afinidad con la afectación de las huelgas, en un país y puedan obtener una pequeña ración o una amplia asistencia en la presente.

Antecedentes de la Investigación

Valente Quintana Pineda, en el artículo de la revista Número 26 de la Universidad Nacional Autónoma de México, titulado ‘Patronal en contra del derecho de huelga’; expone la duda de la razón que conlleva a que se haya planteado en el sector patronal la pregunta del derecho de la huelga, la relación de esta misma con organizaciones internacionales y la posible desvinculación de este derecho del Convenio sobre la Libertad Sindical y la Protección del Derecho de Sindicación. Aclara de igual manera que no le sorprenden los hechos, ya que este derecho (la huelga) realmente no está especificado en el Convenio.

No deja de lado el factor relevante en la vida laboral de los colaboradores de una empresa, la huelga, ya que esta es el contrapeso que tienen para la obtención de un balance entre los factores de producción; usan la huelga para hacer valer sus derechos contractuales y legales, en caso de una violación a estos (Quintana, 2015, párr.4). Por lo que, una de las conclusiones que toma es el inconveniente que se tendría al proceder con la desvinculación con la Organización Internacional del Trabajo, debido a que se puede desenlazar en la extinción del derecho en cuestión.

También, normaliza el actuar previamente explicado, en virtud de que en el mercado de trabajo tiende a mostrar una menor protección jurídica hacia los colaboradores. Finalmente, concluye con que la desvinculación no es fiable ni justa; la huelga es un derecho que debe ser permanente y se debe luchar por mantenerlo. Aunque, debe ser regulada en sus procedimientos (en perspectiva propia de la autora).

Según Nora María Martín Martín, en su trabajo de fin de grado en relaciones laborales y recursos humanos de la Universidad de Valladolid, titulado 'El derecho de huelga en España', relata aspectos básicos y relacionados con la huelga (legal e ilegal), la posición que cuenta en el ordenamiento jurídico de España y sobre algunas consecuencias de la huelga en el mismo huelguista, el que no procede a esta y a los empresarios.

Con respecto a los efectos de la huelga (legal) están la suspensión del contrato, interrupción del salario y en caso de una huelga ilegal, se incurre al despido del huelguista por incumplimiento del contrato, lo que puede conllevar a una limitación en la libertad de decisiones de los empresarios; por ende, se puede llegar a afectar el comercio (en caso de ser una empresa con renombre y territorialidad amplia), aunque sea en una mínima porción. Se da como conclusión una solución pacífica a estas huelgas de colaboradores, mediante una conversación donde ambas partes compartan y decidan la mejor opción para ambos.

Aunque, no siempre los problemas que originan las huelgas son de tan fácil solución, debido a los ideales, pensares y opiniones tan arraigados que tienen las partes opuestas, un claro ejemplo es Costa Rica, con una de las mayores huelgas (aunque no fue respecto a una empresa sino frente al Estado), se dio el medio por parte del gobierno para entablar un diálogo. No obstante, la parte huelguista no dio una réplica positiva, terminando el caso en malogrado intento.

Concluyendo así, que una de las repercusiones en España que deja la huelga, por ejemplo, en el 2013:

se desató en Madrid una huelga de basuras que afectó a la capital del país durante 13 días, ocasionando unos paros que no respetaron los servicios mínimos y dejaron tras de sí una factura millonaria en daños al mobiliario urbano, desperfectos de vehículos, instalaciones y material de las empresas concesionarias, además de la imagen que se proyectó de España a nivel internacional (Martín, 2018, p.37).

Y, según el trabajo de fin de grado, 'Límites del derecho de huelga. El caso particular del esquirolaje tecnológico' de la Universidad de Valladolid de Patricia Fernández Ibeas, cuyo objetivo principal es estudiar la huelga como principal medida de conflicto y el fundamento constitucional que tiene, los tipos, los efectos que tiene esta en el contrato, los límites y cómo darle fin. A lo largo

del trabajo, se desarrollan conceptos dentro de un ambiente normativo jurídico, dando igualmente las repercusiones de la huelga en colaboradores (Fernández, 2018).

La autora enumera algunas de las repercusiones o riesgos que pueden enfrentar los que participaron en la huelga y a los que no, y a aquellos que elaboraron huelgas acorde con lo establecido y regulado por la ley y a los que no siguen los lineamientos de huelga prescritos, respectivamente, se les podría aplicar (como se mencionó en el antecedente previo al presente) la suspensión del contrato de trabajo, el no pago de salarios, luego a los otros, no se les perjudica en nada ningún aspecto laboral y en caso de ser ilegal, se llega a la sanción, despidos o dar de baja al huelguista.

Se denota las repercusiones en un ámbito interno empresarial en casos de huelgas de colaboradores (dependiendo de los medios, los lineamientos y argumentaciones que se den) en aspectos monetarios en mayor medida. Y concluye con la afirmación de que en España sí hay regulación de huelgas más no una especificación de ley (una ley propia), por lo que esto conlleva a prácticas desleales e injustas, por parte de empresarios que finiquitan en afectación económica de los huelguistas.

Según la investigación ‘El poder de los trabajadores y los resultados de las huelgas laborales en el sector privado y asalariado en Chile (2006-2016)’ de la Universidad de Chile, hecho por Nicolás Ratto Ribó, con objetivo general de describir aspectos “que influyen en que las huelgas laborales en el sector privado de la economía, sean eficaces económica y organizacionalmente (...)” (Ratto, 2017, p.61), se mantiene que las huelgas sociales tienen una finalidad positiva (parcialmente) para los huelguistas, debido a que sí se procesan las demandas de los ciudadanos.

En Chile no se tiene una definición puntual de ‘huelga’ y a pesar de esto sí tiene su regulación; la cual se encuentra en el Código de Trabajo, en el título VI (‘de la huelga y del cierre temporal de la empresa’). Por ejemplo, los colaboradores del sector público y los estrategas económicos no pueden ser partícipes de la huelga en ningún motivo ni circunstancia; además de que limitan los periodos en que se pueden realizar, como el comenzar mínimo un año antes en la

empresa para poder ejercer este derecho (de huelga), también si esta duraba más de 60 días, es lícito proceder a la finalización de los contratos de trabajo.

Y en ámbitos más macroeconómicos, si esta llega a afectar la salud, la economía, el abastecimiento de los ciudadanos,

el Presidente [sic] de la República puede decretar la reanudación de faenas. Además, está limitada la huelga no solo cuando afecta los "servicios esenciales" que la OIT define, sino que también cuando afecta una serie de cuestiones que el legislador del Plan Laboral definió como esenciales sin serlo según los convenios internacionales (Ratto, 2017, p.30).

Concluyendo así, en Chile la normativa jurídica tiende a desfavorecer al colaborador por limitaciones en la no definida huelga y la eficacia de una huelga no transcurre en su longevidad sino en su organización.

En la tesis de licenciatura titulada 'La figura del reemplazo en la huelga: análisis crítico a la luz de la nueva reforma laboral que moderniza el sistema de relaciones laborales, introduciendo modificaciones al código del trabajo (boletín 9835-13)', de la Universidad de Chile, con principal orientación hacia las luchas, en aspectos laborales y en las mejoras necesarias que se deben implementar para beneficio de los trabajadores.

Desarrolla etapas históricas que se han dado en la legislación chilena, orígenes de la huelga, la libertad sindical y relacionados, además, con las limitaciones que se tiene en el derecho de huelga y la reforma laboral, por obra del proyecto de ley que busca la modernización del sistema de relaciones laborales. Como se ha manifestado en el presente apartado de investigación (antecedentes) en Chile no existe una definición estricta de la huelga, como se indica seguidamente:

al tratarse de un derecho de carácter fundamental, requiere de un reconocimiento y garantía total, ya que cualquiera sea la limitación o restricción que pueda afectarla, provocará en una pérdida de eficacia en su ejercicio. Sin embargo, al igual que cualquier derecho inserto en un sistema pluralista y democrático, requiere ser armonizado con otros derechos fundamentales de ciudadanos y empleadores, dado que "la presencia de derechos absolutos e ilimitados, [sic] no parece compatible con un Estado pluralista y democrático" (González, 2015, p.85).

De manera que, se desencadenan injusticias laborales continuas por parte de los empresarios, como el reemplazo de los huelguistas, disminución del salario, anulación del contrato de trabajo, entre otras. Concluye su tesis con la mención del proyecto de ley, el cual no considera aspectos de negociación y da permanencia a la restricción del derecho de huelga, lo cual es aceptado en la mayoría de la sociedad, catalogado como indeseable.

En el trabajo de la Universidad de Valladolid ‘Huelga Feminista del 8 de Marzo de 2018: “Análisis de Reivindicaciones en el Ámbito Sanitario”’, en el cual su objetivo primordial es el recopilar diversas reivindicaciones hechas por organizaciones y colectivos, con razón de la huelga feminista realizada el 8 de marzo de 2018 (que hayan tenido relación con la salud), se mantiene información de algunas de estas argumentaciones, como la violencia de género, temas sanitarios como el aborto, la salud reproductiva, trastornos alimenticios, entre otros.

Se analizan las razones de la huelga social y la posición de la mujer en servicios de la salud y casos de feminicidios. Se fortalece el razonamiento de la huelga y se puede mencionar que las huelgas tienen valor de peso en ser creadas y constantemente dadas, pero no se puede dejar de lado las negativas de estas sin importar la perspectiva en que se tome, debido a que por un lado (feministas) se obtienen resultados irrisorios, comparados con la cantidad de casos sin resolución justa, demandas hechas y demás razones que conllevan a que realicen estos actos.

Y por el lado más económico y comercial, se tienen afectaciones en sectores diversos, concluyendo con la opinión propia de la autora del documento, hay luchas que se deben dar y aunque no causen tanto furor o solución, es de incumbencia justa y propia que se den en búsqueda de su justicia, además que “los mayores logros se consiguieron bajo la presión de huelgas de mujeres” (Sánchez, 2018, p.3).

En la memoria de licenciatura de Camila Aguirre Salas de la Universidad de Chile, titulada ‘Eficacia y efectividad del derecho de huelga en Chile’ con orientación (como lo dice el título) a verificar la efectividad de la huelga en el ordenamiento normativo chileno y la eficacia en su práctica. A lo largo del documento, se redactan los diversos conceptos que se tienen de la huelga, la historia, los elementos, la clasificación y los límites que hay.

Menciona que uno de estos límites (llamados internos o formales) son los servicios esenciales y según Aguirre (2015), citando a la Organización Internacional de Trabajo (2006) “los servicios cuya interrupción podrían poner en peligro la vida, la seguridad o la salud de la persona en toda o parte de la población” (p.42) y

el Comité de Libertad Sindical ha enumerado como servicios esenciales, los servicios hospitalarios, de electricidad, de abastecimiento de agua, control aéreo, servicios telefónicos, servicios penitenciarios públicos o privados y servicios de bomberos y ha catalogado como no esenciales, en sentido estricto, y por tanto, no susceptibles de restricción o prohibición del derecho de huelga, los servicios del sector del petróleo, de los puertos, bancos, servicios de informática para la recaudación 43 de aranceles de impuestos, parques de atracciones, grandes almacenes, metalurgia y el conjunto del sector minero, transportes, servicios de hotelería, empresas frigoríficas, construcción, fabricación de automóviles, reparación de aeronaves, actividades agrícolas, abastecimiento y distribución de productos alimentarios, casa de moneda, agencia gráfica del Estado, monopolios estatales de alcohol, sal y tabaco, sector de la educación, servicios de correo, servicios ferroviarios y servicios de transporte y distribución de combustibles (Aguirre, 2015, p.43).

Y en la tesis de doctorado ‘Desafíos en un nuevo contexto del derecho de huelga’ de Luis Alberto de Vargas, se habla en general del derecho de huelga, afines y la nueva perspectiva ante las llamadas huelgas atípicas. Se desarrollan terminologías de esta, la evolución y los desafíos que se presentan en Brasil, ante los nuevos tiempos. Más que todo, se determina que la huelga cambió como el mismo mundo y que según Vargas (2020) citando a la Organización Internacional del Trabajo (2019), las huelgas o protestas “(...) siempre reflejan un cierto descontento con la situación económica, social y política de un país determinado” (párr.1).

También menciona que la situación varía según el país y su sociedad, debido a que se tiene la opinión de ser inadecuada la regulación de las huelgas y en contraposición se tiene que se deben reglamentar y limitar. Y que con los avances (tecnológicos, económicos, sociales) se ha aumentado la brecha entre clases; esto significa que los individuos obreros han percibido una disminución de sus ingresos y, en cambio, los empresarios han aumentado su posición y capital.

Finaliza su tesis doctoral: la huelga es un medio necesario para luchar por el bien social y evitar que ciertos individuos incumplan con sus deberes y falten a los derechos de otros. Y en opinión de la autora del presente, es cierto que no se puede simplemente reprimir el deseo y

necesidad de protesta en contra de las injusticias; no obstante, se necesitan fundamentos, tener criterio propio e informarse para no ser manipulados por líderes de grupos sindicales o similares que buscan sus deseos propios y no defender los derechos de los otros.

Relativo al seguimiento de recomendaciones en materia de huelgas por parte del país (Costa Rica) se menciona en ‘Análisis de la jurisprudencia constitucional costarricense en relación con las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo en materia de huelgas y sus efectos en el ordenamiento jurídico costarricense (período 2010-2012)’ de Marta Esquivel de la Universidad Estatal a Distancia, las acciones de inconstitucionalidad en contra del derecho de huelga y sus normas jurídicas respectivas en 1992, tal como el dudoso término ‘servicios públicos’, las restricciones en este derecho, etcétera.

Luego, en 2011 se respaldó lo dado por los convenios de la Organización Internacional del Trabajo y la Constitución Política (respecto al inferirse a órganos como el previamente mencionado como fuente derecho) al anular el inciso c) del artículo 373 del Código de Trabajo (declaraba legal una huelga con el requisito de ser un 60 % de los colaboradores los que acudían a esta) con argumentos tales, se debe dar un análisis del derecho de la huelga, si era necesario este requisito y si se aplicaron las recomendaciones dadas por la Comisión de Expertos y del Comité de Libertad Sindical de la Organización Internacional del Trabajo (Esquivel, 2016).

Si se consideran estas menciones de acciones gubernamentales, se demuestra que sí se siguieron las recomendaciones de la O.I.T. No obstante, esto generó inconvenientes a nivel jurídico, por la posible violación a la seguridad jurídica y la falta de organización, acuerdos y desenlaces provechosos en esta organización mundial. Asimismo, la nula regulación en las huelgas sociales trasciende en vacíos legales que originan contratiempos en materia laboral.

Según, Eduardo Antonio Solano Solano, en su tesis de licenciatura, ‘Definición y protección del derecho de huelga en los servicios esenciales’ de la Universidad de Costa Rica, en 2015 se tenía mucha incertidumbre respecto a esto (referido al título de la tesis), debido a la prohibición expresa en el Código de Trabajo (concretamente el artículo 375) que francamente no se sigue al pie de la letra en la práctica. Se plantea como objetivo general

Analizar el ejercicio de la huelga como un derecho fundamental de toda persona trabajadora, para visualizar el acceso al mismo de los trabajadores de los servicios esenciales, buscando un equilibrio entre el derecho de huelga y los derechos del acceso a los servicios esenciales de toda la ciudadanía (Solano, 2015, p.2).

A lo largo del documento, se plantean las diversas definiciones que se tienen de ‘servicios esenciales’, las diferencias que existen entre estos y los servicios públicos, limitaciones en la definición mencionada y sus implicaciones al ser muy amplia, se da la perspectiva que tiene la Organización Internacional del Trabajo (con los convenios 87 y 98) y el Comité de Libertad Sindical, se mencionan algunas huelgas que se dieron en Costa Rica, por parte de los servicios esenciales y propone algunos métodos para poder regular el derecho.

Se indica la definición vaga e inexacta de estos servicios como “los que se ejercen en los muelles o los de transporte de mercancía o personas, más los servicios que no se pueden suspender sin causar un daño significativo a la salud o la economía pública” (Solano, 2015, p.12) y las contradicciones que existen por desacuerdos del Comité de Libertad Sindical de la Organización Internacional del Trabajo, mencionando de igual manera las consecuencias que se tienen al tener tal pluralidad de definiciones, como las interpretaciones a conveniencia.

Entonces, se propone darle valor primordial a la negociación con el fin de prevenir la huelga (siendo esto como última instancia, al agotarse las opciones de resolución del conflicto laboral), dar un preaviso (de la participación) con las razones y las consecuencias proyectadas, darle la publicidad necesaria para ‘avisar’ las acciones a realizar y para tener un balance entre el derecho (de huelga) y la necesidad de los individuos costarricenses en la recepción de los servicios esenciales; se sugiere mantener los servicios mínimos en caso de presentarse una huelga.

E incluso, las huelgas se dan en ámbitos estudiantiles de acuerdo con Iván Molina Jiménez en su artículo ‘Párvulos guerrilleros. Las huelgas estudiantiles de 1980 en el Instituto Tecnológico de Costa Rica’, las cuales tuvieron un desenlace favorable, correspondiendo a la relevancia de medios de comunicación nacionales e internacionales, la manifestación de la municipalidad de Cartago como intermediario, el apoyo de la asociación de alumnos de la Universidad de Costa Rica

pertenecientes a la sede del Atlántico y a la Federación de Estudiantes de esta; la iniciativa de diputados de presentar una moción ante la Asamblea Legislativa, entre otros aspectos.

A raíz de esto, luego de muchas negociaciones infructuosas, los manifestantes lograron lo siguiente:

la Asamblea Legislativa tomó un acuerdo muy favorable para la Feitec, que fue respaldado por el Poder Ejecutivo. Aunque el Consejo Director invocó la autonomía del ITCR para no aceptarlo primero y para desvirtuarlo después, los diputados no modificaron su posición y más bien algunos legisladores cuestionaron públicamente al Consejo (Molina, 2018, párr.82).

Y,

Si bien las huelgas de 1980 no condujeron a la reforma inmediata del sistema de gobierno del ITCR (para ello fue necesaria otra huelga estudiantil más, realizada en 1982), sentaron las bases para que iniciara el proceso que culminó en ese cambio decisivo. Con la formación de una comisión que debía investigar el origen del conflicto entre el Consejo Director y los estudiantes, se abrió una vía institucional para evidenciar las profundas diferencias existentes entre estudiar y laborar en el ITCR y hacerlo en las otras universidades estatales. Además, en el medio académico, en el mundo político y en la esfera pública, el tema de que era necesario democratizar al ITCR quedó, desde finales de 1980 y gracias a los párvulos guerrilleros, en agenda para el futuro inmediato (Molina, 2018, párr.86).

Cabe aclarar, que la génesis se dio por una publicación en el periódico La Nación, la cual acusaba al Consejo Director del Instituto Tecnológico de Costa Rica de distorsionar la información para confundir al pueblo y a los mismos alumnos, con el fin de permanecer en sus posiciones sin importar la afectación, necesidades y deseos de estos; esta publicación tuvo razón de ser por la infructífera presentación de peticiones ante las autoridades académicas (Molina, 2018, párr.1).

Walter Antillón Montealegre en su artículo ‘Huelgas, sindicatos y el señor Gini’ de la revista de Ciencias Jurídicas N 150 (2015-220) de septiembre – diciembre 2019 ‘de la Universidad de Costa Rica, narra aspectos históricos de los sindicatos costarricenses como el despido de colaboradores que deseaban crear un sindicato originado y respaldado por la persecución de sindicalistas a contrapelo de la Constitución y el Código (Antillón, 2020).

Por lo que por mucho tiempo no existieron sindicatos en el sector privado de Costa Rica. Contrario a los sindicatos públicos, que de acuerdo con las normativas que declaran el despido de un funcionario o colaborador público como ilícito, por ende, estos podían tener vía libre del derecho de huelga y diversos medios que mejoren su posición económica y social. Esto da frutos a una desigualdad firme en aquellos tiempos, que actualmente se manifiesta:

en forma casi diríamos especular, convertida en forma de brecha económica y de Coeficiente de Gini: hurtada que fuera la riqueza que debió traducirse en bienestar de los trabajadores privados, viene a reaparecer, en cambio, acumulada al otro lado de la brecha (Antillón, 2020, p.219).

Concluye que, los años que sufrieron los trabajadores del sector privado frente a los derechos sindicales, terminaron causando una brecha social y económica abismal entre los empresarios/adinerados y los obreros/escasos recursos/pobres.

En el artículo ‘Algunas consideraciones sobre la huelga a la luz de la reforma procesal laboral’ de la revista IUS Doctrina – vol. 10 No. 2 de Giovanni Rodríguez Mejía, donde se mencionan aspectos afines a la Reforma Procesal Laboral y a la responsabilidad que tienen los sindicatos en las huelgas. Considerando que esta reforma “plantea un reto importante para todos los operadores del derecho laboral en cuanto a encontrar la mejor manera de dimensionar y llevar a la realidad las nuevas regulaciones” (Rodríguez, 2017, párr. 1).

Menciona que la reforma fue positiva, debido a que antes de esta se tenían trabas en la práctica de esta. Se establecen ciertos procedimientos y actos para ejercer el derecho de la huelga y algunas implicaciones de una huelga ilegal, podrían ser en opinión de Rodríguez, el no pago por parte del empleador a los huelguistas y afirma lo siguiente:

por su parte, en escasas normas la Reforma Procesal Laboral señala en su numeral 379 que la terminación de los contratos de trabajo o, en su defecto, el rebajo salarial o cualquier tipo de sanción, solo será procedente a partir de la declaratoria de ilegalidad de la huelga” (énfasis nuestro) (Reforma Procesal Laboral)” (Rodríguez, 2017, p.5).

Y, por otro lado, la responsabilidad y posición que tienen los sindicatos ante las huelgas; en caso de incentivar las tipificadas como ilegales, podrían ser denunciados por infracción a las leyes

de trabajo ante los órganos judiciales que pueden llegar a plantearse en multas de hasta 20-23 salarios base mensuales; aunque esto varía según sea el caso presentado. Se concluye con el pensar de reforzar aspectos relacionados con los salarios, durante una huelga ilegal y la responsabilidad que tienen los sindicales en las huelgas.

María Isabel Serrano, en su artículo ‘El derecho a informar de los «piquetes» en las huelgas y sus excesos coactivos’ de la revista de Derecho de la Universidad Estatal a Distancia de Costa Rica, número 18 del 2016, analiza el artículo 315.3 del Código penal, el cual es referente a las coacciones que se darán en casos de piquetes en el transcurso de las huelgas. Se refiere al caso de los colaboradores de Airbus, los cuales en una huelga durante 2010 realizaron un piquete, el cual se acusó de ser coactivo, aunque quedaron absueltos por falta de pruebas.

En Costa Rica, el único piquete lícito es aquel que sea informativo. Y con respecto al artículo mencionado, Serrano (2016) logra comprender las razones de la derogación del apartado 3, citando a la Sentencia 23-09-2015 de la Audiencia Provincial de Asturias (2015):

en este sentido creemos acertada la razón que se da en la exposición de motivos de la Proposición de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, en la que se decía que «Si bien la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 1/1995, de 23 de noviembre, del Código penal, vino a mitigar la respuesta punitiva de la Ley, juzgamos que la misma no da una respuesta proporcionada, ni añade nada nuevo ni necesario atendiendo a la finalidad que la norma atendía. Es por ello que entendemos que el artículo 315.3 del Código penal debe desaparecer de nuestro ordenamiento punitivo, toda vez que el genérico delito de coacciones ya protege de manera adecuada la libertad de no hacer huelga (p.397).

Además, cabe aclarar, que, según la Real Academia Española (2020), el término piquete relacionado a las huelgas se define como el “grupo de personas que, pacífica o violentamente, intenta imponer o mantener una consigna de huelga”.

Sindy Mora Solano sostiene que situaciones como la desigualdad, la falta de oportunidades (laboral, educativa, otras), la discriminación y la injusticia, en relación con la exposición de los movimientos sociales, son motivos primordiales en la lucha por derechos, justicia o igualdad, los cuales se dan en huelgas sociales o en la participación política; esto en apego al artículo de la revista

de Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica ‘Entre la movilización y la desmovilización política: reflexiones metodológicas sobre desigualdad, sufrimiento y movimientos sociales’.

Mora (2016) define a los movimientos sociales como “las distintas iniciativas de carácter colectivo, sostenidas en el tiempo, que buscan impugnar y revertir un orden social desigual, excluyente y discriminatorio, el cual puede producir sufrimiento social” (p.56), reforzando así lo esclarecido previamente. Asimismo, contempla escenarios que privan la movilización política que se dan por amenazas (miedo) o por promesas falsas de alguna indemnización o mejor estilo de vida, ocasionando la sumisión o resignación en la toma de decisiones que se relacionan (directa e indirectamente) a ellos, por parte de ajenos, los cuales suelen ser figuras jurídicas (jueces, abogados) u otros funcionarios (Mora, 2016).

El artículo aclara la relación entre la desigualdad y la organización colectiva, en que no en todos los casos de injusticia provocan la creación de una movilización política, huelga u organización colectiva y se menciona la existencia de múltiples factores que los ocasionan.

Randall Chaves Zamora en su artículo ‘Huelgas democratizadoras’ de la revista electrónica de historia de la Universidad de Costa Rica, da una perspectiva histórica de la situación de las huelgas, actualmente en Costa Rica. El propósito de referirse a escritos relacionados a huelgas, movimientos de estudiantes en el pasado y los alcances dados gracias a estos.

Se mencionan los esfuerzos que hizo el historiador Paulino González Villalobos, con sus trabajos de rastrear los orígenes de organizaciones estudiantes y el rastreo de las denuncias estudiantes, en el siglo XIX; además, de hacer estudios relacionados a la guerra civil de 1948 y la afectación que dio en los centros de estudios superiores (Chaves, 2020). Expone la poca apreciación y relevancia que se han dado a los diversos movimientos estudiantiles que lucharon por sus derechos.

También destaca la obra del historiador Iván Molina Jiménez ‘la rebelión estudiantil en el Instituto Tecnológico de Costa Rica (1980-1982)’ y cómo esta contribuyó a la historia de los jóvenes universitarios. Concluye, con halagos hacia su obra, la cual logró el cambio de perspectiva

de muchos individuos respecto al interés de los estudiantes en ámbitos políticos, de lucha y negociación por sus derechos, deseos y necesidades.

Proyecciones de la Investigación

Se acomete la relevancia en materia de comercio exterior, la utilidad de los puertos de Moín y de Limón (Costa Rica), enfatizando en las exportaciones que tuvieron lugar y/o presencia de algún tipo durante 2018 y 2019; ya que, aunque hay otros puertos con presencia como, el Puerto Caldera o el Puerto de Puntarenas, se considera que los más afectados por los hechos dados en el periodo de huelga, fueron los de Moín y de Limón.

Además, se ambiciona identificar algunas de las repercusiones que damnificaron a un sector del comercio internacional, el exportador; siendo particularmente a los individuos relacionados directa e indirectamente al tránsito de mercancías hacia los puertos más importantes y perjudicados del país, los de Moín y Limón. Este periodo de 2018 y 2019, fueron dos años controversiales en Costa Rica, que aquejaron a la mayoría de los costarricenses (en posición tanto física como jurídica).

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Transporte Marítimo

En aspectos comerciales, el transporte marítimo es aquel medio por el cual se movilizan mercancías de un punto de origen (país exportador) a un punto de destino (país importador) y “representa aproximadamente el 80 % del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo” (Organización Marítima Internacional [OMI], 2020, párr.4). Además, es uno de los medios más rentables y eficiente para la mayoría de las mercancías, ya que tiene un menor costo y es seguro (OMI, 2020).

Y según Maldonado (2015), citando a Velarde, Chang y Chanabá (2004) este tipo de transporte “tiene un gran impacto en los procesos de producción, esto porque tiene en su haber el traslado de forma masiva de materias primas y productos terminados, esto de la mano con el intercambio de productos intermedios” (p.84).

Cabe mencionar que en el transporte marítimo participan varios tipos de medios, como lo son los buques, que tienen diversas capacidades y modalidades, por ejemplo, el ‘roll on - roll off’ (movilizar mercancías con ruedas), también están los barcos y aquellas modalidades que toman parte del ámbito marítimo, ya sea en una mínima o en una gran parte (transporte fluvial, transporte intermodal y el transporte multimodal).

Los puertos

Los puertos “se pueden definir como un territorio del entorno marítimo destinado a actividades económicas relacionadas con el transporte de cargas y de pasajeros por vía marítima” (Díez, Muños y Marín, 2016, p.33) y tienen diversas visiones, según el tipo de barco o buque que reciba, ya que pueden orientarse solamente hacia el comercio o dedicarse exclusivamente a actividades turísticas u otro tipo de actividades recreativas como la pesca.

Además, el “puerto debe de contar con las instalaciones apropiadas para la recepción, almacenaje, trasbordo de mercancías y pasajeros, así como dar servicio de reparación y abastecimiento a los buques que lo requieran” (Jiménez, Ortiz, Castillo, Méndez y Nolasco, s.f., p.10), dando por obvia una conexión con empresas navieras, transnacionales y PYMES (Pequeñas y Medianas Empresas) que genera una relación costo beneficio.

Ya que, en perspectiva de las empresas, representa un costo realizar sus operaciones comerciales (exportar y/o importar) en los puertos marítimos que les da como resultado el beneficio de poder obtener ganancias por estas actividades. Y en perspectiva de los puertos marítimos, tienen un costo en que se usan sus activos para la comercialización internacional de bienes y productos y con un beneficio en los ingresos que reciben por lo mencionado.

Puertos en Costa Rica.

La cantidad de puertos varía según el tipo de actividad, en Costa Rica; por ejemplo, la pesca, que cuenta con cuatro puertos: el muelle pesquero del Barrio de El Carmen, el muelle pesquero de Quepos, el muelle de Golfito y el muelle de Cuajiniquil.

Y según instituciones u organismos gubernamentales o relacionados, la información de cuáles y cuántos también tiende a ser diversa; el sitio web oficial del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) señala que bajo su gestión hay cinco puertos, el puerto de Caldera (que se considera uno de los más importantes del país), la Terminal de Cruceros, la Terminal Punta Morales, la Terminal Quepos y la Terminal Golfito.

Mientras que en el sitio web oficial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) los puertos nacionales son ocho (no se hace distinción geográfica ni de gestión), el Puerto Playas del Coco, el Puerto Punta Morales, el Puerto Caldera, Puerto Puntarenas, Puerto Quepos, Puerto Golfito, Puerto Moín y Puerto Limón.

Asimismo, en la parte atlántica del país hay una terminal muy importante a mencionar, APM Terminals Moín o la Terminal de Contenedores de Moín (MCT), la cual es catalogada como

el “proyecto de infraestructura más importante de Costa Rica” (APM Terminals, 2021, párr.1) y por obviedad, esencial en cuestiones de atraques de buques, la carga y descarga de mercancías (estibar) y demás operaciones de comercio internacional.

Inclusive para las empresas, los puertos varían según su actividad, como lo es la agencia marítima Transmares Costa Rica, la cual hace operaciones (y por ende reconoce) en los puertos de Limón, Caldera, Golfito, Moín, Punta Morales y Puntarenas.

Exportaciones

“La exportación consiste en remitir desde un país a otro, por vía aérea, terrestre o acuática, mercancías destinadas a un uso, consumo, reparación o cambio en otro país. La exportación puede ser definitiva o temporal” (Guía Aduanera, 2007, p.77). Normalmente el órgano gubernamental que se encarga de esta actividad es la aduana, por lo que la mercancía debe salir de esta (del país exportador) y entrar a otra igual o similar en el país que hizo la importación (Montes de Oca, 2015).

Tipos de exportaciones

Existen los tipos siguientes de exportación: exportación definitiva, la exportación temporal, la exportación temporal con reimportación en el mismo estado; la exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo y la reexportación.

Exportación definitiva.

Según la Plataforma digital única del Estado Peruano (2019) “Es el régimen aduanero que te permite sacar del territorio aduanero las mercancías nacionales o nacionalizadas para uso o consumo definitivo en el exterior” (párr.1).

Exportación temporal.

En la sección VII ‘Régimen de importación y exportación temporal’ específicamente en el artículo 170 de la Ley General de Aduanas se da la definición de la exportación temporal como aquel régimen aduanero que da el permiso para la salida de mercancías del territorio aduanero, por un plazo determinado (que no puede exceder los 12 meses), además que esta (mercancía) contará con la suspensión de los tributos a la exportación (Ley General de Aduanas, 2017).

Asimismo, las “mercancías exportadas temporalmente deberán ser claramente identificables por cualquier medio razonable que establezca la autoridad aduanera y cumplir con las regulaciones no arancelarias aplicables” (Ley General de Aduanas, 2017, p.84).

Sin embargo, para que las mercancías puedan exportarse temporalmente tienen que estar bajo alguna de las categorías que se expresan en el artículo 166 ‘Categoría de mercancías’ de la Ley General de Aduanas, las cuales son, industriales, comerciales, turismo, transporte de mercancías, feriales, educativas y culturales, recreativas y deportivas, científicas, estatales o aeronaves arrendadas a plazo o con opción de compra, destinadas a servicios aéreos.

También, otro requisito que se debe cumplir para estar bajo este régimen (a excepción de estar bajo la categoría de turismo, transporte de mercancías, educativas y culturales, científicas o estatales), es estar sujeto a la presentación de una garantía, la cual se calcula “según el monto de los tributos que pagarían las mercancías en el momento de aceptarse la declaración en el régimen” (Ley General de Aduanas, 2017, p.83).

Exportación temporal con reimportación en el mismo estado.

Según la Guía Aduanera de Costa Rica (2009) el régimen de exportación temporal con reimportación en el mismo estado “permite que las mercancías que la aduana autorizó exportar para un fin específico, por ejemplo [sic] exhibición, filmaciones, y juegos deportivos entre otros; no estén sujetas al pago de derechos e impuestos por el tiempo que permanezcan fuera del país” (p.78), siempre que cumplan con las condiciones, que son las siguientes:

- poseer un registro de exportador obtenido por medio de la Promotora de Comercio Exterior o el Departamento de Registro de la Dirección General de Aduanas
- transmitir electrónicamente la información de la declaración aduanera
- las mercancías deben ser plenamente identificables
- las mercancías no deben haber sido transformadas
- las mercancías deben regresar al país dentro del plazo establecido (Guía Aduanera de Costa Rica, 2009, p.78).

Exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo.

Según la Guía Aduanera de Costa Rica (2009) el régimen de exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo, permite la salida temporal de mercancías que pueden cambiarse en el exterior, como las operaciones de reparación, transformación, elaboración u otras permitidas, sin estar obligadas al pago de derechos aduaneros e impuestos a la exportación, siempre que cumplan con las condiciones, ya mencionadas.

- poseer un registro de exportador, obtenido por medio de la Promotora de Comercio Exterior o el Departamento de Registro de la Dirección General de Aduanas
- transmitir electrónicamente la información de la declaración aduanera
- las mercancías deben ser plenamente identificables
- las mercancías deben contar, si es del caso, con la garantía respectiva
- las mercancías deben regresar al país dentro del plazo establecido (Guía Aduanera de Costa Rica, 2009, p.78)

Reexportación.

“La reexportación es el régimen que permite la salida del territorio aduanero de mercancías extranjeras llegadas al país y no importadas definitivamente” (Ley General de Aduanas, 2017, p.87). Se dará la autorización siempre que no se haya hecho una solicitud (por parte del interesado) para un régimen definitivo y que no sean mercancías abandonadas o que tengan presunción de delito penal aduanero. (Ley General de Aduanas, 2017).

Reembarque.

Según la Ley General de Aduanas (2017) hay ocasiones en las que se cometen errores en el desembarque de mercancías, en estos casos aquellas que no se encuentren en estado de abandono, no se hayan destinado a algún régimen o/y no se haya hecho presunción de infracción penal pueden reexportarse en el mismo buque y si este partió se depositarán por un mes en una zona de operación aduanera en espera de las órdenes que del representante nacional del transportista, el cual pagará por los gastos incurridos o si no se considerará la mercancía como abandonada.

Entidades relacionadas con las exportaciones

En este apartado se mencionan algunas de las instituciones, entidades, órganos y similares que participan activamente en las exportaciones que se realizan en Costa Rica.

Instituciones/entidades gubernamentales.

Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica.

El Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica o en su acrónimo 'COMEX', es un órgano gubernamental, específicamente del Poder Ejecutivo. En la Ley de Presupuesto 7055 se estableció que COMEX "sería el rector del sector comercio exterior, y se le encomendó en ese entonces "la formulación, planificación y la dirección de las políticas de comercio exterior, de inversiones y de cooperación económica externa en materia de comercio exterior" (Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica [COMEX], 2021, párr.1).

Luego con la Ley 7638 'Crea Ministerio de Comercio Exterior y Promotora del Comercio Exterior' de 1996, se "le otorga al país la estructura organizacional necesaria en el campo de la política comercial, las negociaciones internacionales y la promoción de las exportaciones para seguir avanzando en la conquista de los mercados externos" (COMEX, 2021, párr.4).

Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica.

La Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica o en su acrónimo ‘PROCOMER’, “es una entidad pública de carácter no estatal, que tiene a su cargo la promoción de las exportaciones costarricenses” (Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica [PROCOMER], 2021, párr.1). Además, ha tenido la batuta en proyectos como el sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) 2.0, la marca país ‘esencial COSTA RICA’ y la Ventanilla Única de Inversión (VUI) (PROCOMER, 2021).

Dirección General de Aduanas.

La Dirección General de Aduanas o en su abreviatura ‘DGA’ es:

el órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera. En el uso de esta competencia, le corresponde la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras que esta ley y las demás disposiciones del ramo le conceden al Servicio Nacional de Aduanas; la emisión de políticas y directrices para las actividades de las aduanas y dependencias a su cargo; el ejercicio de las atribuciones aduaneras y la decisión de las impugnaciones interpuestas ante ella por los administrados (Ley General de Aduanas, 2017, p.19).

Ministerio de Economía, Industria y Comercio de Costa Rica.

El Ministerio de Economía, Industria y Comercio de Costa Rica o en su acrónimo ‘MEIC’ es una instancia que forma parte del Poder Ejecutivo:

propicia y apoya el desarrollo económico y social por medio de políticas que faciliten el fortalecimiento de la competitividad de los sectores industria, comercio y servicios, especialmente las micro, pequeñas y medianas empresas (PYME), fomentando los encadenamientos productivos, mejorando la capacidad estatal de administrar el comercio, velando por la competencia justa, la mejora regulatoria, la calidad y el apoyo al consumidor” (Presidencia de la República de Costa Rica, 2019, párr.10).

Ministerio de Agricultura y Ganadería.

El Ministerio de Agricultura y Ganadería de Costa Rica o en su acrónimo ‘MAG’

es el responsable de promover la competitividad y el desarrollo de las actividades agropecuarias y del ámbito rural, en armonía con la protección del ambiente y los recursos productivos, como un medio para impulsar una mejor calidad de vida, permitiéndole a los agentes económicos de la producción, mayor y mejor integración al mercado nacional e internacional (Stanford University, s.f., párr.1).

Además, es el encargado de supervisar, emitir permisos (notas técnicas) y permitir la entrada o salida de cualquier tipo de animales y vegetación del país.

Ministerio de Ambiente y Energía.

Según el Ministerio de Hacienda de Costa Rica (s.f.) el Ministerio de Ambiente y Energía o en su acrónimo ‘MINAE’ “es la institución encargada de administrar los recursos de Costa Rica, destinados a la protección del ambiente, además de ser el órgano encargado de la coordinación del tema energético del país. Está conformada por distintos órganos desconcentrados adscritos al Ministerio” (Dirección de Agua, s.f., párr.1). Además, es el encargado de emitir permisos (notas técnicas) para la exportación de diversos recursos naturales propios del país.

Ministerio de Salud.

Según la Presidencia de la República de Costa Rica (2019) el Ministerio de Salud es la “institución que posee la rectoría del Sistema Nacional de Salud, dirige y conduce a los actores sociales para el desarrollo de acciones que protejan y mejoren el estado de salud físico, mental y social de los habitantes” (párr.12). Además, brinda certificados de salud para garantizar el pleno consumo de los productos a exportar.

Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura.

El Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura o en su acrónimo ‘INCOPECA’ es un ente público estatal “que administra, regula y promueve el desarrollo del sector pesquero y acuícola con enfoque ecosistémico, bajo los principios de sostenibilidad, responsabilidad social y competitividad” (Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura [INCOPECA], s.f., párr.1).

Además, se encarga de dar permisos (notas técnicas) para la exportación de flora y fauna marina nativa de Costa Rica.

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica o en su acrónimo ‘JAPDEVA’ es una “empresa de servicios portuarios con prerrogativas de autoridad portuaria, facilitadora del comercio exterior, que promueve el desarrollo socioeconómico del caribe costarricense” (Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica [JAPDEVA], s.f., párr.1). Esta cuenta con dos terminales, la Terminal Hernán Garrón Salazar, en Limón y la Terminal Gastón Kogan Kogan, en Moín.

Otras instituciones.

Cámara de Exportadores de Costa Rica.

La Cámara de Exportadores de Costa Rica o en su acrónimo ‘CADEXCO’ es una organización empresarial, sin fines de lucro, que agrupa a empresas exportadoras o vinculadas con el proceso de exportación y el comercio internacional, con el fin de promover y coadyuvar en las exportaciones y el desarrollo del comercio exterior en general para beneficio del país y del bien común (Cámara de Exportadores de Costa Rica [CADEXCO], 2020).

Cámara de Comercio de Costa Rica.

La Cámara de Comercio de Costa Rica es una asociación privada sin fines de lucro, formada por empresarios de diferentes sectores comerciales que busca contribuir con el desarrollo del país en general y del comercio en particular, por medio de la representación, la defensa de los intereses del comercio, la promoción de los valores (...) (Cámara de Comercio de Costa Rica, s.f., párr.1).

Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica y de Representantes de Casas Extranjeras.

La Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica y de Representantes de Casas Extranjeras o en su acrónimo 'CRECEX' es una asociación de “personas físicas y jurídicas con el propósito de fomentar el comercio exterior y defender la libertad de comercio y empresa en Costa Rica, fundamentado en los principios de la libre empresa” (Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica y de Representantes de Casas Extranjeras [CRECEX], 2015, párr.1).

Y tal como lo dice su misión, “Somos una asociación empresarial, que representa al importador, distribuidor y representante de casas extranjeras, promoviendo y facilitando el desarrollo del comercio internacional, dentro de los más altos principios éticos” (CRECEX, 2015, párr.2).

Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios.

La Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios o en las siglas 'C.C.T.U.' es una asociación que “está constituida por transportistas unitarios y por las empresas más representativas del transporte de carga comercial” (Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios [C.C.T.U.], s.f., párr.4). Su relación con las exportaciones es directa, debido a que el transporte de las mercancías desde el negocio, empresa o aquel lugar donde se cargan las mercancías en los vehículos hasta el puerto, frontera o aeropuerto, es vital en la cadena de comercialización, por ende, siendo una pieza clave en el comercio exterior.

Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado.

La Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado o en su acrónimo 'UCCAEP', es una entidad “sin fines de lucro que agrupa y representa a las organizaciones empresariales privadas costarricenses pertenecientes a los sectores productivos de mayor dinamismo económico del país:

- Sector Agropecuario
- Sector Comercio

- Sector Industria
- Sector Servicios
- Sector Turismo
- Sector Transectoriales” (Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado [UCCAEP], s.f., párr.1-2).

Tránsito Aduanero

Según la Guía Aduanera de Costa Rica (2009) el tránsito aduanero es “el régimen bajo el cual, las mercancías sujetas al control aduanero, [sic] son transportadas de un lugar a otro, dentro o fuera del territorio nacional” (p.35) y las “mercancías en tránsito estarán sujetas en todo momento, al control y supervisión de la aduana y otras autoridades competentes” (p.35), asimismo, el transportista aduanero tiene un papel fundamental en este régimen.

En el artículo 269 de la Ley General de Aduanas de Costa Rica (2017), se determina el inicio del tránsito aduanero desde “la salida efectiva del vehículo y la unidad de transporte del lugar de ubicación donde se encuentren las mercancías” (p.278), posteriormente, en el artículo 271 se establece que el desarrollo de este se debe de dar “por las vías habilitadas que se señalen reglamentariamente, sin desviaciones, descargas, ni estacionamientos; salvo con las paradas propias de las necesidades del transporte” (p.278).

Vías como la Ruta Nacional 32 o Carretera Braulio Carrillo, que está entre la capital del país (San José) y el sector atlántico del país (Limón), o también (otra vía) está el corredor Noratlántico que “corresponde a la llamada ruta 4, que comienza en La Cruz, Guanacaste, avanza por la zona norte hasta conectar con la ruta 32, y continúa hasta la ciudad de Limón” (Díaz, 2015, párr.4).

Esto concluye “con la entrega por parte del transportista aduanero de las mercancías efectivamente descargadas y recibidas por el depositario aduanero o el auxiliar autorizado para recibir mercancías en sus instalaciones” (Ley General de Aduanas, 2017, p.279); además,

dependiendo del lugar de la aduana de origen y destino, se van a tener dos tipos de tránsito, el traslado o el tránsito interno.

Traslado

Es la movilización de mercancías dentro de una misma aduana y esto se respalda con la definición del Manual de Procedimientos Aduaneros de la Dirección General de Aduanas (2013), es el “movimiento de mercancías del puerto de entrada a una zona de operación aduanera, ubicada en la jurisdicción de la aduana de ingreso” (p.38), un ejemplo de esto puede ser movilizar un contenedor localizado en la provincia de Limón a un almacén fiscal que se encuentra en Guápiles.

Tránsito interno

Es el régimen aduanero por el cual se movilizan las mercancías (sujetas a control aduanero) por vía terrestre por un transportista aduanero autorizado por la Dirección General de Aduanas, desde una zona de jurisdicción aduanera a otra distinta, dentro del país (Manual de Procedimientos Aduaneros, 2013), un ejemplo de esto, puede ser movilizar una mercancía localizada en Limón a un almacén fiscal, ubicado en Guadalupe.

Transportista aduanero

El transportista aduanero es aquel individuo que tiene la responsabilidad y la custodia de las mercancías (bajo control aduanero), durante todo el proceso de movilización de esta; además, debe ser un auxiliar de la función pública aduanera autorizado por la Dirección General de Aduanas y según la Ley General de Aduanas, también es encargado de otros trámites aduaneros:

las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación del vehículo, la unidad de transporte y sus cargas ante el Servicio Nacional de Aduanas, a fin de gestionar en la aduana el ingreso, el arribo, el tránsito, la permanencia o la salida de mercancías (Ley General de Aduanas, 2017, p.33)

Cabe aclarar que los auxiliares de la función pública aduanera son “personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que participen habitualmente ante el Servicio Nacional de Aduanas,

en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera” (Ley General de Aduanas, 2017, p.27) y según la Guía Aduanera de Costa Rica (2009); “se encargan de realizar en nombre propio o de los importadores y exportadores, las operaciones y trámites aduaneros” (p.28) ante el órgano de materia aduanera mencionado.

Requisitos para operar como transportista aduanero.

Se deben cumplir los requisitos generales como auxiliar de la función pública aduanera, para poder operar como transportista aduanero en Costa Rica; que según el artículo 29 de la Ley General de Aduanas (2017), se debe estar inscrito en el registro de auxiliares, tener la capacidad legal para actuar, estar al día con las obligaciones tributarias, intereses, multas y recargos de cualquier naturaleza y cumplir con los requisitos y reglamentos que establece la Ley General de Aduanas.

Y los requisitos específicos del transportista aduanero, se establecen en el artículo 41 de la Ley General de Aduanas (2017), de la siguiente manera:

- a) Acreditar el domicilio de las oficinas centrales de la empresa.
- b) Nombrar un agente residente con facultades para atender notificaciones judiciales y administrativas en nombre del transportista, cuando él o ninguno de sus representantes tenga su domicilio en Costa Rica.
- c) Mantener inscritos los vehículos y las unidades de transporte utilizados en el giro de su actividad, conforme lo disponga la Dirección General de Aduanas, los que deberán cumplir con las condiciones técnicas y de seguridad fijadas en la reglamentación correspondiente.
- d) Rendir garantía global o contratar el seguro correspondiente que responda ante el Estado, por las eventuales responsabilidades tributarias derivadas de su operación como auxiliar. Esa garantía será por un monto de cincuenta mil pesos centroamericanos o su equivalente en moneda nacional.
- e) Presentar, a la Dirección General de Aduanas, documento legítimo que compruebe la representación legal de la persona, cuando actúe en nombre del transportista internacional para efectos aduaneros, salvo lo dispuesto en los preceptos de la legislación comunitaria centroamericana, de los convenios y tratados internacionales de los que Costa Rica forme parte, y de las normas reglamentarias sobre tránsito terrestre (p.33)

Responsabilidades del transportista aduanero.

Según la Ley General de Aduanas (2017) las responsabilidades que tiene el transportista aduanero, son cumplir con todas las obligaciones dadas por la recepción, salida y transporte (marítimo, terrestre o aéreo) de las unidades de mercancías, con el fin de que llegue al destino autorizado intactas (no modificaciones en su naturaleza o/y embalaje) y sean recibidas efectivamente por un auxiliar autorizado, según lo haya establecido por la Dirección General de Aduanas y otras autoridades aduaneras, que regulan el tránsito y la seguridad pública.

Además, según el artículo 31 de la Ley General de Aduanas, todo auxiliar que sea receptor de mercancías, vehículos y unidades de transporte bajo control aduanero, deben “comunicar la información que les solicite la autoridad aduanera, por los medios que esta determine y tendrán la responsabilidad de comprobar las condiciones y el estado de los embalajes, sellos y precintos” (p.29).

Obligaciones del transportista aduanero.

Las obligaciones de un transportista aduanero se establecen en los artículos 30 y 42 de la Ley General de Aduanas (2017), las cuales corresponden a las obligaciones básicas de los auxiliares y las obligaciones específicas del transportista:

- a) Permitir y facilitar la inspección aduanera de mercancías, vehículos y unidades de transporte, sus cargas y la verificación de los documentos o las autorizaciones que las amparen.
- b) Asignar personal para la carga, descarga o transbordo de mercancías.
- c) Reportar, por los medios que se establezcan reglamentariamente, las diferencias que se encuentren entre la cantidad de bultos u otros elementos de transporte realmente descargados o transportados y las cantidades manifestadas, las mercancías, los bultos u otros elementos de transporte dañados o averiados como consecuencia del transporte y cualquier otra circunstancia que afecte las declaraciones realizadas ante las autoridades aduaneras.
- d) Mantener intactos los mecanismos de control y seguridad colocados en bultos, vehículos y unidades de transporte.
- e) Transportar las mercancías por las rutas legales habilitadas y entregarlas en el lugar autorizado, dentro de los plazos que señalen las disposiciones administrativas, en vehículos y unidades de transporte que cumplan con las condiciones técnicas y de

seguridad.

f) Comunicar a la aduana, con anticipación al arribo de la unidad de transporte, la existencia de mercancías inflamables, corrosivas, explosivas o perecederas o de las que, por su naturaleza, representen un peligro para otras mercancías, personas o instalaciones, con el fin de darles un tratamiento especial.

g) Transmitir, por vía electrónica o por otro medio autorizado, antes del arribo de la unidad de transporte, los datos relativos a las mercancías transportadas. Esta información podrá sustituir el manifiesto de carga, para la recepción de las mercancías en las condiciones y los plazos que se establezcan por medio de reglamento.

h) Emitir el título representativo de mercancías.

i) Comunicar al estacionamiento transitorio respectivo la fecha de arribo a puerto de las mercancías. Esta comunicación deberá efectuarla la empresa de transporte internacional.

j) Trasladar los vehículos, las unidades de transporte y sus cargas, del estacionamiento transitorio al depósito aduanero, el día hábil siguiente al vencimiento del plazo señalado en el inciso a) del artículo 56 de esta Ley [sic]. Este traslado deberá efectuarlo la empresa de transporte internacional.

k) No trasladar a los estacionamientos transitorios unidades de transporte que contengan mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes, radiactivas, tóxicas, peligrosas u otras de similar naturaleza.

l) Entregar los bultos de entrega rápida separados del resto de la carga (pp.34-35).

El sistema TICA

El sistema de Tecnología de Información para el Control Aduanero o en sus siglas ‘TICA’ es un sistema informático del Servicio Nacional de Aduanas que “una modernización en la gestión aduanera, mediante el uso intensivo de la tecnología, con el objetivo de agilizar los procesos de exportación e importación” (Carrillo, Martínez y Peraza, 2019, p.42).

Todos los auxiliares de la función pública aduanera, funcionarios aduaneros, autoridades aduaneras, portuarias, diversos ministerios, oficinas gubernamentales/públicas involucradas en el comercio exterior e internacional y la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) usan esta herramienta de control aduanero. E inclusive, los individuos exportadores e importadores deben utilizarla.

Huelgas

Definición de huelga

Según Wolters Kluwer (s.f.) la huelga es “la manifestación extrema del conflicto colectivo de trabajo que implica la cesación en la actividad laboral, como medida de protesta en orden a la defensa y promoción de los intereses propios de los trabajadores” (párr.2), sin embargo, no es el único objetivo, motivo ni medios por la cual esta actividad colectiva se presenta, es por esto por lo que se amplía la definición, mencionando lo siguiente:

un sentido más amplio e impropio, la huelga puede suponer no una cesación en el trabajo sino una perturbación más o menos intensa y soportable tendente a obstaculizar el proceso de producción con el fin lícito y común de conseguir mejoras económicas y, en general, de las condiciones de trabajo (Wolters Kluwer, s.f., párr.2).

Las maneras en las que la huelgas se presentan en diversos espacios varían según la cantidad de individuos involucrados, lo rápido que quieran encontrar una solución (ambas partes), la disposición a un diálogo, las dificultades (premeditadas o no), la solución satisfactoria y permanente que concilien; el tiempo que se dura para que los empleadores quieran detener los daños (que sufrieron sus empleados, materiales, de producción, entre otros que pueden llegar a ser afectados) y buscar una solución del tiempo que persista el deseo de permanecer en la manifestación y abrirse al diálogo.

Huelgas en Costa Rica

Según la Ley para brindar seguridad jurídica sobre la huelga y sus procedimientos (2020), en el artículo (reformado) 371 del Código de Trabajo de Costa Rica, la huelga legal se denomina como

un derecho que consiste en la suspensión concertada y pacífica del trabajo, en una empresa, institución, establecimiento o centro de trabajo, acordada y ejecutada por una pluralidad de tres personas trabajadoras, como mínimo, que represente más de la mitad de los votos emitidos conforme al artículo 381, por los empleados o las empleadas involucrados en un conflicto colectivo de trabajo, para lo siguiente:

- a) La defensa y promoción de sus intereses económicos y sociales.
- b) La defensa de sus derechos en los conflictos jurídicos colectivos señalados en el artículo 386 (art.371).

Sin embargo, también es válida “la huelga que tenga por finalidad protestar contra políticas públicas, siempre que dichas políticas afecten de forma directa, los intereses económicos o sociales de los trabajadores” (Ley No. 9808, 2020, art.371). Además, no se afecta “el derecho a realizar marchas, concentraciones, mítines u otras manifestaciones permitidas por el ordenamiento jurídico que se realicen en horas no laborales, sin restricción alguna de duración” (Ley No. 9808, 2020, art.371) ni “el derecho a manifestarse de los trabajadores independientes o de aquellas personas que no se encuentren vinculadas a una relación laboral” (Ley No. 9808, 2020, art.371).

Entonces, para alcanzar ese porcentaje de apoyo mínimo que menciona el artículo previamente citado se requiere seguir este procedimiento:

1) Si en la empresa, institución, establecimiento o centro de trabajo existiera uno o varios sindicatos que, individual o colectivamente, reúnan la afiliación del cincuenta por ciento (50%) de las personas trabajadoras, este se tendrá por satisfecho si en la asamblea general del sindicato o los sindicatos convocantes, según sea el caso, se acuerda la convocatoria a la huelga conforme a lo dispuesto en el inciso e) del artículo 346.

2) Si en la empresa, institución, establecimiento o centro de trabajo no existiera un sindicato que por sí solo, o en conjunto con otros, reuniera el porcentaje indicado en el inciso anterior, se convocará un proceso de votación secreta, en el que tendrán derecho a participar todos los trabajadores, con las excepciones señaladas en el artículo siguiente. Este procedimiento especial de votación deberá ser supervisado por personal de la Dirección Nacional de la Inspección de Trabajo, quienes deberán estar presentes y dejar constancia de la legalidad de su cumplimiento. En este caso la huelga se entenderá acordada, si hubiese concurrido a votar al menos treinta y cinco por ciento (35%) del total de los trabajadores de la empresa, institución o el respectivo centro de trabajo, según sea el caso, y si obtiene el respaldo de la mitad más uno de los votos emitidos.

El empleador estará obligado a facilitar la participación en el proceso de votación, a brindar el tiempo necesario con goce de salario para garantizar el libre ejercicio del sufragio universal y a abstenerse de intervenir, directa o indirectamente, en el proceso de votación. Los centros de votación deberán estar en un lugar neutral, preferiblemente público y de fácil acceso.

3) En el supuesto de huelgas convocadas por personas trabajadoras de una misma ocupación u oficio, regirá el procedimiento indicado en los dos incisos anteriores [sic] pero considerando, exclusivamente, el total de los trabajadores y las trabajadoras de una misma profesión u oficio, que laboren en esa empresa, institución, establecimiento o centro de trabajo.

4) El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social deberá velar por la transparencia y legitimidad de este tipo de procesos; para ello, deberá emitir la reglamentación correspondiente.

5) Para los fines de las verificaciones previstas en este artículo, en relación con el acuerdo de huelga, se requerirá acta notarial, en el caso del inciso 1) anterior, o un informe levantado por la Inspección de Trabajo, en caso del inciso 2).

Cualquier violación a este artículo configurará una práctica laboral desleal en los términos del artículo 363 y será sancionado con la multa establecida en el inciso 6) del artículo 398 (Ley No. 9343, 2016, art.381).

Y ampliando el punto b del artículo 371 de la Ley No. 9808 (Ley para brindar seguridad jurídica sobre la huelga y sus procedimientos), los derechos en los conflictos jurídicos colectivos son los siguientes:

Si la huelga fuera declarada legal por los tribunales y se determinara, además, en la misma resolución, que los motivos de la huelga son imputables al empleador o a la empleadora, por incumplimiento grave del contrato colectivo de trabajo o el incumplimiento generalizado de los contratos de trabajo, del arreglo conciliatorio, de la convención colectiva o del laudo arbitral, por negativa a negociar una convención colectiva, a reconocer a la organización sindical, a reinstalar a los representantes de las personas trabajadoras a pesar de existir sentencia firme que así lo ordene, o por maltrato o violencia contra los trabajadores o las trabajadoras, condenará a aquel al pago de los salarios correspondientes a los días en que estos permanezcan en huelga. La liquidación respectiva se realizará por medio del proceso de ejecución de sentencia (Ley No. 9343, 2016, art.386).

Huelgas en 2018.

Durante el 2018 se dio la huelga más larga de la historia de Costa Rica, con una duración de aproximadamente 93 días, la cual inició en septiembre y culminó en diciembre. Una coalición de organizaciones sindicales, sociales y de otros sectores iniciaron la huelga general de cobertura nacional contra el proyecto de Ley No. 20580 de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, más conocido como el ‘Combo Fiscal’. Entre los grupos protestantes estaban los trabajadores de la salud, educación, telecomunicaciones, puertos, electricidad, entre otros (Alvarado y Martínez, 2018).

Los tipos de protesta en las primeras dos semanas de la huelga nacional según datos del Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica, fueron variados, desde bloqueos (este siendo el más común), marchas, concentraciones, reuniones (inclusive con

autoridades), hasta denuncias ante entidades nacionales e internacionales, declaraciones públicas, actos sobre la propiedad y la toma de estas (Alvarado y Martínez, 2018).

Estas tuvieron sus obvias consecuencias, como lo mencionó Avendaño (2018) de “El Financiero” hubo miles “de citas perdidas en los hospitales y clínicas de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), cientos de aulas de escuelas y colegios vacíos y algunos servicios del Estado que se prestan a medias” (párr.2) e inclusive se dieron daños en instalaciones de RECOPE (Refinería Costarricense de Petróleo) siendo que un empleado es “uno de los funcionarios sospechosos de averiar el sistema de distribución de gas GLP, cortando el suministro eléctrico y dañando piezas claves” (Presidencia de la República de Costa Rica, 2018, párr.1).

También se dieron ataques peligrosos contra las instalaciones del Ministerio de Hacienda con bombas molotov, que tenían una nota con amenazas; Madrigal (2018) del periódico digital Delfino.cr señaló que el “hecho se registró a las 22:10 horas y de acuerdo con la institución, de inmediato se trasladaron oficiales de Fuerza Pública, quienes al dialogar con el guarda de seguridad de Hacienda confirmaron el incidente” (párr.2).

Y conforme pasaba el tiempo, la fuerza y la participación de los diversos sectores fueron disminuyendo, más que todo por las declaratorias de ilegalidad en primera instancia a instituciones públicas que se mantenían en el movimiento. Hubo solicitudes por parte del Gobierno, que iniciaron en junio las gestiones para solicitar esta declaratoria y sancionar a los funcionarios que participaron (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 2018).

Posteriormente, instituciones como el Ministerio de Educación, la Caja Costarricense de Seguro Social, el Instituto Costarricense de Electricidad, RECOPE, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA) presentaron la misma solicitud a la Procuraduría General para gestionar las declaratorias, ante los Juzgados de Trabajo (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 2018). Específicamente algunas de las instituciones fueron las siguientes:

1. Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS)
2. Correos de Costa Rica

3. Sistema Nacional de Radio y Televisión (SINART)
4. Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
5. Instituto Costarricense de Electricidad (ICE)
6. Ministerio de Justicia y Paz (MJP)
7. Patronato Nacional de la Infancia (PANI)
8. Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos
9. Radiográfica Costarricense (RACSA)
10. Junta de Administración Portuaria para el Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)
11. Compañía Nacional de Fuerza y Luz (CNFL)
12. Comisión Nacional de Emergencias (CNE)
13. RECOPE
14. Instituto de Desarrollo Rural (INDER)
15. Ministerio de Salud
16. Junta de Protección Social
17. Banco Central de Costa Rica
18. Instituto Nacional de Aprendizaje (INA)
19. Ministerio de Hacienda
20. Imprenta Nacional
21. Seguridad Pública
22. Ministerio de Educación
23. INCOPECA
24. Ministerio de Cultura y Juventud (Presidencia de la República de Costa Rica, 2018, párr.3).

Finalmente, luego de que solamente quedaran los sindicatos de educadores y los gremios del Poder Judicial en el movimiento, poco a poco fueron desistiendo de su participación. Primero fue el Sindicato de Educadores Costarricenses (SEC), que luego de la declaración de ilegalidad en el sector de educación, acordaron regresar a sus puestos de trabajo en las aulas (Arrieta, 2018, párr.2-3), luego la Asociación Nacional de Educadores (ANDE) anunciaron lo siguiente:

EL DIRECTORIO Y EL CONSEJO NACIONAL DE REPRESENTANTES DE ANDE, AL SER LAS CATORCE HORAS DEL 06 DE DICIEMBRE DE 2018, ACUERDAN DAR POR FINALIZADA LA HUELGA INICIADA EL 10 DE SETIEMBRE DE 2018 (Asociación Nacional de Educadores [ANDE], 2018, párr.22).

Seguidamente, después “de 89 días, la Asociación de Profesores de Segunda Enseñanza (APSE), el último sindicato del sector de educación que se mantenía en huelga, [sic] terminó con el movimiento” (Vargas, 2018, párr.1) el 7 de diciembre, afirmando que esta “decisión es levantar el movimiento de huelga, para replantear la estrategia de lucha contra esta nefasta ley 9.635, llamada por nosotros Combo Fiscal, y por los nuevos proyectos que se están gestando en contra

del pueblo trabajador (...)” (Asociación de Profesores de Segunda Enseñanza [APSE], 2018, párr.4).

Por ende, solamente los gremios del Poder Judicial se mantenían en el movimiento contra el ‘combo fiscal’. Y un 11 de diciembre estos mismos sindicatos depusieron la huelga; esto “luego de que el Tribunal Superior de Trabajo ratificara, en segunda instancia, que la huelga de 236 funcionarios judiciales era legal, por no afectar servicios esenciales” (Madrigal, 2018, párr.2). Dando así, fin al conflicto generado por el proyecto de Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas.

Cabe aclarar que tiempo después se apelaron estas decisiones (declaratorias de ilegalidad) y ciertos tribunales anularon las sentencias de primera instancia, resultando algunas en veredictos positivos para las instituciones que participaron en las huelgas, pasando de ser ilegales (primera instancia) a ser legales (segunda instancia). En la siguiente tabla se representan las resoluciones de estas declaratorias para algunas de las instituciones públicas y descentralizadas (sindicatos, asociaciones y similares de estas).

Tabla 1. Declaratorias de ilegalidad y legalidad de las huelgas de 2018

Institución	Primera instancia	Razón jurídica	Segunda instancia	Razón jurídica
Acueductos y Alcantarillados	Huelga legal (declaratoria apelada)	Existe el derecho a oponerse a cambios laborales de la propuesta fiscal	Huelga legal	Se confirma la sentencia en primera instancia
Banco Central de Costa Rica	Huelga ilegal (declaratoria apelada)	No se probó la cantidad mínima de apoyo legal, no se cumplió con la conciliación previa ni es una huelga imputable al patrono.	Huelga ilegal	Se confirma la declaratoria de ilegalidad de huelga por el BCCR
Caja Costarricense de Seguro Social	Huelga ilegal (declaratoria apelada)	Las huelgas se prohíben en el sector salud	Huelga ilegal	Se confirma la sentencia apelada
Comisión Nacional de Prevención de	Huelga ilegal	No se cumplió con el porcentaje		

Riesgos y Atención de Emergencias		de participación mínimo y se considera un servicio esencial		
Compañía Nacional de Fuerza y Luz	Huelga ilegal (sentencia con lugar)	No se cumplió con los requisitos establecidos por el Código de Trabajo		
Correos de Costa Rica	Huelga ilegal	No se cumplió con los requisitos establecidos por el Código de Trabajo		
Instituto Nacional de Aprendizaje	Huelga ilegal	No se cumplió con los requisitos establecidos por el Código de Trabajo		
Instituto Nacional de Seguros	Huelga ilegal	Por no cumplir los requisitos establecidos por el Código de Trabajo		
Junta de Administración Portuaria para el Desarrollo de la Vertiente Atlántica	Huelga ilegal (declaratoria apelada)	Por ser un servicio esencial y no agotarse las vías legales de conciliación	Huelga ilegal	Se confirma la sentencia que declara la ilegalidad
Ministerio de Agricultura y Ganadería	Huelga ilegal (declaratoria apelada)	No se cumplió con los requisitos establecidos por el Código de Trabajo	Huelga legal	Se revocó la sentencia apelada y se declaró legal
Ministerio de Educación Pública (SEC, ANDE y APSE)	Huelga ilegal (declaratoria anulada por errores encontrados)	El movimiento no era pacífico	Huelga legal	No afectación a servicios esenciales ni demostración de que no haya sido pacífica
	Huelga ilegal (declaratoria apelada 1 mes después)	Movimiento no pacífico, afectó servicios esenciales y transgredió principios de razonabilidad y de proporcionalidad		

Patronato Nacional de Rehabilitación	Huelga ilegal (declaratoria apelada)	Por estar prohibido negociar cómo se dictamina la creación de una ley.	Huelga legal (sentencia revocada)	Por ser una huelga atípica y no se aplican los principios de proporcionalidad y razonabilidad
Poder Judicial	Huelga legal (declaratoria apelada)	Movimiento pacífico, apoyo de trabajadores y no afectación de los servicios esenciales	Huelga legal	No afectaba los servicios esenciales
Refinadora Costarricense de Petróleo	Huelga ilegal (declaratoria anulada)	Movimiento no pacífico y no se cumplió con los requisitos del Código de Trabajo	Huelga legal (declaratoria revocada)	No es un servicio esencial y falta de pruebas de movimiento violento

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de diversas fuentes de información.

Huelgas en 2019.

Durante el 2019 se dieron diversas huelgas y manifestaciones por parte de ciertas agrupaciones, por discrepancia con las decisiones del Gobierno de Costa Rica, tales como alumnos de colegios del país (incentivados y liderados por el Movimiento Estudiantil de Secundaria (MEDSE)), estudiantes y funcionarios de las universidades públicas, educadores (incentivados y liderados por asociaciones como la ANEP y APSE), sindicatos del sector salud e inclusive transportistas.

Primeramente, MEDSE, es una ‘organización’ de la cual no se tienen antecedentes ni información verídica de la elección de sus miembros y líderes, pero de lo que si se tienen datos es de la gran influencia que tuvieron en alumnos de varios colegios, los motivaban a protestar en las calles, bloquear y/o cerrar centros educativos por motivos no relaciones unos con otros, desde las Pruebas FARO, Educación Dual, exámenes de admisión a las universidades públicas, hasta las ‘pensiones de lujo’ y la Ley de Regulación de Huelgas (Miranda, 2019).

Este movimiento tuvo grandes fallas por la falta de información, por apoyarse en noticias falsas y la influencia de actores políticos, movimientos sindicales e individuos conocidos por usar

noticias falsas para manipular a las masas y querer sabotear al país (Miranda, 2019). Sin embargo, lograron ser parte de algunos resultados, como lo fue la renuncia de Edgar Mora al cargo de ministro de Educación.

Como segundo punto, los estudiantes y funcionarios de las universidades públicas, debido a la regla fiscal a las universidades públicas y que el Ministerio de Hacienda varió en el proyecto de presupuesto nacional como se transfieren (en el 2019) los recursos del Fondo Especial para la Educación Superior (FEES), haciendo que setenta millones de colones se clasificaran como transferencia de capital, por lo que se harían gastos solo en infraestructura y equipamiento y no se podrían hacer contrataciones de docentes y proyectos de investigación ni acción social (Marín, 2019), dando como consecuencia problemas de operación, administración, becas de los estudiantes, entre otras.

Ante esto se dieron declaraciones tanto del Dr. Henning Jensen Pennington, rector de la Universidad de Costa Rica (UCR en 2019), como de Guiselle Cruz Maduro, ministra de Educación, días después de lo denunciado por el rector de la UCR. Por parte del Dr. Henning Jensen Pennington, explicó que para realizar las funciones encomendadas por la Constitución Política de Costa Rica, se necesitan aproximadamente treinta y nueve mil novecientos millones de colones, dando paso a una emergencia general a la universidad estatal e hizo un llamado a la comunidad universitaria para defender la autonomía de la educación superior pública (Marín, 2019).

Y por parte de la ministra de Educación M. Sc. Cruz Maduro declaró que “hubo una “impresión” en la cláusula quinta del acuerdo del FEES, que generó la controversia sobre el destino de ₡70.000 millones a gasto de capital” (Cascante, 2019, párr.1) y que “nunca se definió que esos 70 mil millones se pusieran en la coetilla como parte del gasto de capital” (Cascante, 2019, párr.6).

La situación escaló hasta el punto de presentar una acción de inconstitucionalidad el 22 de enero por parte de las universidades estatales ante la Sala Constitucional por el recorte del FEES, que como se mencionó anteriormente, afectó directamente a la educación; con esta acción se buscaba “salvaguardar los derechos fundamentales de la educación superior, y hacer respetar el

artículo 85 de la Constitución Política de Costa Rica” (Kcuno, 2019, párr.2) e “impugnar el artículo 2º de la Ley N° 9632 del 28 de noviembre de 2018, Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2019” (Marín, 2019, párr.2).

Finalmente, luego de la toma consecutiva de los edificios de la Rectoría de la Universidad Nacional y de la Facultad de Ciencias Sociales de la UCR, a manos de los universitarios, las marchas de estos, los bloqueos de las carreteras y vías, la paralización de las universidades (Mora, 2019), el presidente de Costa Rica, Carlos Alvarado junto con autoridades universitarias y representantes estudiantiles, firmaron el 22 de octubre un acuerdo sobre el uso de los recursos del FEES (Jenkins, 2019), el cual se acuerda lo siguiente:

el monto de los fondos para infraestructura y equipamiento se definirá por los gobiernos de las universidades públicas en el marco del Plan Nacional de la Educación Superior Universitaria Estatal (PLANES); aparte de esto, no se debe crear ninguna clasificación del gasto (Jenkins, 2019, párr.2).

Aunque, algunos estudiantes siguieron con las huelgas y la toma de edificios posterior al acuerdo sobre el FEES, ya que les causó indignación el mismo y tenían intereses distintos según cada zona universitaria. Según Valverde (2019), las exigencias eran la renuncia del rector de la UCR (Henning Jensen) y de la decana Giselle Garbanzo, más transparencia en el uso del presupuesto, la reestructuración del plan de estudios y más espacios de estudio y que no se tomen represalias contra los que participaron en el movimiento, en contra del acuerdo entre los rectores y el Gobierno. A finales de octubre y en las siguientes semanas, se hicieron las negociaciones para terminar con esta huelga.

Como tercer punto, las huelgas de los educadores por parte de la ANEP y APSE. Con motivos de estar en contra del proyecto de ley que limitan el derecho de huelga y con exigencias de excluir a los colegios técnicos del proyecto de ley de Educación Dual y excluir la Educación Pública, como servicio esencial (APSE, 2019); además, estaban en contra del proyecto de ley de Empleo Público, se manifestaron en una huelga ‘intermitente’. Asimismo, es importante mencionar que según la sentencia adjuntada en un comunicado de APSE la huelga se declaró legal por el juez decisor, José Antonio Cordero Román, esto bajo el expediente 19-001922-0173-LA.

De ambas partes (los manifestantes/huelguistas y el Gobierno) se mencionaron agresiones, abusos y otras acciones ilegales. Los “sindicalistas denunciaron que los autobuses que trasladaban manifestantes a San José, fueron detenidos por oficiales de Tránsito” (May Grosser, 2019, párr.4) y “hubo reportes de enfrentamientos entre la policía y los manifestantes, así como denuncias de agresiones e insultos racistas por parte de los manifestantes a periodistas que se encontraban cubriendo los eventos” (May Grosser, 2019, párr.5).

Como cuarto punto, las huelgas de los sindicatos del sector salud. Se dieron las huelgas en “contra las regulaciones dispuestas en la reforma fiscal, relacionadas con el pago de incentivos” (Cordero, 2019, párr.11). A principios del mes de agosto se trató de llegar a un acuerdo, pero no se dieron resultados favorables (en perspectiva de la resolución de la problemática), días después, se publicó lo siguiente:

de 41 horas de negociación, las autoridades de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), representantes del Gobierno y los sindicatos del sector salud, acordaron al final de la tarde de hoy deponer la huelga y mantener vigente el acuerdo laboral firmado en febrero anterior, por ahora. (Cordero, 2019, párr.1).

Y siguiendo a la APSE y ANDE, se manifestó también, por estar en contra del proyecto de ley de Carlos Ricardo Benavides (regulación de huelgas), así declaró uno de los sindicatos del sector salud, UNDECA (Unión Nacional de Empleados de la Caja y la Seguridad Social), el texto del proyecto “profundiza, de manera salvaje, las disposiciones originales del proyecto, violentando la Libertad Sindical y el Derecho de Huelga, a contrapelo de nuestra Constitución Política y los convenios internacionales y pronunciamientos de OIT” (Unión Nacional de Empleados de la Caja y la Seguridad Social [UNDECA], 2019, párr.1).

Por último, los transportistas, entre los cuales están los taxistas, trailereros y camioneros. Los taxistas “salieron a manifestarse contra el gobierno para exigirle que tome acciones inmediatas para regular las plataformas tecnológicas como Uber” (Valverde, 2019, párr.1) teniendo ciertas afectaciones en las carreteras. Esta huelga de la ‘fuerza roja’ se suspendió luego de que el presidente Carlos Alvarado, el viceministro de Presidencia Juan Alfaro López hicieran un acuerdo, en el que el Gobierno se compromete a promover ante los diputados una ley que regule las plataformas de transporte (May Grosser, 2019).

Y los trailers y camioneros se manifestaron por la misma razón principal que la ANDE y APSE, el proyecto de ley que regularía las huelgas y por estar en contra de la entrada del Impuesto del Valor Agregado (IVA). Esta genero consecuencias considerables en las rutas del país, como lo fue la lentitud en el tránsito por bloqueos en carreteras, igualmente estos (transportistas) tuvieron influencia en las protestas para exigir la renuncia del ministro de Educación (Édgar Mora).

Se hace la aclaración de que en este apartado del marco teórico puede que se hayan omitido ciertos grupos que se manifestaron ese año y puntos o información relacionada a los motivos de las huelgas de las diversas agrupaciones mencionadas en ‘Huelgas en 2019’. Se consideraron las agrupaciones que tuvieron más repercusión y que más influenciaron en el año, además de mencionarse solamente las razones principales de cada uno de los cinco puntos desarrollados y no absolutamente todas las decisiones, comunicados y acciones que tomaron/hicieron estas.

Ley Para Brindar Seguridad Jurídica Sobre Las Huelgas y Sus Procedimientos (No. 9808)

Génesis de la ley

Debido a las huelgas sociales de 2018 y 2019, se implantaron muchas dudas en los costarricenses respecto a la regulación y limitación que existía (o que no existía) respecto a estas, por lo que, en 2018 el diputado Carlos Ricardo Benavides Jiménez y otros diputados y diputadas presentaron el proyecto de ley 21049 ‘Ley para brindar seguridad jurídica sobre la huelga y sus procedimientos’, asimismo la diputada Yorleny León Marchena presento el proyecto de ley 21097 ‘Ley de declaratoria de servicios públicos esenciales’.

Ambos proyectos fueron muy criticados (positiva y negativamente) tanto por sindicatos como por ciudadanos. En perspectiva negativa por asociaciones como la APSE y ANDE, que convocaron una huelga en contra del proyecto de ley 21049 y también por otras agrupaciones como los estudiantes de colegios, transportistas, etc., que participaron en estas junto a los educadores, ya que visualizaban la interrupción de los diputados (que presentaron el proyecto) como un freno o una limitación en su derecho de huelga y a su libertad de expresión.

Y en perspectiva positiva por aquellos ciudadanos costarricenses inconformes con la interrupción temporal de su derecho y libertad de tránsito, ya que por estas manifestaciones se interrumpían o se ralentizaban los servicios de transporte público, las carreteras se cerraban o las bloqueaban, etc., provocando llegadas tardías o la forzada ausencia a diversos lugares como centros de estudio o centros de salud y oficinas de trabajo.

Proyectos de ley.

Proyecto de ley 21049.

El proyecto de ley manifestó que acorde a los plenos derechos de los ciudadanos costarricenses y poder garantizar estos, el Estado debe asegurar el respeto y su cumplimiento ya que está obligado a

garantizar esa continuidad, especialmente en aquellos servicios esenciales para la población, puesto que de ellos dependen la vida, la salud, la seguridad de las personas, tales como: servicios hospitalarios, suministro de electricidad, agua y combustibles, fuerzas de policía, controladores aéreos y marítimos, comedores escolares y servicios para la atención de emergencias, entre otros. Por lo tanto, la continuidad en la prestación de esos servicios no debe verse interrumpida bajo ninguna circunstancia (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2018, párr.1).

También se mencionan las deficiencias que tenía la legislación costarricense en el procedimiento de poder declarar una huelga como ilegal, la necesidad de definir un concepto de la huelga y el derecho de esta que tienen los ciudadanos, e incluso establecer limitaciones en los servicios esenciales, esto por los movimientos huelguísticos que afectaron en salud, seguridad y tranquilidad de la población.

Proyecto de ley 21097.

El proyecto tuvo origen en los movimientos huelguísticos que se dieron en 2018, en este se especulaba sobre el derecho de huelga y la interrogante de ¿un servicio ofrecido a la ciudadanía no es esencial? Esto debido a que se tenían más libertades en los sectores no pertenecientes a los servicios esenciales, además que causaba muchas confusiones e interpretaciones incorrectas y que

(se consideraba) beneficiaba solo a ciertos individuos. Cabe aclarar que según la Real Academia Española (2020) la definición de servicio esencial es aquel “trabajo cuya interrupción es susceptible de poner en peligro la vida, la salud o la seguridad de toda o parte de la población”.

Concepto de la Ley No. 9808, según el ordenamiento jurídico costarricense

Entonces, considerando los proyectos de ley 21049 y 21097, el descontento ciudadano y otros factores, se procedió el 21 de enero de 2020 en las

reformas para la agilización de procesos. Se reforman los artículos 81, 349, 371, 373, 376, 377, 378, 379, 385, 661, 663, 664, 666, 667, 668 y 707 de la Ley N.º 2, Código de Trabajo, de 27 de agosto de 1943. (Ley No. 9808, 2020, art. 1).

Entre las cuales se reguló y limitó las obligaciones que deben tener los sindicatos, como establecer un plazo de treinta días para cumplir con el envío anual de una nómina completa de los miembros, en la que se debe agregar un medio electrónico que esté registrado y actualizado ante el Ministerio de Trabajo, por el cual deben de atender notificaciones (exclusivamente) de los trámites de calificación de movimientos huelguísticos y serán de acceso público (esto dado por el Ministerio de Trabajo) (Ley No. 9808, 2020).

Asimismo, se establecieron prohibiciones a ciertos individuos o grupos que quieran manifestarse y pautas para que estos movimientos sean legales. Respectivamente, en el artículo 376, por su carácter esencial (en nueve incisos se vetan servicios como los de salud, transporte, bomberos, de actividades de comercio internacional, de ámbitos de cuidados de la niñez y la población adulta mayor y vulnerable por discapacidad) y en el artículo 377 (incisos que los individuos que laboren deben cumplir).

Teniendo la herramienta jurídica un carácter más estricto en materia de apelaciones, ya que durante “la tramitación del proceso no será admisible ninguna apelación. Únicamente la sentencia de calificación del movimiento será recurrible en los términos señalados en el artículo 663” (Ley No. 9808, 2020, art.668).

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la Investigación

El enfoque cualitativo, según Hernández, Fernández y Baptista (2014) “se selecciona cuando el propósito es examinar la forma en que los individuos perciben y experimentan los fenómenos que los rodean, profundizando en sus puntos de vista, interpretaciones y significados” (p.358) y se caracteriza por basarse “en métodos de recolección de datos no estandarizados ni predeterminados completamente. Tal recolección consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos más bien subjetivos)” (p.7).

Y, se ambiciona estudiar las perspectivas de individuos relacionados directa e indirectamente con el tránsito de exportación de mercancías, respecto a las implicaciones de las huelgas sociales de 2018 y 2019, además de recolectar datos que aclaren las interrogantes de la presente. Por ende, se demuestra el motivo del enfoque cualitativo de esta investigación.

Diseño de la Investigación

En la presente investigación se pretende entrevistar a varios individuos, para poder conocer sus experiencias y perspectivas respecto a las huelgas que se dieron en Costa Rica en 2018 y 2019 y valorando que Hernández et al. (2014) definen que en el diseño fenomenológico se obtienen los puntos de vista de los participantes y se observa, describe y comprende lo que estos tienen en común, acorde con sus experiencias en un determinado fenómeno (p.493), se considera que esta propuesta coincide con dicho diseño de investigación.

Se proyecta averiguar cuáles son las implicaciones de las huelgas sociales en el tránsito de exportación de mercancías por los puertos de Limón y Moín en el periodo previamente mencionado, por medio de entrevistas que se realizan a individuos relacionados directa e indirectamente con el escenario planteado. Entonces, acorde con Hernández et al. (2014) una de las premisas de este diseño metodológico, es que “se pretende describir y entender los fenómenos

desde el punto de vista de cada participante y desde la perspectiva construida colectivamente” (p.494).

Fuentes de Información

En esta investigación se utilizarán fuentes primarias y secundarias, las cuales aportarán conocimiento e información que darán fundamento y contribuirán a cumplir los propósitos del presente estudio.

Fuentes primarias

Hernández et al. (2014) mencionan que las fuentes primarias son aquellos documentos que contienen resultados de estudios, como libros, tesis y disertaciones, foros y páginas en internet, antologías, documentos oficiales, entre otros; estos se buscan en centros o sistemas de información, bases de referencias y datos (pp.61-62). Este tipo de fuente contiene información verídica y evaluada; no obstante, se debe hacer una indagación minuciosa en si se hace por medios digitales, sitios oficiales de universidades (Universidad de Costa Rica, Universidad Nacional Autónoma de México, etcétera. Y en otros medios como ‘Google académico’, con el fin de no caer en documentos de dudosa procedencia que puedan desmeritar por completo la investigación.

Fuentes secundarias

Como fuente secundaria se tiene el cuestionario que se aplicará en las entrevistas, la cual según Hernández et al. (2014) “se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados)” (p.403) y a través de esta, según Janesick (1998), citado por Hernández et al. (2014) “se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados, respecto a un tema” (p.403). En el presente caso será acorde al tema y la problemática de la investigación.

Muestra

Según Battaglia (2008), citado por Hernández et al. (2014), las muestras por conveniencia “están formadas por los casos disponibles a los cuales tenemos acceso” (p.390) y en la investigación se toman en cuenta, las situaciones que puedan imposibilitar u obstaculizar la correcta toma de entrevista.

Los individuos por estudiar son aquellos que se vieron afectados (positiva, negativa o neutralmente) por las huelgas sociales de 2018 y 2019, que son parte del proceso de tránsito de exportación de mercancías; concordando así con la definición de Hernández et al. (2014), la muestra es aquel subgrupo de la población que cuenta con elementos pertenecientes a un conjunto definido en sus características (población) (p.175).

La elección de esta se da según las particularidades en común que comparten los individuos, debido a la estrecha, lejana o relacionada conexión que tienen con el tránsito y las exportaciones de mercancías que se dan desde Costa Rica, siendo así, muestras orientadas a la investigación cualitativa. En la tabla 1, se detallan los entrevistados de la investigación.

Tabla 2. Muestra de la investigación

Entrevistado	Razón	Puesto
Entrevistado 1	Entidad pública relacionada con las exportaciones.	Asesoría en logística. Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica.
Entrevistado 2	Cuenta con conocimientos jurídicos y comerciales.	Profesor de Derecho Comercial.
Entrevistado 3	Cuenta con conocimientos jurídicos y comerciales.	Profesora de Derecho Comercial.
Entrevistado 4	Empresa especializada en logística de exportación y poseen conocimiento del tránsito de exportación.	Departamento de Exportaciones. Logistic Supplier.
Entrevistado 5	Empresa con abundante conocimiento en los puertos y exportaciones marítimas.	Ocean Freight Team. DHL.
Entrevistado 6	Empresa con competencia en logística de transporte.	Jefatura de logística. SELGROUP.
Entrevistado 7	Compañía de servicios de transporte terrestre.	Departamento de Operaciones. Grupo LINC S. A.

Entrevistado 8	Empresa enfocada en la movilización de mercancías.	Gerencia General. SETRANA S. A.
Entrevistado 9	Empresa exportadora de piña.	Gerencia de Producción. Piñera Sucato S. A.
Entrevistado 10	Empresa exportadora bananera.	Gerencia General. Varcli Pinares S. A.
Entrevistado 11	Terminal involucrada en las exportaciones por Moín y cuenta con vastos conocimientos en la logística de los puertos.	Departamento Comercial. APM Terminals Moín.
Entrevistado 12	Empresa exportadora de diversas frutas.	Coordinación de exportaciones. Exotic Fruit Exports S. A.
Entrevistado 13	Cuenta con conocimientos jurídicos y comerciales.	Profesor de Derecho Comercial.

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la presente investigación.

Unidades de Análisis

La unidad de análisis según Hernández et al. (2014) se puede determinar como el caso a estudiar que se escogió (p.172). Y, acorde con los objetivos específicos de la presente investigación; se tomaron dos unidades de análisis, los usos de los puertos de Moín y Limón y las repercusiones de las huelgas sociales.

Tabla 3. Matriz de codificación

Objetivo	Unidad de Análisis	de Subunidad	Definición conceptual	Instrumento	Ítem
Exponer la importancia del uso de los puertos de Moín y Limón para el comercio exterior de Costa Rica durante el 2018 y 2019.	Usos de los puertos de Moín y de Limón	Nacional Empresas	“Lugar en la costa o en las orillas de un río que [sic] por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y	Cuestionario	1-3

Identificar las repercusiones de las huelgas sociales de 2018 y 2019 al sector exportador orientado en el tránsito de mercancías hacia los puertos de Moín y Limón.	Repercusiones de las huelgas sociales	Impactos	desembarco, etc.” (Real Academia Española, 2020).	Cuestionario	4-8
		Entidades	La huelga es “un mecanismo de presión orientado a poner fin a un conflicto” (Arrieta, Arango, Fernández, Vieco, Sepúlveda, Restrepo y el Centro de Estudios Sociales y		
		Casos particulares	Laborales, 2020).		
		Ley			

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la presente investigación.

Instrumentos Utilizados en la Investigación

El instrumento de investigación según Grinnel, Williams y Unrau (2009), citado por Hernández et al. (2014) “es aquel que registra datos observables que representan verdaderamente los conceptos o las variables que el investigador tiene en mente” (p.199), por lo que se establece el cuestionario y la entrevista como los instrumentos a utilizar para recolectar la información necesaria, ya que estos cuentan con confiable consistencia en sus resultados, una credibilidad sensata (debido a que los entrevistados serán individuos específicos del área de estudio) y una confirmación de los datos e información adecuada.

Cuestionario

Considerando los temas, los objetivos y la problemática de la presente investigación, se considera oportuno definir que el cuestionario será de preguntas abiertas, las cuales son de análisis, de valoración, cuyas respuestas no se limitan, ni se delimitan las alternativas que tiene el

entrevistado (Hernández et al., 2014, p.220); además, la muestra podrá ampliar o profundizar la información que otorgue al entrevistador.

Entrevista

Se usará el instrumento de la entrevista, que según Hernández et al. (2014). Se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados)” (p.403) y “a través de las preguntas y respuestas se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados respecto a un tema” (Janesick, 1998, citado por Hernández et al., 2014, p.403).

Además, se aplicará la entrevista semiestructurada, la cual tiene como guía el instrumento del cuestionario “y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información” (Hernández et al., 2014, p.403).

Proceso para la Recolección y Análisis de Datos

Se realizará una recolección de datos (“Acopio de datos en los ambientes naturales y cotidianos de los participantes o unidades de análisis” (Hernández et al., 2014, p.397)) mediante la consulta y citación de diversas fuentes de información, como se mencionó anteriormente en el presente capítulo se hará uso de primarias y secundarias (fuentes). Primarias, a individuos (especificados en la tabla 1) a través de los instrumentos de la entrevista y cuestionario.

La mayoría de las entrevistas se realizan por medio de plataformas digitales como Zoom y Microsoft Teams o por llamadas de voz; además, no se hará ninguna de manera presencial, esto debido a la pandemia mundial y el cumplimiento de los protocolos sanitarios, como no asistir a lugares muy concurridos, ni relacionarse por mucho tiempo con individuos que son ajenos a la burbuja social, etcétera.

Las secundarias, con libros electrónicos, sitios web oficiales, noticias de periódicos digitales y similares que estén relacionados directa e indirectamente con el tema de investigación.

Se procederá a buscar los individuos, empresas, cámaras y similares que cuenten con experiencia y/o conocimiento en el área de la investigación para aplicar los instrumentos de la entrevista y el cuestionario. Seguidamente, por medio de correos electrónicos y llamadas para solicitar una cita y en los casos de respuesta positiva, se planificará un día y hora específica según lo establezca el futuro entrevistado, y se establecerá la manera como se aplicará la entrevista: presencial, virtual (en este caso, se establecerá por cuál plataforma digital) o por llamada de voz.

Posteriormente, se hará un análisis de los datos recolectados en las entrevistas, con el fin de responder la interrogante del problema y los objetivos de la investigación. También. Este procedimiento de análisis se efectuará a partir de los datos obtenidos; se crearán las categorías de análisis (conceptos o datos importantes que los entrevistados mencionen de diversas maneras, pero manteniendo la misma idea central). Estas categorías, luego, se deben valorizar, analizar y describir, según correspondan con el tema e intereses de la investigación.

Siguiendo de esta manera los propósitos del análisis cualitativo, estipulados por Hernández et al. (2014), los cuales indican lo siguiente:

- 1) explorar los datos, 2) imponerles una estructura (organizándolos en unidades y categorías), 3) describir las experiencias de los participantes según su óptica, lenguaje y expresiones; 4) descubrir los conceptos, categorías, temas y patrones presentes en los datos, así como sus vínculos, a fin de otorgarles sentido, interpretarlos y explicarlos en función del planteamiento del problema; 5) comprender en profundidad el contexto que rodea a los datos, 6) reconstruir hechos e historias, 7) vincular los resultados con el conocimiento disponible y 8) generar una teoría fundamentada en los datos (p.418).

Posteriormente, se hará una valoración e interpretación del análisis de cada una de las categorías creadas, que se titulará como 'Interpretación de datos'; este no tendrá tendencias de conclusiones sino que se examinará la información de las muestras, los puntos centrales, el estudio de estas, y los fundamentos teóricos dados.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

Este capítulo presenta el análisis de resultados de los datos obtenidos de las entrevistas, según la muestra de investigación. Se establece que el orden del capítulo será: una tabla llamada ‘Unidades y Categorías de Análisis’ que grafica las categorías que surgieron de las unidades (ya establecida en la matriz de codificación). Estas unidades corresponden al punto central de cada uno de los objetivos específicos de la investigación.

La segunda parte será describir y analizar cada categoría. Este análisis se hace confrontando lo expresado por las fuentes de información con la teoría que le da el sustento científico a la investigación. Una vez descritas y analizadas cada una de las categorías, se realiza un apartado de interpretación de datos, el cual consiste en interrelacionar las categorías para darle respuesta al problema de investigación.

Tabla 4. Unidades y Categorías de Análisis

Unidad	Categorías
Usos de los puertos de Moín y de Limón	1. Descongestionamiento portuario 2. Acceso a mercados europeos 3. Mayor movilización de exportaciones e importaciones 4. Eficiencia en carga y agilidad de mercancías 5. Operaciones de puerto distintas 6. Los puertos del Caribe son más importantes 7. Relevancia equivalente entre puertos 8. Logística de la empresa 9. Administración portuaria 10. Mercado meta o cliente a exportar 11. Monopolio en puertos
Repercusiones de las huelgas sociales	1. Pérdidas económicas 2. Vandalismo 3. Impactos en las carreteras 4. Impactos en las zonas portuarias 5. Imagen negativa del país a nivel internacional 6. Esfuerzos necesarios para la recuperación de daños 7. Acciones gubernamentales lentas 8. Afectación equivalente en mercado exportador

-
9. Huella significativa en PYMES, transportistas aduaneros y trabajos informales
 10. La ley 9808 no es un impedimento a los futuros impactos de las huelgas en el comercio internacional
-

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la presente investigación.

Unidad de análisis I: Usos de los puertos de Moín y de Limón

La unidad de análisis de usos de los puertos de Moín y Limón surge del primer objetivo específico de esta investigación, el cual es ‘Explicar la importancia del uso de los puertos de Moín y Limón para el comercio exterior de Costa Rica, durante el 2018 y 2019’. Teóricamente los puertos son “lugares geográficos estratégicos que se encuentran al borde de los océanos, mares, ríos o lagos. Estas ubicaciones luego se desarrollan para designar instalaciones para la carga y descarga de buques de carga” (Corporativo Costa Afuera, 2018, párr.13).

Se originan once categorías a partir de la información obtenida de las muestras de la investigación, las cuales son las siguientes:

1. Descongestionamiento portuario
2. Acceso a mercados europeos
3. Mayor movilización de exportaciones e importaciones
4. Eficiencia en carga y agilidad de mercancías
5. Distintas operaciones de puertos
6. Los puertos del Caribe son más importantes
7. Relevancia equivalente entre puertos
8. Logística de la empresa
9. Administración portuaria
10. Mercado meta o cliente a exportar
11. Monopolio en puertos.

Seguidamente se hará una descripción de cada categoría, tomando en cuenta las respuestas de los entrevistados y, posteriormente, realizando un análisis de estas categorías.

Categoría 1: Descongestionamiento portuario

Descripción.

Según la información suministrada por los entrevistados, surge la presente categoría debido a la entrada de APM Terminals Moín y la presencia de JAPDEVA en los usos de los puertos. A continuación, se evidencian las respuestas dadas:

- ✓ *“Nos benefician en temas de citas, manejo de contenedores y trazabilidad de estos (refiriéndose a los puertos caribeños). Con respecto al descongestionamiento de Moín por parte de JAPDEVA, permite una mayor eficiencia en cuanto al buque petrolero, por ejemplo, para el recibo a granel de los combustibles en el muelle de RECOPE, así como la importación de papel, acero y abonos. Entonces esto permite que ambos puertos sean combatibles entre sí, ¿en qué sentido? En que optimizan la importación de bienes o la exportación de estos sin que haya un choque entre las modalidades de granel y carga contenerizada.*
Y por la agilización de las estibadoras y los buques graneleros, su tiempo de operación se ve reducido y es más eficiente el recibo de mercancías a granel, como acero, abonos e incluso papel”. (Entrevistado 1).
- ✓ *“Con la entrada de APM beneficio en sentido del descongestionamiento portuario y al no estar administrado por una entidad gubernamental y presentarse huelgas, paros laborales y demás, las operaciones siguen funcionando 24/7; caso contrario a lo que se tenía con JAPDEVA que se interrumpían por huelgas o alguna que otra gestión del sindicato de JAPDEVA.*
El de Limón es el puerto donde entran mayores volúmenes de importaciones y salen mayor volumen de exportaciones del país, en comparación con Caldera; entonces es el mayor puerto comercial de Costa Rica”. (Entrevistado 5).

Análisis.

Con la entrada de APM Terminals Moín a Costa Rica se originaron una serie de ventajas comerciales al país y al puerto marítimo mismo, como el descongestionamiento de estos y la eficiencia con la que se manejan sin casos que priven de sus servicios; contrario a lo que sucedía con JAPDEVA, el descontento continuo de sus colaboradores y las acciones que tomaban estos en contra de la Junta. Sin embargo, no se deja de lado las acciones y esfuerzos que hace JAPDEVA.

Deshacer el congestionamiento portuario, que suele presentarse según Morales (2018) por factores como el clima, mala infraestructura en el muelle (ralentizando las operaciones del puerto), falta de administración eficaz y centrada y una escasez de mano de obra en general; es un hecho que todo país debe de tomar en cuenta para la mejora y promoción de su comercio internacional, ya que conlleva riesgos económicos al puerto, a las empresas, a los transportistas, a las navieras y al Gobierno.

Aunque se debe de aclarar que ambos operadores portuarios son una fuente de comercio importante, en cuanto a porcentajes de exportaciones e importaciones junto al puerto de Limón.

Categoría 2: Acceso a mercados europeos

Descripción.

Esta categoría representa las respuestas de las muestras de la investigación, acerca de uno de los puntos con mayor importancia de los puertos de Limón y Moín al país, exponiendo que:

- ✓ *“El uso de Moín para todos los exportadores es fundamental desde el punto de vista de la salida de los productos.*

Facilita el tránsito de mercancías para importación, sobre todo aquellas que van hacia los puertos europeos porque tenemos solamente dos puertos de salida y por lo tanto, hay una gran cantidad de productos que van hacia mercados europeos; entonces requiere que Moín esté siempre activamente estibando para que pueda incorporar los contenedores y de ahí

que haya un flujo constante. Si no hay mucha mercadería sobre todo de productos del trópico que tenemos (percederas) se perderían si no se trabaja activamente Moín.

En general, los usos de los puertos. Es una de las rutas dependientes de los mercados a los cuales nosotros tengamos acceso a nivel internacional, como tenemos una gran demanda de productos hacia Europa, entonces, Limón se convierte en un muelle o un puerto idóneo para poder sacar esa mercadería, porque muchos productos que van hacia Estados Unidos es precisamente el puerto de Caldera”. (Entrevistado 2).

- ✓ *“El puerto de Moín es la puerta que tiene el país de las exportaciones hacia Europa, las costas atlánticas se usan para mover la carga contenerizada congelada y seca, por lo que es fundamental para el crecimiento del país.
Beneficia el flujo importante de mercancías de Nicaragua, por lo cual muchas mercancías llegan a APM (Terminals) o a Limón para ser exportadas a Europa y otros puertos”. (Entrevistado 4).*
- ✓ *“Tanto el puerto de Moín como el de Limón representan gran beneficio para el país, ya que permite el ingreso comercial de mercancías provenientes de Europa y de la costa este de Estados Unidos”. (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Alineado con que geográficamente, los principales mercados de nuestros productos van para el noreste de los Estados Unidos (entiéndase New York, New Jersey, Filadelfia) y también para el norte de Europa (entiéndase Bélgica, Inglaterra, Holanda, Francia)”. (Entrevistado 11).*

Análisis.

Los puertos de Moín y de Limón dan la oportunidad al país de poder tener contacto, hacer alianzas y comercializar mercancías con países europeos. Tal como lo mencionan los entrevistados un importante volumen de productos transitan por ellos, esto es respaldado por JAPDEVA (s.f.) con su completo portuario que “tiene una posición geográfica estratégicamente privilegiada, ya que

encuentra ubicado a 12 horas de la mayor afluencia de las rutas comerciales del mundo direccionadas hacia norte América, Sur América, el Caribe y Europa (...)” (párr.2).

Además, con la adición de la Terminal de Contenedores de Moín al país, se da “una conexión directa entre el puerto de Moín y los mercados de Europa y de Asia, sin necesidad de hacer trasbordo de la mercadería” (Arrieta, 2019, párr.2), se origina así beneficios tanto para los puertos como para las mismas empresas exportadoras e importadoras costarricenses.

Según la organización EuroCámara (s.f.), Costa Rica es el principal exportador de Centroamérica a la Unión Europea (es el tercer mercado destino del país) y es el segundo destino de exportación de la Unión Europea; además, el mercado costarricense posee una oferta exportable diversificada y con más valor agregado, con productos como el banano, piña, prótesis de uso médico, y otros tipos de dispositivos médicos, para el 2017 y con las importaciones son principalmente medicamentos, automóviles, antisueros y productos de hierro y acero.

La importancia de este mercado se refleja también en las estadísticas por región que tiene PROCOMER, con exportaciones de Costa Rica hacia Europa, un total de dos mil quinientos cuatro millones de dólares con una participación de exportaciones de un 22 % (PROCOMER, 2021); según the Observatory of Economic Complexity (s.f.) para el 2018 se dio un total de \$1,85MM, los orígenes, que vemos representados en la siguiente tabla:

Tabla 5. Orígenes de las importaciones europeas en 2018

País europeo	Porcentaje	Valor de importaciones
Alemania	18,00 %	\$334 M
España	14,10 %	\$261 M
Suiza	11,30 %	\$209 M
Italia	10,60 %	\$196 M
Reino Unido	5,78 %	\$107 M
Países Bajos	5,59 %	\$104 M
Francia	4,94 %	\$91,5 M
Ucrania	4,40 %	\$81,5 M
Bélgica-Luxemburgo	4,21 %	\$78,1 M
Rusia	3,56 %	\$66,1 M
Irlanda	3,29 %	\$60,9 M
Suecia	2,48 %	\$46 M
Hungría	1,99 %	\$36,8 M

Dinamarca	1,67 %	\$31 M
Austria	1,38 %	\$25,6 M
Finlandia	1,10 %	\$20,4 M
Polonia	1,10 %	\$20,3 M
Bielorrusia	1,04 %	\$19,2 M
Portugal	0,83 %	\$15,4 M
Lituania	0,39 %	\$7,19 M
Bulgaria	0,23 %	\$4,18 M
Eslovenia	0,22 %	\$4,02 M
Chequia	0,59 %	\$10,9 M
Noruega	0,27 %	\$4,98 M
Eslovaquia	0,23 %	\$4,3 M
Rumania	0,18 %	\$3,31 M
Grecia	0,16 %	\$2,91 M
Estonia	0,097 %	\$1,8 M
Letonia	0,095 %	\$1,76 M
Serbia	0,087 %	\$1,62 M
Islandia	0,066 %	\$1,21 M
Malta	0,019 %	\$353 k
Croacia	0,012 %	\$228 k
Other Europa	0,016 %	\$305 k

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de the Observatory of Economic Complexity.

Y para 2019, según el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (2019) en un gráfico titulado ‘Costa Rica: Principales socios comerciales, 2019’, la Unión Europa representa un 11 % de esta. Entonces, es clara la relevancia de tener a Europa como mercado de destino y como continente para importar, para mantener el flujo constante de mercancías sin interrupciones abruptas que retrasen o paralicen por completo los puertos de Limón y de Moín; además de ser fundamental para el crecimiento del país y de las empresas involucradas, en estas actividades comerciales.

Categoría 3: Mayor movilización de exportaciones e importaciones

Descripción.

La categoría describe los aportes de los profesionales en el área respecto a los puertos caribeños y el gran porcentaje que representan para las actividades de la exportación y la importación. Ellos mencionan lo siguiente:

- ✓ *“Promueve el comercio y el turismo en la zona, además de crear nuevos empleos y por ende ayuda a combatir la violencia y el crimen existente. El problema es que la realidad es otra y los índices de desempleo aumentaron en lugar de beneficiar, pero debemos tener claro que se requiere avanzar hacia una transformación productiva.
Lo que pasa es que el puerto de Limón moviliza más de un ochenta por ciento de las exportaciones e importaciones del país, por ello la administración debe ser buena y no ineficiente, así lo beneficia en la creación de nuevos empleos”. (Entrevistado 3).*
- ✓ *“Según la última estadística que vi, propiamente en Limón ingresaba el 80 % de nuestras importaciones, entonces definitivamente tienen un valor significativo y Moín es el puerto por excelencia en Costa Rica”. (Entrevistado 7).*
- ✓ *“Todas las exportaciones prácticamente salen por el puerto de Moín.
Para exportaciones, importaciones básicamente. Además, es más cómodo para el sector del Atlántico”. (Entrevistado 9).*
- ✓ *“Diría que es una arteria para el país, pues es uno de los mayores puntos de importación y exportación del país, en términos macroeconómicos, es la mayor fuente de ingresos del país”. (Entrevistado 10).*
- ✓ *“Prácticamente el ochenta por ciento del comercio internacional de Costa Rica se mueve por los puertos del Caribe (costarricense)”. (Entrevistado 11).*
- ✓ *“Puertos con gran nivel de importación y exportación de bienes, se realiza por estos puertos”. (Entrevistado 12).*
- ✓ *“El tránsito mayor de mercaderías de nuestro país se inicia por los puertos de Moín y Caldera, el principal es Moín porque nuestro principal socio comercial hasta el día de hoy sigue siendo Estados Unidos; entonces, precisamente los Estados Unidos y demás infraestructura naviera está más desarrollada por el Mar Caribe nuestro, razón por la cual estos puertos (refiriéndose*

a los puertos de Caldera y Moín) *sí benefician notablemente el manejo de productos y lo que es el desarrollo del país.*

Es el principal punto de entrada de mercancías y exportaciones nuestras (refiriéndose al puerto de Limón), el grueso se hace por ese punto, ahí es donde está la nueva parte y etapa de desarrollo del país". (Entrevistado 13).

Análisis.

Como mencionan los entrevistados, las exportaciones e importaciones de bienes en Costa Rica se dan, en su mayor parte, por los puertos de Limón y Moín, gracias a su posición estratégica hacia Europa y una parte de Estados Unidos de América. Según la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (2019), en su gráfico número diez, titulado ‘Costa Rica: Carga desembarcada y embarcada, según puerto, (Miles de toneladas métricas), años 2017-2018, se representa que por Limón Moín para 2018, el total de la carga desembarcada fue de cinco mil ciento setenta y nueve toneladas y la embarcada fue de seis mil quinientos setenta y seis toneladas.

De igual manera, según la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (2019), en el mismo gráfico, se representa la carga desembarcada y embarcada por la Terminal de Contenedores de Moín, APM Terminals Moín, la cual para 2018 fue de ochenta y dos mil (desembarcada) y trescientos treinta y dos mil (la embarcada). Por ende, una suma importante de las mercancías exportadas e importadas se da por estos puertos, que además representan una gran relevancia y promoción para sus actividades directas e indirectas, como son el turismo y el comercio de individuos a los alrededores.

Categoría 4: Eficiencia en carga y agilidad de mercancías

Descripción.

La categoría refleja la perspectiva de las muestras respecto a la ventaja de tener a APM Terminals Moín para el país centroamericano.

- ✓ *“Al tener un Puerto de primer mundo los costos de embarque y desembarques de las mercancías son más bajos por el tiempo de atraque de las naves. Tenemos como país la capacidad de traer más buques post-panamax, lo que permite una mejora en la capacidad de carga del país y su agilidad”. (Entrevistado 8).*
- ✓ *“Definitivamente decir si alguno es mejor u otro puede ser una subjetividad o se puede demostrar si lo analizas desde el punto de vista de infraestructura, el Caribe está un poco más preparado para recibir barcos más grandes y aumentar la conectividad al país que al final es uno de los temas que (como país) nos interesa”. (Entrevistado 11).*
- ✓ *“Dependiendo de la industria, sin embargo actualmente con la nueva terminal de contenedores, Moín (refiriéndose al puerto marítimo) moviliza una gran cantidad de equipos y exportaciones a mayor volumen a Europa y USA”. (Entrevistado 12).*

Análisis.

Al ser Costa Rica un país en vía de desarrollo, aspectos como la Inversión Extranjera Directa (IED) y la entrada de empresas como APM Terminals con abundante experiencia en ámbitos portuarios mundiales, con herramientas y maquinarias más modernas que las que se tenían en el país, amplían las posibilidades y oportunidades de atraques de buques con mayor capacidad, con lo cual se le da más movilización comercial con tiempos reducidos, a Costa Rica.

Esto es respaldado por declaraciones del Director General de APM Terminals Moín; manifestó que se logró alcanzar en el 2020, “hitos relevantes, tales como la apertura de nuevas rutas, el mejoramiento constante de servicios directos desde Limón hasta China, el aumento de la eficiencia portuaria, el incremento en la competitividad y la atracción de buques con mayor capacidad (...)” (APM Terminals Moín, 2020, párr.2).

Categoría 5: Distintas operaciones de puertos

Descripción.

La quinta categoría corresponde a operaciones portuarias, de acuerdo con lo expresado por los entrevistados, que manejan los puertos de Moín, Limón y Caldera, en Puntarenas. A continuación, se detallan las respuestas:

- ✓ *“Hay un tema importante, los puertos de Limón y Caldera tienen un tipo de operación distinta, entonces, por ejemplo, mientras se reciben barcos para actividades ‘Roll on – Roll off’ en Caldera o mercancías de importación (que es en su mayoría por Caldera) versus el mayor volumen de exportación que se hace a través de los puertos de Limón, entonces, cada uno de los puertos tiene un papel importante en el comercio exterior de Costa Rica, porque uno es para las exportaciones, como el puerto de Moín, que recibe buques más grandes y de capacidades más amplias versus un Caldera que trae la importación principalmente de Asia, países de América del Sur y de México, entonces, tenemos un tema importante en cuál es el enfoque diferente de operación en cada puerto. Lo que sí es que no son excluyentes uno de otro, más bien lo que debería buscarse es que la eficiencia que hay en uno de los puertos (como en la Terminal de Contenedores) se traslade al puerto de Caldera, quizás con esta forma se pueda tener más exportaciones por Caldera hacia el continente asiático y la costa oeste de Estados Unidos y México”.* (Entrevistado 1).
- ✓ *“Hay que entender que como comercio no todo es exportación, entonces en lo que se refiere a carga contenerizada, el principal puerto de exportación de importancia del país por razones obvias y por socios comerciales es Limón (en términos generales, incluyendo Moín (JAPDEVA y APM), pero el principal puerto de importación de insumos a granel es Caldera, entonces hay que verlo en ambas vías, el comercio como un todo, tanto de entrada como de salida de mercancías y es ahí donde me parece que ambos (refiriéndose a los tres puertos) tienen una importancia increíble, con la limitante de que el puerto de Caldera tiene un rezago importante en infraestructura que nos bloquea la posibilidad de crecer en rutas hacia nuevos mercados, como lo es el mercado chino, el japonés, debido a que los*

barcos importantes no pueden ingresar a Caldera para poder hacer operaciones con rutas directas hacia Asia”. (Entrevistado 4).

- ✓ *“Dependiendo del segmento de mercado que estés viendo con respecto al comercio internacional; por ejemplo, los flujos de comercio que se ven por Caldera es más que todo importación de bienes del sureste asiático (entiéndase todas las importaciones de China, Vietnam, todos los electrodomésticos, computadoras, pantallas planas, ropa, tenis) y por Moín y Limón lo que tenemos es un comportamiento diferente, es más que todo exportación a los dos principales productos (en términos de volumen) que es banano y piña, entonces son como complementarios”. (Entrevistado 11).*

Análisis.

Los puertos de Limón y el puerto de Caldera cuentan con actividades y operaciones distintas, por lo que, según los entrevistados, mencionar que uno está sobre otro (u otros) en aspectos de utilidad y provecho, es intrascendente e incomparable.

Por un lado, las operaciones de Caldera son fundamentalmente relacionadas “a la atención de Granel sólido, Contenedores, Hierro, Frutas, Vehículos, Mercadería General, Atún, entre otros” (INCOP, 2021, párr.4) y, por otro lado, están las instalaciones de JAPDEVA en Limón – Moín con la llegada de cruceros, el recibo y “manejo de productos derivados del petróleo y de carga seca de Refinería de Recope” (Transmares, 2019, párr.2) y actividades con mercancías como banano y piña, finalmente, está APM Terminals Moín, con la Terminal de Contenedores de Moín que atiende cargas con mayores volúmenes y buques de tamaños más monumentales.

Se denota, la importancia que tienen los puertos en sus áreas de comercio internacional y los beneficios equitativos que aportan al país, ya sea con exportaciones masivas (Moín), importaciones significativas (Caldera) o socios comerciales y carga contenerizada para exportaciones (Limón). El punto central para hacer crecer al país es tomando como referencia a los puertos, unos con otros, con sus mayores ventajas para desarrollarse acertada y proporcionalmente.

Categoría 6: Los puertos del Caribe son más importantes

Descripción.

Otra perspectiva que dieron las muestras de la investigación fue la preferencia solo por los puertos de Limón y Moín, alejando la posibilidad de que Caldera esté a su mismo nivel de relevancia; esto se evidencia a continuación:

- ✓ *“Sí, totalmente, de hecho, los más importantes son los puertos del Caribe”. (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Definitivamente, son de mayor importancia (refiriéndose a los puertos caribeños). Primero, el tráfico que hay, segundo, la capacidad del puerto, específicamente en Moín (lo que es el puerto nuevo, APM) tiene mayor calado y una mayor capacidad para atención de buques”. (Entrevistado 7).*
- ✓ *“Sí, el puerto de Moín tiene más opciones de lugares, como el mercado de Estados Unidos, en Miami, Texas y Filadelfia que tiene varios puertos en los que podemos llegar en cambio en el área del Pacífico solamente el puerto de Los ángeles y es muy poca la carga que sale para esa parte”. (Entrevistado 9).*
- ✓ *“Sin lugar a duda es mucho más importante que Caldera, mas no necesariamente por ubicación, más si por el acceso a los mercados internacionales. Recuerda que los principales clientes de Costa Rica son Europa y los Estados Unidos. Limón ofrece apertura a la zona este de los Estados Unidos, así como Europa en su totalidad, a diferencia de Caldera, que comunica con Asia y la región Oeste de USA. Asia es problemático, pues son demasiados los días para envío de productos frescos a ese destino, lo que lo vuelve más caro”. (Entrevistado 10).*
- ✓ *“Lo que sí se puede asegurar es que de parte de APM Terminals del lado del concesionario existe una terminal con certificaciones de seguridad ISPM y FPS (básicamente procesos*

de seguridad auditados incluso por la embajada de los Estados Unidos) lo que brinda seguridad a la carga, brinda más confiabilidad en los términos de horarios de atraque de los buques”. (Entrevistado 11).

- ✓ *“Sí claro, necesariamente son los más importantes (refiriéndose a los puertos caribeños), el volumen de transacciones de contenedores que pasan por ahí y la cantidad (y esto es lo más importante) no solo la cantidad de contenedores que pasen, el otro tema más importante es la cantidad de navieras que atracan en esos puertos que la mayor cantidad atracan en los puertos del Caribe nuestro”. (Entrevistado 13).*

Análisis.

Los puertos de Moín y de Limón, parecen mostrar mejor desarrollo portuario (con la modernización de APM Terminals Moín), sus capacidades en trazabilidad y punto estratégico hacia Europa y una parte de Estados Unidos de América, sus beneficios en costos y tiempos hacen que Moín y Limón sean los puertos por excelencia y preferencia.

Se tenía una gran expectativa con la Terminal de Contenedores de Moín; una de estas era que se pretendía que esta terminal ayudara “a la creciente industria de las exportaciones agrícolas del país, así como también a su activo sector manufacturero” (Mercados & Tendencias, 2020, párr.1) o también que desarrollara comercio y competitividad al país. Véase:

facilite el comercio y competitividad al país, permitiéndole expandirse a mayores mercados internacionales, y que con ello le genere menores costos de transporte marítimo, que se movilice mayor cantidad de importaciones y exportaciones, dada la capacidad mayor de carga de los buques, que genere empleo y desarrollo en la región estabilizando la economía del país, entre otros”. (Marín, 2019, p.6).

Dando como resultados el recibir la licencia marca país Esencial Costa Rica, que según el Director General de APM “es un reconocimiento al desarrollo y crecimiento que han tenido nuestras operaciones en Costa Rica y constituye una fuente de motivación para que nuestros servicios y talento humano continúen [sic] cumpliendo con los más altos estándares a nivel global” (APM Terminals, 2020, párr.3), también para diciembre de 2019 se dio la celebración de la

atención al contenedor un millón y “han superado múltiples récords de productividad y han alcanzado una operatividad promedio de 28 movimientos por hora en cada grúa” (APM Terminals, 2019, párr.3).

Categoría 7: Relevancia equivalente entre puertos

Descripción.

Basado en lo descrito por parte de los entrevistados, se crea esta categoría, que cataloga los tres puertos (Limón, Moín y Caldera) en un mismo nivel de beneficio e importancia comercial para el país.

- ✓ *“Tradicionalmente, siempre se ha tenido un entendimiento que Caldera es el que más saca por los mercados que tienen acceso al Pacífico y que no cruzan el Atlántico, pero en las últimas décadas los mercados europeos han ido en crecimiento. En realidad, estos son fundamentales para poder asignar y darles tránsito a las mercancías. Pero al decir que, si uno es más importante que el otro, es dependiendo del volumen”. (Entrevistado 2).*
- ✓ *“Yo considero que ambos puertos son buenos, siempre y cuando estén bien administrados, los costos de movilización bajen, los tiempos de atracado no sean tan altos y que las huelgas no lo afecten más”. (Entrevistado 3).*
- ✓ *“En este momento, se debe tomar en cuenta que un alto porcentaje del ingreso de mercancías por contenedores se realiza por puerto Limón y Moín, Caldera es importante porque se destaca como puerto granelero”. (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Por las rutas si son más importantes el 70 % de la carga ingresa por el Caribe, sin embargo, el Puerto de Caldera ha tenido un crecimiento por las negociaciones con Asia, y los países del sur”. (Entrevistado 8).*

Análisis.

Desde el punto de vista de los anteriores entrevistados evidenciados, todos los puertos tienen una relevancia equitativa para el país debido a que todas al tener operaciones diversas, actividades especializadas y estar en partes opuestas, tienen ventajas y desventajas con respecto al otro, les permite tener ese factor único y favorable. Mientras que Caldera se encuentra en la parte pacífica del país centroamericano, ofreciendo clientes o mercados asiáticos, los cuales presentan beneficios comerciales muy amplios y aún más con el Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Popular China y, esto se representa con un total de ciento veintidós millones de dólares de exportaciones de Costa Rica al mercado asiático (China), esto según las estadísticas por región que tiene PROCOMER.

Y Moín y Limón se encuentran en la parte atlántica del país, ofreciendo en esta ocasión acceso a mercados europeos y estadounidenses, los cuales como se ha demostrado anteriormente en la presente unidad de análisis, son un importante porcentaje respecto a socios comerciales en importaciones y exportaciones, con una participación de un sustancial cuarenta y un por ciento de participación en total de exportaciones para Estados Unidos de América, según las estadísticas por región de PROCOMER, de igual manera, como se citó en la categoría 2, se cuenta con un 22 % de participación de exportaciones.

Categoría 8: Logística de la empresa

Descripción.

Uno de los temas que se debemos de tomar en cuenta a la hora de exportar o querer exportar, es qué medio de transporte y por ende salida les resulta más económica y útil; entonces, en las entrevistas se aportó que todo es dependiendo de la empresa exportadora:

- ✓ *“Es un poco complejo (refiriéndose a si resulta beneficioso para una empresa costarricense los puertos del Caribe), ya que depende de la logística y operatividad de la empresa. El tema de la automatización, las citas para la entrada a la terminal, el evitarse el carrusel*

que se hacía antes por JAPDEVA (por decirlo así), tener claro que los tiempos de atraque de los barcos va a pautarse de acuerdo con los itinerarios, que no se van a quedar en bahía esperando cinco días para entrar en operaciones, pues le genera un beneficio a la empresa y mayor seguridad logística para hacer sus programaciones y los envíos respectivos”. (Entrevistado 1).

Análisis.

Según Castellanos (2015), citando a Lamb, Hair & McDaniel (2002) la logística es “el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en el proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo” (p.2). Teniendo un papel fundamental en el ámbito empresarial y su administración misma, debido a lo similar que es el proceso mencionado y el manejo de una compañía.

Y un tema importante en la comercialización de productos, es el factor tiempo; la empresa debe seguir los tiempos establecidos por el puerto, ya que al manejarse tantos buques con mercancías diversas se necesita seguir al pie de la letra los mandatos para no incurrir en costos adicionales o pérdidas de productos; también, debe tener en cuenta que por diversas razones el atraque o el zarpe del buque se puede retrasar por aspectos como el clima, por imprevistos de la autoridad portuaria con algún imperfecto en las herramientas del puerto e inclusive por algún mandato, decreto o ley que se valide e impida momentáneamente las operaciones.

Categoría 9: Administración portuaria

Descripción.

La categoría nueve presenta la afirmación de que según el puerto es el cómo beneficia a una empresa el comercializar por este.

- ✓ *“Eso depende (refiriéndose al beneficio a empresas de exportar por los puertos de Moín y Limón) de la administración en cada puerto y los controles de seguridad”. (Entrevistado 3).*

Análisis.

Si un puerto tiene ineficiencias, poco control y una mala administración esto conlleva a una inestabilidad en las herramientas y costos de este, dando como posibles resultados daños en las mercancías por mala manipulación de la mano de obra de las instalaciones, surgiendo en reclamos de empresarios y pedidos de reembolsos en los gastado en el puerto y por los daños ocasionados e inclusive, puede acarrear demandas; todo produciendo un efecto dominó.

Categoría 10: Mercado meta o cliente a exportar

Descripción.

La presente categoría detalla el punto central que más se relacionó entre los entrevistados con respecto a los beneficios empresariales exportadores de los puertos de Moín y Limón, estas aportaciones son las siguientes:

- ✓ *“Depende de cuál es su mercado de destino (refiriéndose a si es mejor exportar por los puertos caribeños). Si yo tengo empresas que están colocadas en las costas pacíficas, no sirve hacerlo por el lado de Moín o Limón, se tendría que hacer por el lado de Caldera. Entonces es un tema de conveniencia y depende del mercado que ellos (las empresas) tengan porque desde el punto de vista de tarifas estas están a nivel nacional muy estándar y van a estar sujetas a las condiciones del muelle y contando con que hay una nueva (APM Terminals) más moderna, con una carga de mayor agilidad y más cara, pero sí le dice que es APM Terminals el que lo está haciendo, es más rápido y por lo tanto hay una reducción en costos de tiempo y por lo tanto se puede exportar más rápido porque estiban más rápido, entonces desde ese punto de vista es un costo beneficio (más caro se hace la estiba pero más rápido va a poder salir, inclusive mayor posibilidad de embarcar en barcos más*

grandes), entonces desde el punto de vista idóneo sería hacerlo a través del muelle de APM Terminals”. (Entrevistado 2).

- ✓ “Cada empresa considera según sus clientes, sus destinos y su flujo de mercancías, que puerto es el importante, por eso es por lo que hay gente que exportan por el aeropuerto, otros por Caldera y otros por Limón. Entonces eso va a depender del flujo de mercancías y los negocios que tengan cada exportador; pero Limón forma parte del encadenamiento logístico para poder llegar a la exportación”. (Entrevistado 4).
- ✓ “Depende del mercado meta donde se vaya a exportar, entonces se tienen que tomar en cuenta rutas directas, hacia donde se quiere llegar, porque costa se va a entrar. No es lo mismo sacar de Limón para Asia que sacar de Caldera para hacia que ya es un tránsito mucho menor por el Pacífico que por el Atlántico, entonces si se tiene que tomar en cuenta el mercado meta”. (Entrevistado 5).
- ✓ “En cuanto al beneficio que representa para cada empresa, depende del mercado meta al que se esté dirigiendo, si es el mercado europeo, los puertos del caribe son los ideales, si se dirige a mercados asiáticos, el mejor puerto estratégicamente es Caldera”. (Entrevistado 6).
- ✓ “Depende del destino del producto y el tipo de producto que estemos exportando, por ejemplo, si es carga a granel, tal vez podría servir mejor Caldera, peor si se tiene carga que va para Buenaventura, Colombia, que es un puerto del Pacífico, yo te diría que probablemente tenés mejores costos por Caldera, pero si vas a hacer una exportación a Jamaica, Aruba o a Miami, obviamente vas a tener mejores costos por el puerto de Moín. Entonces es un tema también de costo-beneficio”. (Entrevistado 7).
- ✓ “Depende del cliente y el mercado al que se quiera mandar”. (Entrevistado 9).
- ✓ “Depende de tu producto y quien sea tu cliente, pero en el caso de Varcli Pinares SÍ”. (Entrevistado 10).

- ✓ *“Depende mucho del giro del negocio, de dónde estén los clientes del exportador, es decir, los compradores de los productos
Ya si el giro del negocio es diferente, se puede usar una consolidadora si se es una PYME o dependiendo del lugar donde se tenga el cliente, o sea, si su cliente está en California, Los Ángeles (la costa pacífica de los Estados Unidos) pues totalmente va a tener más sentido que se exporte por Caldera que por Moín por un tema de costos de transporte”. (Entrevistado 11).*
- ✓ *“Esto (refiriéndose a si es mejor para una empresa exportar por los puertos caribeños) va a depender del destino al que la empresa desea exportar. La ubicación geográfica del puerto destino”. (Entrevistado 12).*
- ✓ *“Sí, siempre que su mercado sea Europa y Estados Unidos y Canadá (refiriéndose a que es mejor para una empresa exportar por los puertos caribeños). Sí es hacia China, no, hacia Asia no le sirve”. (Entrevistado 13).*

Análisis.

Al tener localizaciones totalmente distintas en el país (Caldera en la parte pacífica y Limón y Moín en la parte atlántica), ambos (los tres puertos) ofrecen ventajas y desventajas estratégicas a las empresas e individuos que buscan exportar o ya están exportando, pero quieren incursionar hacia nuevos mercados destino o con productos distintos.

Según la Cámara de Comercio de Bogotá (2019), el primer paso para exportar es el estudio de mercado que le ayude y

permita identificar la potencialidad de su producto en el mercado internacional, siendo recomendable realizar una consulta sobre las características de la demanda, del país, indicadores económicos básicos (precios de venta y de compra, tipo de cambio, inflación, importaciones exportaciones, producción nacional), costumbres comerciales, competencia, condiciones de acceso, distribución física internacional, acuerdos comerciales vigentes, tendencias y gustos, entre otros que determinen una viabilidad inicial del proceso exportador (párr.3).

Entonces, con base en un estudio de mercado y las conclusiones de si es factible o no para el producto realizar la logística y empezar a vender este bien fuera de las fronteras nacionales, se identifican las mejores oportunidades acorde al mercado meta o destino determinado y el producto que se tenga, contando, por ejemplo, con cuál puerto tiene mayor experiencia para su mercancía y cuál tiene un punto estratégico óptimo.

Porque como con la empresa Varcli Pinares S. A., su producto es por excelencia la producción y la exportación bananera; entonces, los puertos caribeños cuentan con mayor experiencia en el manejo de este producto; una gran parte de los mercados de destino son partes europeas y estadounidenses, por lo que el atlántico que tienen los puertos de Moín y Limón, son más favorables para su comercialización.

Categoría 11: Monopolio en puertos

Descripción.

De acuerdo con lo mencionado por uno de los entrevistados, especializado en la logística de transporte, el Gobierno toma un papel importante en determinar los beneficios en exportaciones del Caribe para las empresas:

- ✓ *“No; actualmente y al ser un monopolio, en donde se fijan tarifas a través de la ARESEP, se dio un incremento de hasta un 30 % para los exportadores, sobre todo de productos perecederos”. (Entrevistado 8)*

Análisis.

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), tiene funciones gubernamentales para “regular los servicios públicos de agua, electricidad, combustibles, transporte público (bus, taxi, cabotaje, tren), entre otros” (Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos [ARESEP], 2021, párr.1), lo que complica los costos de las tarifas, dando como efecto un poco favorecimiento hacia los puertos del Caribe. Esto hace más difícil la elección de preferencia

de empresas o individuos exportadores, ya que al no haber competencia a esta institución, el manejo de tarifas puede ser irregular, injusto para algunos e incluso puede ser peligrosa porque normalmente el “monopolio genera una pérdida neta a la sociedad” (Derecho UNED, 2019, párr.2).

Aunque estas situaciones de monopolio no se dan solo en Costa Rica, se dan en muchos países, como en el caso de la República de El Salvador, en su Constitución indica lo siguiente:

(...) artículo 110, se establece la prohibición de monopolios, permitiéndoselo únicamente al Estado y sus municipios; sin embargo, los monopolios en sí no son prohibidos, sino el abuso que estos ejerzan con su poder de mercado, o como también se le conoce: Abuso de Posición de Dominio (Santay, 2018, p.5).

Unidad de análisis II: Repercusiones de las huelgas sociales

La unidad de análisis de repercusiones de las huelgas sociales surge del segundo objetivo específico de la presente, el cual es ‘Identificar las repercusiones de las huelgas sociales de 2018 y 2019, al sector exportador orientado en el tránsito de mercancías hacia los puertos de Moín y Limón’. Teóricamente la repercusión es un sinónimo de consecuencia y según la Real Academia Española (2021) es la “acción y efecto de repercutir”.

A su vez, repercutir es “(...) causar efecto en otra” cosa (Real Academia Española, 2021) y la huelga según Solano (2015) es un mecanismo por el cual se ejerce presión para asegurar condiciones dignas y evitar abusos.

De esta unidad se derivan diez categorías, que son las siguientes:

1. Pérdidas económicas
2. Vandalismo
3. Impactos en las carreteras
4. Impactos en las zonas portuarias
5. Imagen negativa del país a nivel internacional
6. Esfuerzos necesarios para la recuperación de daños

7. Acciones gubernamentales lentas
8. Afectación equivalente en mercado exportador
9. Huella significativa a PYMES y transportistas aduaneros
10. La ley 9808 no es un impedimento a los futuros impactos de las huelgas en el comercio internacional.

Categoría 1: Pérdidas económicas

Descripción.

La secuela principal que dejó los movimientos manifestantes en Costa Rica fue la gran pérdida económica representada en diversos ámbitos, en el sector exportador (desde sus movimientos empresariales con sus colaboradores hasta su entorno exportador), en los trabajos indirectos que genera este sector y los servicios portuarios, en materiales, en vehículos usados para transportar mercancías y en los mismos productos comercializados,

- ✓ *“En la primera semana de huelga del año 2018 en exportaciones hubo una pérdida por diez millones de dólares (en retrasos, en pérdida de contenedores refrigerados, robo de contenedores, incendios o quema de contenedores, daños parciales a la mercancía). Entonces la revuelta social que se presentó en esa época generó un gran impacto en las empresas exportadora.*

Y durante el 2019 las huelgas también afectaron, pero fueron más acomedidas y no hubo tanto daño al exportador en cuanto a pérdidas; si hubo retrasos y costos adicionales a la operación, pero no un impacto significativo como en el 2018”. (Entrevistado 1).

- ✓ *“El impacto siempre es directamente en pérdidas para los exportadores. Pérdidas económicas al tratarse de mercaderías y el no cumplir con los plazos de entrega, sobre todo en productos perecederos ya que esto genera pérdidas millonarias. También con los costos asociados del personal, que tiene que obviamente cubrir sus pagos y que no puedan cumplir con el trabajo para el cual fueron contratados, costos asociados con el transporte,*

también, el vehículo sale y tiene que entregar y pagar por el acarreo y al no haberse dado, son pérdidas económicas”. (Entrevistado 2).

- ✓ *“Es una situación que como exportador nadie quiere vivir, significo pérdidas millonarias y puntualmente en los negocios que yo participo, en las semanas treinta y nueve, cuarenta y cuarenta y uno, fueron semanas donde muchos exportadores no pudimos vender nada, entonces representa que como exportador le toca a uno pagar salarios, a la caja, el canon de lo que apliqué la exportación, pero no vendí nada, entonces es nefasto, la pérdida es incalculable porque hay problemas con los clientes, de entrega, difícilmente la gente compra cosas para guardarlas, se compran para usarlos, entonces si usted en una semana no llego con el producto ya es una semana donde el supermercado en Europa no puede embotellar, es una semana donde la piña ya va a llegar mala, entonces se desencadena una serie de factores del mismo encadenamiento productivo que simplemente el que lleva la peor parte es el exportador que asume todo el riesgo del negocio”. (Entrevistado 4).*
- ✓ *“Como parte indirecta, todas las compañías privadas que prestan sus servicios (directa o indirectamente) al puerto o a los servicios derivados de la operación portuaria también tuvieron pérdidas económicas por los servicios no prestados por todo ese tiempo; y en materiales también, transportistas tuvieron pérdida de infraestructura y de activos fijos como los cabezales, por ejemplo”. (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Pérdidas considerables por atraso en las exportaciones e importaciones. De ahí que el comerciante prefiera utilizar un puerto con administración privada”. (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Básicamente el impacto se puede medir de manera económica, entonces toda la producción de producto perecedero como piña, por ejemplo, todo lo que pierdan las empresas productoras y exportadoras, tendríamos que medirlo primero en cantidad de producto y segundo en la pérdida económica”. (Entrevistado 7).*
- ✓ *“Se dio un impacto muy importante por las pérdidas sobre todo en los productos perecederos”. (Entrevistado 8).*

- ✓ *“Los impactos a nivel de exportador han sido muy fuertes porque una semana o dos de paro son semanas en que se pierde la producción ya que es un producto perecedero (refiriéndose a la piña) y básicamente si se deja guardado una semana el producto ya la otra semana no me la admiten a nivel de mercado, ya que sería una fruta vieja y ya llega con una semana de estar guardada y no sería fruta fresca. En el caso de nosotros (refiriéndose a la empresa exportadora de piña), si tuvimos pérdidas, tuve que mandar una fruta a mercado nacional y al sector exportador hubo más afectaciones”. (Entrevistado 9).*

- ✓ *“Se habla de pérdidas millonarias, así como un consumo desmesurado de combustibles para mantener activos los GENSET (refiriéndose al generador de electricidad que alimenta los contenedores refrigerados en el transporte de la mercancía), para poder mantener activos y refrigerados los contenedores”. (Entrevistado 10).*

- ✓ *“Definitivamente hubo un aumento de los costos logísticos de la exportación costarricense; los barcos atracaban, muchos de los contenedores no podían llegar al puerto para poder ser cargado, eso significa básicamente es que los contenedores tenían que almacenarse en predios o en almacenes de terceros, lo que incluía pagar bodegajes, pagar demoras de contenedores, pago de electricidad, lo cual aumentaba el precio de los productos de exportación.
Incluso hubo un tema interesante, por ejemplo, la cantidad de los blocks (para los que se conectan los contenedores refrigerados) son limitados en la región Limón - Moín (lo cual es natural, todo es limitado) y hubo un momento en el que pudo colapsar toda la región y quizás no había espacios donde conectar más contenedores, pues esperando pasar las huelgas sociales.”. (Entrevistado 11).*

- ✓ *“Llegadas tardías de los productos exportados a destino (refiriéndose a una pérdida económica)”. (Entrevistado 12).*

- ✓ *“Un grave atraso y costos financieros y pérdida de producto muy grande”. (Entrevistado 13).*

Análisis.

La mayor pérdida que se mencionó por los entrevistados fue la millonaria pérdida económica, por retrasos en entregas de mercancías a nivel internacional, consumo excesivo de combustibles, daños materiales y afectaciones empresariales con los colaboradores, todo esto siendo en mayor parte sufrido por las empresas e individuos exportadores.

Como primer punto, las pérdidas económicas por los gastos adicionales referidos al consumo de combustible que generaron los contenedores refrigerados, ya que estos están equipados “con una unidad de refrigeración que se conecta a la red eléctrica del barco, de las terminales portuarias y de los camiones” (DSV, s.f., párr.2) y semi refrigerados (únicamente para productos perecederos) y cuentan con un límite aproximado de diez horas, por lo que para evitar daños en las mercancías que transportan se tiene que hacer uso de medios externos (como los puertos (que cobran por esto)) para la obtención de la energía suficiente.

La pérdida de dinero fue desmesurada por tener que hacer perdurar las mercancías, mucho más tiempo del proyectado. Además, otro aspecto relacionado a este punto son las pérdidas de productos en los casos de empresas de productos perecederos (frutas, verduras, lácteos, carnes, flores, etc.) ya que se presentan dos casos, el primero es con una empresa que no puede cubrir los costos adicionales con la carga ‘extra’ de energía de los contenedores por ende pierde la mercancía por completo y los ingresos que derivarían de ella; el otro caso es que una empresa con suficiente capital y recursos pueda costear todos los gastos adicionales que se generen por problemas en el tránsito, esta de igual manera perderá dinero, ya que no se tenía previsto tal cantidad excesiva.

En ocasiones (como con el entrevistado 9) para no perder las frutas y las ventas, tuvo que mandarlas al mercado local (Costa Rica) para no recibir tan duro la no comercialización de mercancías. Y en dado suceso que la mercancía logre llegar al puerto, es muy difícil que lo acepte el importador extranjero, ya que se consideraría un producto viejo.

O sí se podía sacar las mercancías, debido a los costos adicionales de lo mencionado anteriormente y en caso de tener que almacenar las mercancías en ciertos lugares, los precios de

venta al importador aumentarían considerablemente, viéndose afectado e incluso rechazado por una falta al contrato inicial o una mejor oferta en un mercado país distinto y más eficaz.

Como segundo punto, las afectaciones a los transportistas de mercancías por la inseguridad que ocasionaron las huelgas, los incendios y daños a la infraestructura de los vehículos. Según Noticias Repretel (2018) cercano a la entrada de Moín la cabina de un camión que transportaba mercancías fue quemada por ‘vándalos’, que no estaban relacionados con los manifestantes; esto perjudicó físicamente al transportista, además hubo lanzamiento de piedras a camiones. Y a pesar de que no fueron los huelguistas los actores de los hechos, lógicamente, se aprovecharon de la situación delicada de las huelgas sociales de ese año.

Como último punto, las empresas e individuos exportadores. Estos se afectaron en muchos ámbitos, en la imagen de las compañías ante los mercados destino de sus mercancías, ya que por los cierres y tortuguismos en las carreteras y por los movimientos huelguísticos de 2018 y 2019, se originaron retrasos, no cumplieron con los plazos de entrega determinados contractualmente con anterioridad y provocaron incertidumbre y una percepción de inestabilidad de la empresa por el incumplimiento del contrato.

Inclusive, al darse retrasos y presentarse pérdidas de mercancías se perjudicaron a lo interno de las empresas, por los salarios que debían pagar obligatoriamente a sus colaboradores, ya que al no percibir los ingresos de las actividades comerciales, era difícil pagar los sueldos correspondientes. Asimismo, cuando la empresa tiene un contrato con otra compañía de servicios de limpieza, por ejemplo, se vuelve más arduo y tedioso la labor de la remuneración.

Categoría 2: Vandalismo

Descripción.

Se obtiene la presente categoría a partir de lo expresado por los entrevistados, respecto a los actos extremos que se dieron en medio de las huelgas sociales de 2018 y 2019, por individuos no necesariamente relacionados con los manifestantes.

- ✓ *“Durante dichas huelgas, varios episodios de violencia extrema ejecutada por vándalos pusieron en jaque a las autoridades de seguridad, lo cual trajo atrasos en los embarques y en el comercio, problemas en los combustibles, etc.”. (Entrevistado 3).*
- ✓ *“Dado al vandalismo se sufrió pérdidas materiales en el tema de robos de contenedores, pérdida de mercancías, daños parciales y totales de equipos para los transportistas terrestres, hubo mucha carga rezagada durante semanas. Maso menos pos-huelga el volumen se regulo casi treinta días después, entonces sí tuvo un impacto muy grande”. (Entrevistado 5).*
- ✓ *“La inseguridad del transporte por el vandalismo”. (Entrevistado 8).*

Análisis.

Durante las huelgas de 2018 y 2019 en Costa Rica hubo individuos y grupos organizados que se aprovecharon de la situación para hacer actos ilegales, como saqueos en supermercados, pulperías y similares, robos, daños a propiedad privada y demás actos delictivos. Y haciendo acato del estado de inocencia indicado en el artículo nueve del Código Procesal Penal de Cota Rica, no se puede acusar a algún huelguista de los delitos dados en este periodo de tiempo.

El imputado deberá ser considerado inocente en todas las etapas del procedimiento, mientras no se declare su culpabilidad en sentencia firme, conforme a las reglas establecidas en este Código. En caso de duda sobre las cuestiones de hecho, se estará a lo más favorable para el imputado. Hasta la declaratoria de culpabilidad, ninguna autoridad pública podrá presentar a una persona como culpable ni brindar información sobre ella en ese sentido. En los casos del ausente y del rebelde, se admitirá la publicación de los datos indispensables para su aprehensión por orden judicial (Código Procesal Penal, 2020, art.9).

Aunque algunas entidades exigieron a los huelguistas que se hicieran responsables de los crímenes como fue lo declarado por el presidente de la Cámara de Industrias de Costa Rica (en ese entonces 2018, “la cámara «le [sic] exige a los líderes sindicales que asuman la responsabilidad por el reprochable comportamiento de varios huelguistas que incitan a la violencia y a la inseguridad para los costarricenses»” (El Mundo CR, 2018, párr.2), refiriéndose a acciones como “la quema de camiones, el lanzamiento de piedras, agresiones verbales y físicas, así como el

secuestro de la entrada del muelle de Moín en el plantel de Recope (...)” (El Mundo CR, 2018, párr.3).

Inclusive el mismo presidente de Costa Rica (Carlos Alvarado Quesada) hizo responsables a los manifestantes, pero todo lo mencionado anteriormente se vio invalidado por las declaraciones de la Fuerza Pública, específicamente del director general (el comisario Daniel Calderón Rodríguez), que “dijo en un vídeo que remitió a los medios de comunicación que "se trata de gente que se está aprovechando de las circunstancias para ejecutar actos de vandalismo, para ejecutar actos delincuenciales"" (Madrigal, 2018, párr.2).

Pero cabe resaltar que las denuncias que según Mata (2019) el Ministerio de Seguridad Pública formuló al siguiente año de las anteriores declaraciones, fueron un total de sesenta y seis denuncias ante fiscalías y juzgados de diversas provincias de Costa Rica, por los incidentes de 2018 y 2019 durante las huelgas que van desde un saqueo a un supermercado en Limón, hasta la tentativa de homicidio y agresión con arma.

Y considerando que muchos ciudadanos ya valoraban los actos de los huelguistas como innecesarios y que faltaban a su derecho de libre tránsito, se dañó aún más su imagen con estos hechos ilícitos realizados por terceros no involucrados en los movimientos, implicando así una mayor falta de apoyo por la nefasta percepción. Causando inseguridad en las carreteras (cuando se presentan huelgas sociales) por celos a posibles robos y daños parciales o totales a materiales, contenedores y a las mismas mercancías; y los habituales bloqueos a las vías.

Según los entrevistados, estos delitos ocasionaron graves atrasos en la llegada de las mercancías a los puertos, por ende, a los buques que las movilizarían internacionalmente dando así problemas económicos, como los mencionados en la primera categoría de la unidad de análisis. Además, tomó mucho tiempo que el sector exportador (con todos sus involucrados) volviera a retomar la normalidad en sus operaciones.

Categoría 3: Impactos en las carreteras

Descripción

Se refleja en la presente categoría cómo afectaron las huelgas sociales a las rutas nacionales por las cuales transitan los diversos vehículos de transporte de mercancías hacia las zonas portuarias del país. Veamos lo siguiente testimonio:

- ✓ *“Y en el tránsito principalmente del corredor noratlántico (carretera que viene de San Carlos y conecta con la ruta 32 con la carretera que va hacia Limón), o sea, estamos hablando de toda la exportación que se gesta en la zona norte del país, llámese Upala, Pital, todos los demás lugares de San Carlos, que se vieron severamente afectados con diez, doce bloqueos en una misma carretera para hacer imposible la salida de las frutas de la zona norte que es la parte más exportable del país, entonces la parte norte fue la más afecta”. (Entrevistado 4).*
- ✓ *“Y en cuestiones de tránsito, es lo mismo, esas semanas de paro se tuvieron pérdidas por productos que no se pudo colocar y se tuvo que quedar guardado y se tiene el riesgo de que se pierda el producto ya a la hora de ir o el hecho de que muchos exportadores tenían cargas en calle, digamos contenedores que ya se había n cargado salieron y resulta que estuvieron cinco días en la calle y el equipo que mantiene el frío del contenedor se apaga, creo que tienen seis o diez horas y obviamente de un día de estar ahí ya se apaga y la fruta se daña”. (Entrevistado 9).*

Análisis.

Durante los movimientos huelguísticos uno de los principales medios que se tomaron para buscar respuestas por parte del Gobierno fue la toma de carreteras con bloqueos que por obviedad impidieron el libre tránsito de los vehículos de transporte de mercancías, causando (según los entrevistados) afectaciones principalmente a aquellas empresas exportadoras que usan el corredor

noratlántico para el tránsito de sus mercancías hacia los puertos caribeños, las de la zona norte del país.

Según France 24 (2018) en el primer año investigado en el presente estudio (2018) “algunas carreteras están bloqueadas, hay interrupciones en la distribución de combustibles y cierres en el acceso al puerto caribeño de Moín (...)” (párr.17) luego de que previamente se anunciaran los siguientes bloqueos, en diversas partes del país por estos grupos de manifestantes:

Liberia: Frente a la UCR y el Aeropuerto

Nicoya: Sucursales bancarias públicas

San Carlos: Ciudad Quesada centro

Pérez Zeledón y Zona Sur: entrada principal a San Isidro, Buenos Aires, Quepos, Dominical
Río Claro Palmar Norte, puente Térraba, Antiguo Puesto Policial Km 37, Río Claro en puente Río Lagarto

Puntarenas: Subasta La Costanera, Cruce de Barranca, Caldera y frente Repuestos Gigante

Guápiles: Entrada a Siquirres y Baatan [sic] (puente Chirripó)

GAM: ICE Sabana, Paseo Colón hasta Avenida Segunda. Tribunales de Justicia. En Guadalupe, alrededor del II Circuito Judicial. Rotonda Fuente Hispanidad, Puente Juan Pablo II. Cartago, altura de Ochomogo. Alajuela, cercanía del aeropuerto

San Ramón: Interamericana Norte (Gutierrez, 2018, párr.7-15).

Y en 2019 algunos bloqueos conforme a un informe oficial del primero de julio (del año mencionado) de la Policía de Tránsito, fueron en los siguientes sitios:

Ruta Nacional 2 a la altura de los kilómetros 135 y 165 en Pérez [sic] Zeledón; Río Claro en el kilómetro 315 a la altura de Río Lagarto.

Ruta Nacional 4 en Chilamate- Vuelta de Kooper y Monterrey.

Ruta Nacional 10 el Coco.

Ruta Nacional 32 en Guápiles a la altura de Río Guácimo; Cruce de Río Frío; Limón 2000.

Ruta Nacional 34 en Uvita, Bahía Ballena.

Ruta 35 Puente del Río San Carlos.

Ruta 126 Sarapiquí en el sector de Cariblanco.

Ruta 140 San Carlos sobre el puente de Aguas Zarcas

Ruta 141 Lourdes de Ciudad Quesada (Castro, 2019, párr.3-11).

Días después el Ministerio de Seguridad anunció lo siguiente:

Ministerio de Seguridad reportó a las 9:30 a.m [sic] paso cerrado en al menos 11 rutas, cierre parcial en tres rutas y tortuguismo en otras tres vías.

Entre las carreteras que mantienen el paso cerrado está la ruta 32, frente a la antigua Roma y en el kilómetro 55, en el sector de la Unión (Valverde, 2019, párr.2-3).

Este tipo de acciones de obstrucción vial son prohibidas y penadas por el ordenamiento jurídico costarricense, como indica el texto: “Se impondrá pena de diez a treinta días de prisión a quien, sin autorización de las autoridades competentes, impidiere, obstruyere o dificultare, en alguna forma, el tránsito vehicular o el movimiento de transeúntes” (Código Penal, 2020, art.263 Bis).

Y con texto de “No se considerará pacífica ninguna huelga que conlleve bloqueos en vías públicas o que impida el acceso a las instalaciones o los servicios públicos (...)” (Ley No. 9808, 2020, art.371)”.

Aunque la Sala Constitucional votó (Voto No. 03020-2000) en 2018 respecto a esta situación y las posibles limitaciones que puede realizar el Estado, mencionando que se “deberá garantizar la libertad de tránsito de las personas, organizando salidas alternas, levantando obstáculos en las vías, pero jamás dispersando mediante maltratos físicos y detenciones ilegítimas al grupo de personas que se encuentren manifestando su opinión en forma pacífica” (Gutiérrez, 2018, párr.7). Resultando la forzada tolerancia del Estado con los bloqueos.

Asimismo, otro punto que mencionan los entrevistados son los problemas que presentaron aquellos contenedores con mercancías de condiciones especiales (ventilados y refrigerados) que al pasar el tiempo límite (se menciona que alrededor de diez horas), el equipo que ejecuta los tratamientos especiales se apagará por lo que los productos refrigerados o congelados (en el caso del contenedor refrigerado o reefer) y aquellos que necesitaban una temperatura constante específica (en el caso del contenedor ventilado) se dañarán, y habrá pérdida total de las mercancías en el trayecto hacia el puerto y la venta del comprador extranjero.

Categoría 4: Impactos en las zonas portuarias

Descripción.

Esta categoría de análisis demuestra las contestaciones de los entrevistados respecto a las afectaciones que se dieron en los puertos de Moín y de Limón durante el periodo establecido anteriormente. Algunas muestras manifiestan que no se dieron secuelas en los puertos como tal, pero otros mencionan que fue totalmente lo contrario:

- ✓ *“Consecuencias como tales a los puertos, no, ya que estas son zonas primarias, entonces están resguardadas por anillos de seguridad que no permitían algún daño propiamente al puerto, sin embargo, el bloqueo frente a las entradas de los puertos y la ruta que conecta con la Terminal de Contenedores, si genera afectación a las mercancías y a los exportadores como tal, pero consecuencias al puerto, retrasos en si es lo primordial y la cancelación al atracado de los buques por el tema de no poder operativizar la descarga o la exportación del producto”. (Entrevistado 1).*
- ✓ *“Ninguno (refiriéndose a posibles consecuencias en los puertos marítimos), porque nunca entraron dentro de los puertos, siempre estuvieron fuera en la entrada. La huelga suele ser en carretera, en las entradas de los puertos, etc.”. (Entrevistado 10).*
- ✓ *“La afectación (refiriéndose a los puertos marítimos) es la cesación y la inmovilización, la paralización del trabajo, las plazas de empleo”. (Entrevistado 2).*
- ✓ *“Vandalismo, quemas de cabezales de camiones, problemas con el abastecimiento de gasolina, saqueos de supermercados, daños a locales, etc.”. (Entrevistado 3).*
- ✓ *“Las consecuencias (refiriéndose a los puertos marítimos) eran que se tuvieron problemas para llevar los contenedores al muelle, problemas porque los barcos no pudieran atracar esperando que se mejorara la situación vial y eso atrasaba los itinerarios de los barcos, entonces eso rompe el ciclo del abastecimiento de contenedores en el país. Entonces, la*

afectación sería como en tres vías: barcos que no pueden llegar, contenedores vacíos que no se podían recibir en el país y esos vacíos a su vez limitaban la posibilidad de exportar en el siguiente mes, entonces es un ciclo, la afectación venía en esas tres vías”. (Entrevistado 4).

- ✓ *“Una de las principales (refiriéndose a las consecuencias) directamente en los puertos fue pérdidas en que cada vez que hay un servicio que el barco tiene su espacio en los puertos de atraque, hay un pago en el puerto y al haber cancelaciones, el puerto dejó de recibir esos ingresos durante el tiempo que duró la huelga, esto como parte económica directamente del puerto”. (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Definitivamente, cualquier tipo de huelga va a producir que los costos indirectos sean mayores ya que probablemente se pierdan los tiempos para embarque o desembarque, se incurra en demoras de tránsito terrestre y otros costos”. (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Nuevamente la pérdida económica para el país y la imagen del país que se mancha y las secuelas sociales que quedan a raíz de toda esta problemática (refiriéndose a los impactos en los puertos que por ende se dan en el país)”. (Entrevistado 7).*
- ✓ *“El tema de los ingresos (refiriéndose a las secuelas de las huelgas en los puertos marítimos), dejó de percibir el pago de lo que es la exportación y el país dejó de percibir eso, pérdida al exportador por pérdida en la producción (...)”. (Entrevistado 9).*
- ✓ *“Aumento la capacidad de utilización de los predios, de los reefer blocks de almacenamiento.
En cuestión de puerto, básicamente los barcos atracaban pero no utilizaban la misma cantidad de movimientos puesto que los barcos no pueden esperar a que lleguen algún día los contenedores, ellos tienen que seguir su rotación y un horario y ventanas de atraque con los siguientes muelles, entonces ellos tenían que seguir y sí, dejaron carga en Costa Rica de exportar y cargar en sus propios barcos”. (Entrevistado 11).*

- ✓ *“Atraso en llegada y salida de Limón de los contenedores. Pérdida de barcos por atrasos en las carreteras. Por ende mayor riesgo en la mercancía a exportar sobre todo si es perecedera”. (Entrevistado 12).*

- ✓ *“La pérdida de productos como le indique (refiriéndose a la respuesta cuatro), la pérdida de mercado y el atraso en las exportaciones principalmente en los productos perecederos en muy delicado. Hubo un grave incumplimiento de contratos que se dieron de suministro por no poder a tiempo cumplir”. (Entrevistado 13).*

Análisis.

Se sostienen dos panoramas distintos respecto a las afectaciones en los puertos de Moín y de Limón. Por un lado, se menciona que debido a la naturaleza de zona primaria aduanera (“toda área donde se presten o se realicen, temporal o permanentemente, servicios, controles u operaciones de carácter aduanero” (Ley General de Aduanas, 2017, art.3) que tienen los puertos y sus protecciones, fue inalcanzable que se hayan dado daños.

Y, por otro lado, se menciona que los puertos marítimos sí se vieron afectados; los daños principalmente económicos por alteraciones de tiempos, de itinerarios de los buques y lo que esto implica en la movilización de los productos. Comparado con la primera perspectiva evidenciada, se muestra que la situación financiera de las instalaciones sí cuenta como un daño directo.

Entonces, aquellos posibles daños serían en un ámbito económico, debido a que al darse bloqueos frente a las entradas de los puertos y las rutas que se dirigen hacia estos se producen retrasos que conllevan costos adicionales e inclusive cancelaciones en atraques de buques para enviar las mercancías a los mercados internacionales, lo cual plantea un efecto dominó de pérdida en los involucrados en la comercialización, tal y como se desarrolla en la primera categoría de análisis de esta unidad.

Los mismos colaboradores de las zonas portuarias están arriesgando su estabilidad laboral, porque pueden darse cesaciones laborales por falta de ingresos o por la paralización del trabajo, en forma preventiva.

Pero los costos adicionales son mayores para las empresas o individuos que exportan (definiendo solo las exportaciones por razones de proyecciones del tema de investigación), ya que se exponen a ocupaciones, que “son los gastos que cobra la terminal del puerto por el espacio que está ocupando un contenedor” (iContainers, 2016, párr.4) y demoras, los cuales son aquellos “gastos que cobra la naviera por estar utilizando sus contenedores” (iContainers, 2016, párr.5).

Categoría 5: Imagen negativa del país a nivel internacional

Descripción.

Cuando en un país se presentan movimientos huelguísticos con tanta repercusión como los que se desarrollaron en Costa Rica durante 2018 y 2019, es lógico que medios de comunicación internacionales informaran sobre los acontecimientos por diversos medios como lo son, cadenas televisivas, por redes sociales, sitios web oficiales de empresas informativas, en artículos de opinión, periódicos y radio, los cuales pueden impactar de manera positiva o negativa y esta última forma es la que algunos entrevistados expresaron:

- ✓ *“Repito no es la huelga como tal es la forma en que se realiza y las personas que la conforman, ya que creo que muchas de las personas que estaban participando no eran para la huelga eran vándalos, narcotraficantes y delincuentes”. (Entrevistado 3).*
- ✓ *“La imagen internacional del país se mancha (refiriéndose a los impactos de las huelgas), porque siempre nos hemos conocido como un país de paz, un país tranquilo, un país del ‘pura vida’, eso creo que lo hemos perdido poco a poco, entonces definitivamente eso mancha con otros países y el tema de relaciones, si no puedes abastecer desde Costa Rica, el que está seco de producto en Holanda o en Bélgica necesita abastecerse entonces va a*

mercados alternativos como Ecuador por ejemplo, donde a veces el producto (el banano, la piña) podría ser hasta más barato”. (Entrevistado 7).

- ✓ *“Bueno, se da un ambiente negativo ante la comunidad internacional al entorpecerse el comercio y el libre tránsito, la sociedad civil se vio afectada en su transitar diario, escases de productos en las provincias sobre todo de limón, por la inseguridad de las empresas al llevar sus productos a dicha zona, las empresas en su mayoría cerraron sus operaciones por el riesgo asociado a la delincuencia, pérdidas cuantiosas tasadas en miles de colones por el despliegue fuerzas armadas para contener los revoltosos, perdidas en mercancías que no pudieron salir y o entrar a los puertos”. (Entrevistado 8).*
- ✓ *“Pérdida de confianza en el país ya que si yo soy un inversos y quiero invertir en el país y me entero de que los puertos los cierran una vez al mes o cuando se les antoje, obviamente no va a ser un lugar seguro para invertir”. (Entrevistado 9).*
- ✓ *“Por supuesto la peor de las repercusiones es la reputación de Costa Rica, las cosas económicas se recuperan, pero la reputación cuesta un mundo. Costa Rica supuestamente es famosa por ser un país seguro, pero al haber huelgas de este tipo, afecta directamente el suministro a los clientes internacionales y consumidores locales, lo que los lleva a pensar algo como lo siguiente: “para que me molesto en comprar en Costa Rica, si puedo comprarlo en otro país de forma más segura”. (Entrevistado 10).*

Análisis.

Costa Rica se ha conocido por su lema más popular del ‘Pura Vida’ que representa las bellezas naturales que se poseen, lo amistosos que son los costarricenses con los extranjeros e inclusive en sitios web del país centroamericano de atracción turística, se menciona esta frase tan representativa, como lo hace Go Visit Costa Rica (s.f.) con la afirmación: “Estar en Costa Rica lo hace bastante fácil: tenemos una excelente calidad de vida y vivimos en medio de un país con valles exuberantes montañas y líneas costeras de color azul cristalino” (párr.13), esto refiriéndose a una de las razones por las cuales se usa a diario el “pura vida”.

Se tienen otras excelentes apreciaciones a nivel internacional, según Forbes Centroamérica (2019): “Costa Rica volvió [sic] a encabezar el ranking de Happy Planet Index, con una ventaja sustancial, ya que anteriormente había sido el primero en nuestras ediciones de 2009 y 2012” (párr.6), dando así el calificativo con pruebas de peso por tercera vez a nivel mundial de ser el país más feliz del mundo.

Incluso ha sido protagonista de premios mundiales como:

con el Premio del Global Sustainability Forum (GSF), una iniciativa de Naciones Unidas y empresas de Consejo Empresarial para el Desarrollo Sostenible y organizado por la prestigiosa universidad LUISS de Roma.

El reconocimiento se debe a los logros del país en materia ambiental, por impulsar el progreso sostenible y por el lanzamiento del Plan Nacional de Descarbonización (Presidencia de la República de Costa Rica, 2019, párr.1-2).

También es conocida según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (s.f.), como un país con un “sistema democrático consolidado, unido a una cobertura casi universal de la seguridad social hacen del país un referente internacional” (párr.22). Lo cual le da más prestigio a Costa Rica ante la sociedad internacional.

Sin embargo, a pesar de todos los adjetivos positivos y dignos de orgullo, aún se cuentan con problemáticas sociales, económicas y ambientales de suma relevancia, situaciones como la siguiente:

el Refugio Mixto Maquenque tiene alrededor de 400 hectáreas de piña sembradas dentro de su territorio. Lo mismo ocurre con el Refugio de Vida Silvestre Barra del Colorado, que tiene unas 500 hectáreas cultivadas al igual que el Refugio de Vida Silvestre Zona Fronteriza Norte, con unas 600 hectáreas de piña sembradas dentro del refugio. En total suman 1500 hectáreas de piña sembradas en estos refugios de vida silvestre, que es ilegal, pero a pesar de eso, el Estado las sigue permitiendo (Quesada, 2019, p.24).

Lo anterior, demuestra cómo situaciones nocivas para la flora y la fauna podrían (muy posible) afectar la imagen del país, colocándonos como país de doble cara ante el mundo (se considera contradictoria por el galardón mencionado previamente); entonces aspectos varios llegan a afectar la imagen del país.

Y estas situaciones se agravan cuando se logra llegar a movimientos huelguísticos históricos y continuos, con los años (las huelgas sociales de 2018 y 2019), que fueron protagonistas de noticias desde el Reino Unido con la BBC News, que mencionan las graves afectaciones con frases como “Costa Rica pasa por su mayor huelga en casi veinte años y el paro, liderado por sindicatos públicos del sector educativo y sanitario, no parece tener fin” (BBC News Mundo, 2018, párr.2) hasta la mención en cadenas alemanas con Deutsche Welle, con afirmaciones como “Miles de empleados públicos se lanzaron a las calles de San José para protestar contra una reforma tributaria que se tramita en el Congreso y que consideran que llegaría a empobrecer a la clase media y baja” (Deutsche Welle, 2018, párr.1)

Otra cadena que hizo referencia a las delicadas condiciones del país fue France 24, una cadena (agrupa cuatro cadenas mundiales de diferentes idiomas) con una audiencia considerable, publican notas como: “consecuencias: paralización parcial de servicios públicos, bloqueos en carreteras y vías principales del país, pérdidas económicas significativas, violencia y altercados entre manifestantes y la policía” (Regidor, 2018, párr.6).

De acuerdo con el evidente panorama que se ha creado a nivel internacional, con motivo del movimiento huelguístico del periodo 2018-2019, lógicamente abundan las reflexiones por parte de posibles inversores, importadores e individuos que tenían planes para visitar el país centroamericano; pero pudieron elegir otros destinos para evadir ambientes de inseguridad y de zozobra social y política como la de esa época, en Costa Rica.

Por ejemplo, tal como mencionaron los entrevistados, en el caso de aquellos importadores extranjeros que esperaban la mercancía en un lapso establecido por parte de exportadores costarricenses; no se van a quedar esperando la mercancía cuando tienen las posibilidades de poder encontrar los mismos productos en otros mercados (países) con costos inclusive menores y menores riesgos que un país con la inestabilidad que presentó Costa Rica ante el mundo en 2018 y 2019.

Otro caso es la inversión (extranjera directa e inversión extranjera indirecta) la cual recae directamente en el país y sus empresas, y que al darse este escenario (que estos inversores consideren que es un lugar inseguro y con poca credibilidad financiera para colocar sus divisas);

ellos reconocen que “contribuyen a la formación bruta de capital fijo; constituyen un sustento ante un potencial déficit de balanza de pagos; transmiten esquemas productivos y tecnológicos internacionales, tienden a promover el crecimiento económico en los países receptores; generan fuentes de empleo (...)” (Leyva, 2017, pp.26-27) es irrefutable que el país se verá afectado económicamente por la mala imagen internacional.

Categoría 6: Esfuerzos necesarios para la recuperación de daños

Descripción.

El Gobierno tiene que intervenir cuando ocurren movimientos como los del periodo establecido en la presente tesina, para que no se perturbe a los diversos sectores que conforman el país y a las entidades no gubernamentales, relacionadas con las exportaciones; pueden tomar acción para la resolución, entonces de acuerdo con lo expresado por los informantes de la investigación los esfuerzos fueron positivos:

- ✓ *“Creo que las instituciones involucradas (de acuerdo con el marco jurídico y al alcance que tienen) realizaron los esfuerzos necesarios para liberar y colaborar con el libre tránsito de mercancías, sin embargo, se estaba sujeto al diálogo social que pudiera acceder a la movilización de estas. Por tanto, cada una de las instituciones involucradas desde su marco jurídico o su plan de acción trabajaron en pro para resolver los inconvenientes que se generaron con las huelgas o las revueltas sociales”. (Entrevistado 1).*
- ✓ *“Es muy relativo. Lo que desencadena las huelgas como tal vienen asociadas con una serie de componentes de situaciones históricas pasadas, pendientes de resolver y situaciones jurídicas, sobre lo que es la competencia que afecta a ciertos gremios (la entrada en competencia de empresas que viene a competir con alguna función que se ha venido desarrollando en forma no idónea), entonces a lo que se refiere a las políticas que se hayan tomado a las acciones concretas, habría que procesar cuáles, porque si hablamos de acciones legales, tenemos que la ley establece que se deben de cumplir y si hablamos de acciones políticas, eso va a depender de un contexto histórico en el momento dado,*

entonces, lo que implica el tener que ver con recuperar los muelles, ponerlos en operación bajo el uso de la fuerza pública, son acciones asertivas. Lo que tiene que ver con las acciones ya legales, propiamente de demandar a las personas, también son acciones positivas y lo que tiene que ver con quitar las barricadas con la fuerza pública, son positivas”. (Entrevistado 2).

- ✓ *“Desde el Gobierno se hace un gran esfuerzo para atender y tratar de resolver estas situaciones de la forma más oportuna y correcta”. (Entrevistado 4).*
- ✓ *“Ambas partes trataron de llegar al mejor acuerdo para solucionar de una forma rápida el conflicto presentado, creo que ambos (refiriéndose a los huelguistas y al Gobierno) obtuvieron beneficios”. (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Lo que se hace es atacar a nivel de organizaciones no gubernamentales como CADEXCO, como la Cámara de Transportistas (CCTU), CANATRAC, la UCCAEP entre otras organizaciones, ellos lo que buscan básicamente es buscar un consenso, buscar que todo se arregle en la mesa de diálogo, en la mesa de negociación, entonces es difícil que ellos puedan llegar a lograr algo, sin embargo, lo más que pueden llegar es la unión de cámaras (por así decirlo), ponerse de acuerdo entre tres, cuatro, cinco gremios diferentes, pero que lleguen a lograr algo es muy difícil; estas cosas se logran a largo plazo. Entonces es muy difícil que durante una huelga o una manifestación se logre algo de manera inmediata, sin embargo, abre intervención de manera positiva, se busca como agilizar, pero es muy difícil de que todo eso surja efecto de una vez y más en un país tan burocrático como Costa Rica”. (Entrevistado 7).*
- ✓ *“Eso es algo muy subjetivo, te puedo decir que sí vi una acción muy proactiva del Ministerio de Comercio Exterior en conjunto con la Cámara de Navieras y en conjunto con otras organizaciones de la región, en especial empresas que poseen sus propios predios como Del Monte (refiriéndose a una empresa exportadora de diversos productos). La terminal hizo un trabajo muy coordinado con las autoridades.*

Definitivamente, a veces se quisiera un poco más de proactividad, pero también hay que respetar el derecho de las manifestaciones, tal vez no es lo ideal para el sector, totalmente de acuerdo, pero siempre hay oportunidades de mejoras para todos.

Aunque, COMEX y la Cámara de Navieros hicieron una gran labor fomentando y coordinando nuevas ventanas de atraque con la terminal, viendo cómo hacía para movilizar los contenedores en horas seguras o en horas donde estaban los bloqueos abiertos, entonces sí se vio el interés y esa proactividad del Gobierno y otras cámaras empresariales”. (Entrevistado 11).

Análisis.

Cuando se presentan situaciones que alteran el diario vivir de los ciudadanos y la movilización de productos (interno y hacia puertos, aeropuertos o fronteras), siempre se trató de llegar a una mesa de diálogo, donde los huelguistas y el sector exportador, pudieran beneficiarse y arreglar las disconformidades, pero “una vez agotadas esas negociaciones, sin haber llegado a un acuerdo satisfactorio, se procede a declarar agotadas esas conversaciones y acudir ante los Tribunales para la declarar la legalidad de la huelga” (de la Cruz, 2019, párr.3).

En este caso, al validarse la Ley para brindar seguridad jurídica sobre la huelga y sus procedimientos, se tienen más elementos y requisitos que cumplir previamente; por ejemplo, se deben agotar todos los medios de conciliación, se debe de estar dentro del marco de las huelgas legales aceptadas y cualquier movimiento se debe comunicar por escrito, a las diferentes partes involucradas. De hecho, como mencionan los entrevistados el Gobierno dio medios para solucionar las huelgas sociales. Al principio de la huelga contra la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas de 2018, el presidente de Costa Rica, Carlos Alvarado Quesada, tomó sus redes sociales y declaró en Twitter:

(...) la disposición al diálogo sigue estando presente, la puerta sigue abierta, la mesa está a la espera, pero soy claro en que deben cesar las acciones que comprometan la tranquilidad de las familias y las personas trabajadoras. El Gobierno de la República sigue abierto al diálogo, pero lo hará cuando cese la huelga e impere un clima de paz (Alvarado, 2018).

En el mismo video de la red social de Twitter, el presidente mencionó que se tomarían acciones legales (demandas) contra aquellos individuos que irrespetaron la ley.

Inclusive se logró llegar en 2018, a un acuerdo preliminar que “mencionaba el fin de la huelga y la apertura de negociaciones paralelas a la reforma fiscal” (Murillo, 2018, párr.2); sin embargo, los sindicatos lo rechazaron en el último momento.

Para 2019 se hizo uso de las fuerzas policiales para retirar los bloqueos en carretera de forma pacífica y el ministro de Seguridad Pública de Costa Rica, informó que “Utilizamos un procedimiento apegado a los derechos humanos y a la legislación. Los compañeros (policías) les avisaban a los manifestantes que estaban cometiendo delito y que despejaron la vía” (RFI, 2019, párr.3).

Y con las organizaciones no gubernamentales relacionadas con las exportaciones, en 2018 y 2019 tuvieron más influencia de la que podían llegar a tener (ya que en los casos de huelgas sus acciones son muy limitadas) y dieron pasos para poder resolver la situación, en donde se vieran beneficiadas ambas partes (los huelguistas y el sector exportador en general); como lo menciona el último entrevistado se dieron acciones de muy beneficiosas por parte de la unión de la Cámara Costarricense de Navieros y el Ministerio de Comercio Exterior.

Categoría 7: Acciones gubernamentales lentas

Descripción.

Las huelgas sociales en 2018 y 2019, en el país, se dieron como medio para accionar actos de diálogo y resolver peticiones, reclamos, inconformidades y similares, por parte de sindicatos y huelguistas (los cuales se mencionaron en el capítulo del marco teórico de la presente investigación) hacia el Gobierno de Costa Rica; se evidencia la perspectiva de los entrevistados respecto a la labor que tuvieron las entidades gubernamentales y no gubernamentales, relacionadas con las exportaciones en estos sucesos.

- ✓ *“El tema es, las acciones políticas que tiene que ver con la atención y las demandas sociales, han sido insuficientes en la zona, entonces de alguna manera tiene que hacerse cumplir la ley porque no puede darse un perjuicio mayor a lo económico, pero también hay un abandono del sector social que no se ha cumplido con las políticas correctamente, entonces hay un tema ahí de pesos y contrapesos”. (Entrevistado 2).*
- ✓ *“Considero que las decisiones fueron muy lentas, poniendo en peligro muchas personas y mercaderías”. (Entrevistado 3).*
- ✓ *“Desde el sector exportador consideramos que en muchos de los casos de estas huelgas faltó liderazgo por parte del presidente, por parte de las instituciones gubernamentales, con los bloqueos de manera oportuna, como los que ocurrieron en San Carlos (los bloqueos) se pudieron evitar, pero el Gobierno no quería dejar su puesto político entonces ese levantamiento tenía un costo político importante para el Gobierno de turno y no quisieron adquirir ese compromiso para no dañar más la imagen como partido; entonces mi opinión es que al Gobierno le faltó liderazgo”. (Entrevistado 4).*
- ✓ *“Se demoraron en llegar a un acuerdo para que el impacto fuese el menor, se duró mucho tiempo en tomar acción y eso se tradujo en la posterior recuperación de la normalidad de la operación de los puertos y de la carga rezagada. Entonces no (refiriéndose a si las acciones gubernamentales fueron beneficiosas para la conclusión de las huelgas), sinceramente tuvieron una reacción muy tardía perjudicando propiamente a la parte exportadora”. (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Y creo que las acciones de las organizaciones gubernamentales fueron tardías, definitiva y lastimosamente tiene que haber (no literal) muertos en el camino para que las cosas pasen en este país, entonces, el Gobierno, como no es la plata de ellos, entonces no hay sentido de urgencia en el Gobierno, entonces dejan que las cosas pasen y hacen uso de la fuerza, entre otras cosas para mitigar el riesgo de huelgas o los motines en calle, entonces, creo que también fue que tenemos la problemática un presidente que es un tanto arrogante, entonces en arrogancia que cree que todo lo sabe, cree que no necesita ayuda de nadie,*

entonces es una persona que puede solucionar todo el con su equipo de trabajo, entonces las acciones que se tomaron fueron tardías y no las mejores y repercute en pérdidas económicas para el país y queda la parte social que queda dolida siempre”. (Entrevistado 7).

- ✓ *“Se dio desde mi punto de vista acciones muy lentas y tardías que permitieron que las huelgas tomaran fuerza”. (Entrevistado 8).*
- ✓ *“Al final si se logró el cometido, se levantaron las huelgas, lo que yo pienso es que duraron mucho en tomar decisiones. Un día o dos de huelga es suficiente porque todos los días hay transportes de exportaciones a barcos, yo creo que no deberíamos llegar a ese extremo, a llegar a cerrar las fronteras para que le pongan atención a un pequeño grupo”. (Entrevistado 9).*
- ✓ *“El gobierno fue sumamente lento y altamente inepto para atender estas situaciones, siempre ha sido así, pero esto viene a raíz también de una sincera estupidez del gobierno anterior con la firma de la renovación de la reforma procesal laboral, lo que les dio muchísima fortaleza a los movimientos sindicales, no pretendo entrar en detalles, pero si lo considero una aberración. Esto favoreció que entre el 2018 y el 2019, los movimientos sindicales hayan tomado las calles y creado serios dolores de cabeza al gobierno actual. Inclusive el año pasado (refiriéndose al año 2020), de no ser por la firma de un acuerdo entre el presidente de UCCAEP y los líderes de los movimientos sindicales, las huelgas no se habrían detenido”. (Entrevistado 10).*
- ✓ *“Enfocados en problemas logísticos como tal, no (refiriéndose a que las entidades no tomaron acciones beneficiosas para la resolución de los problemas que se originaron por las huelgas sociales)”. (Entrevistado 12).*
- ✓ *“Yo creo que el problema fue que no tomaron ningún tipo de medida rápida y eficientemente. El mayor problema fue que no tomaron medidas”. (Entrevistado 13).*

Análisis.

En la anterior categoría se mencionó que el Gobierno sí tomó acciones para la solución de las problemáticas que presentaban las huelgas sociales; sin embargo, lo que otros entrevistados afirmaron fue la actuación tan lenta y la falta de liderazgo político.

Y por esta lentitud en la toma de acciones de prevención y solución del conflicto, por parte del Estado, fue que estos movimientos tomaron fuerza, tornándose en una de las huelgas de mayor tiempo en la historia del país, que se ventiló en numerosas ocasiones en medios de información internacional, según opinión de los entrevistados.

Por lo tanto, al llegar a la conclusión de las huelgas hubo resentimientos sociales por las acciones de las entidades gubernamentales, a través de los policías, como la “intervención policial de una protesta estudiantil que se realizó el 12 de setiembre de 2018 en las cercanías de la sede estudiantil Rodrigo Facio” (Villalobos, 2019, párr.1) o las maniobras que se hicieron como los “primeros diez días del paro fueron los más convulsos con bloqueos de carreteras, puertos y de los accesos a los centros de distribución de combustibles, lo que obligó al Gobierno a utilizar la fuerza para mantener activos esos servicios” (Marín, 2018, párr.9).

Los entrevistados de esta categoría también mencionaron que los movimientos huelguísticos se pudieron evitar y no elaborar demandas, abrir diálogos, etcétera, hasta que se convirtieron en actos delictivos, vandalismo y afectaciones en carreteras. Ya que, el retorno a la normalidad de las cargas de mercancías, transporte y operaciones portuarias fueron complicados, en relación con el largo tiempo que se tomó.

Categoría 8: Afectación equivalente en mercado exportador

Descripción.

Los entrevistados comentan que se tienen dos perspectivas distintas, respecto a sí los casos de Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), transportistas aduaneros y trabajos informales

(indirectos del tránsito de exportación y las exportaciones en sí) se vieron más afectados que otras zonas exportadoras (empresas e individuos); en esta categoría se manifiesta (de acuerdo con las muestras de la investigación) que todo el sector exportador costarricense se vio afectado de igual manera, sin distinción y con un efecto dominó (reacción en cadena que afecta sucesivamente a toda una secuencia).

- ✓ *“Ambas (refiriéndose a PYMES, transportistas y en sí todo el sector exportador), hay muchos transportistas que trabajan de forma independiente, por lo que su sustento está basado en un tráiler. Al momento en que hay una afectación de huelga afecta al transportista como tal y a las empresas les encarece los costos y los procesos de importación y exportación para la colación respectiva del producto”. (Entrevistado 1).*
- ✓ *“En este caso todos nos afectamos (refiriéndose a todo el sector exportador) porque no solamente se afectó al nivel de exportación sino también a nivel de supermercados se desabastecieron, el diésel (ya que en algún momento estuvimos sin él), las pulperías se les bajaron las ventas, entonces es generalizada la afectación”. (Entrevistado 9).*
- ✓ *“En realidad, esto es un tema que afecta a todos en general. Y en volumen y cuantía me atrevo a decir igualitaria y exponencial. Digamos que Varcli (refiriéndose a la empresa exportadora bananera) sufrió en las huelgas por 1 contenedor, que es nuestra capacidad, pero Grupo Acón, una empresa más grande (refiriéndose a una compañía exportadora de piña y banano), sufrió por 100, pero esa es su capacidad productiva. Este tipo de huelgas es una situación que nos afecta a todos en proporciones iguales”. (Entrevistado 10).*
- ✓ *“Todos los involucrados en la actividad exportadora se vieron afectados. Las empresas exportadoras como tal sí, ya que los atrasos generaron llegadas tardías de pedidos a destino”. (Entrevistado 12).*

Análisis.

Se dio una reacción negativa en cadena no solo en el sector exportador sino también en supermercados y pulperías acorde con su volumen de producción, en el tiempo que transcurrieron los movimientos huelguísticos, por lo que (según los entrevistados citados en esta categoría) no es cuestión de que unos se afectaron más que otros; más bien es un tema respecto a la producción y lo percibido normalmente en sus operaciones, tal como lo menciona en entrevistado diez.

Ya que al presentarse problemas de tránsito y una muy posible pérdida de la mercancía (en caso de ser un contenedor refrigerado) a una empresa con una buena posición en el mercado y un volumen de producción y comercialización que maneja diez contenedores por semana de fruta con destino al mercado europeo, perderá los ingresos de esos productos en su totalidad.

Y con una PYME es lo mismo (según los entrevistados citados en esta categoría). Si se presentan las mismas condiciones, pero considerando que este tipo de empresa maneje un contenedor mensual, perderá por completo esos ingresos alterando monumentalmente su punto de equilibrio (“nivel de ventas que una empresa o negocio debe alcanzar para lograr cubrir sus costos de producción, costos de ventas y demás costos de tipo administrativo” (Váquiro, 2019, párr.6)).

Cabe aclarar que se mencionaron los casos de impactos económicos a supermercados y pulperías por aquellos casos que se presentaron en Limón de robos y saqueos; según Arrieta (2018), hubo detención de dieciséis individuos, algunos de ellos con antecedentes penales, por quemar a un cabezal (parte de vehículo) y por asaltar a un supermercado.

Categoría 9: Huella significativa en PYMES, transportistas aduaneros y trabajos informales

Descripción.

Y la última perspectiva de la afectación hacia PYMES, transportistas aduaneros y otros trabajos informales, según los entrevistados es que definitivamente se vieron más afectados que

cualquier otra empresa o individuo de este sector exportador; esto se refleja en las siguientes afirmaciones:

- ✓ *“Toda la cadena de comercialización (todo lo que tiene que ver con el comercio y con la exportación de mercancías) genera una cadena que activa un montón de agentes económicos que en el momento que hay una paralización genera un efecto domino y todo se para, por ende, normalmente los que más sufren en este tipo de situaciones sociales de huelga no son las empresas de mayor capital económico, porque normalmente si tiene grandes daños económicos tiene aseguradas o tienen planes de contingencia, pero el pequeño y mediano empresario que necesita de la participación y ese flujo de comercio (que es parte de la cadena de la economía), cuando se paraliza ese labor queda totalmente destruido y no puede recuperarse”. (Entrevistado 2).*

- ✓ *“Efectivamente (refiriéndose a que si se vieron más afectados los casos de PYMES, transportistas aduaneros y trabajos informales). Por ser las pymes pequeñas y medianas empresas con una planilla pequeña y que su volumen de negocio son los turistas de hoteles, restaurantes. Y al no poder transitar automotores y personas y verse afectado el turismo hace evidentemente que tengan una gran pérdida y decidan cerrar sus negocios (refiriéndose a una comparación entre 2018-2019 y la pandemia mundial)”. (Entrevistado 3).*

- ✓ *“Creo que todas se vieron afectadas (refiriéndose a los casos particulares mencionados en la descripción de la categoría), el transportista unitario vio afectado sus ingresos ya que él vive de la facturación y los viajes que le da la naviera y si estaba metido en un bloqueo en una semana, fue una semana en la que no pudo facturar y en el caso de las PYMES exportadoras son las que más se ven afectados porque ese sector es el más vulnerable de toda la cartera exportadora del país ya que las grandes trasnacionales que exportan piña, melón, sandía tienen los recursos suficientes y las pólizas de seguro que les permiten apechugar este tipo de situaciones pero el exportador PYME/pequeño que hace un gran esfuerzo para sacar un contenedor a la semana o al mes, no tiene ese acompañamiento económico y respaldo que tienen las trasnacionales, entonces es ahí donde todo se les pone*

cuesta arriba porque es muy probable que el espere todo el mes la plata de ese contenedor que logra ajustar para exportar pagar todos sus proveedores y si esa semana se coincidió con que había una huelga, dejo de vender y el producto paso de venderlo a 10 a venderlo a 3. Entonces, la afectación siempre se va a ver en mayor escala en los sectores más vulnerables, sean PYMES, sean transportistas independientes”. (Entrevistado 4).

- ✓ *“Este sector (refiriéndose a las PYMES, los transportistas de mercancías y otros trabajos informales indirectos) siempre va a ser el más afectado, las empresas pequeñas que dependen del día a día de sus operaciones y esos trabajos informales que de igual manera viven del día a día de la operación”. (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Siempre el más pequeño es quien se ve más perjudicado ya que no tienen suficiente poder económico como para soportar pérdidas por situaciones fuera de control”. (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Es doloroso, porque alguien que vive de su furgón que vive de fletes, a la hora de haber bloqueos y manifestaciones no se puede transitar a la libre y eso genera cierta miseria en la bolsa. Y en el caso de una PYME exportadora, es lo mismo, si los barcos no salen, no pueden exportar y la parte más fácil en las empresas es recortar personal, entonces si yo no puedo vender mis productos no puede sostener a la planilla, entonces tengo el inventario lleno que no puedo materializar en una cuenta por cobrar y entonces si no se puede sostener la empresa con dos o tres empleados, me tocaría despedirlos lastimosamente, generando miseria y una economía informal que en este país va creciendo”. (Entrevistado 7).*
- ✓ *“Las pymes sufrieron más daño debido a una estructura organizacional más robusta (refiriéndose a las capacidades de adaptación empresariales ante imprevistos)”. (Entrevistado 8).*

- ✓ *“Sí, definitivamente se afectó a otros sectores. Diría que los sectores más afectados, definitivamente los transportistas terrestres, incluso sufrieron daños en sus camiones, en chasis, en contenedores, etc.”. (Entrevistado 11).*
- ✓ *“Yo le diría que sí lo hay (refiriéndose a que sí hay más afectación en casos particulares como PYMES y los trabajos indirectos del tránsito de exportación), efectivamente hubo una mayor cantidad de daño desde el punto de vista de que en una empresa grande el desarrollo de lo que es un atraso puede significar que el flujo de cajas se disminuya pero subsiste con otras condiciones mientras que en una PYME la situación más delicada es que normalmente son empresas que se dedican única y exclusivamente a algunos clientes y esto les puede caer en la quiebra, o sea, falta total, completa y absoluta del flujo de caja”. (Entrevistado 13).*

Análisis.

La otra perspectiva: al ser una Pequeña o Mediana Empresa se tienen ciertas desventajas respecto a competidores con mayor capital y conexiones en el mercado deseado; por ejemplo, al poseer menor rentabilidad y no tener experiencia en negocios internacionales, en caso de que la PYME sea nueva en las exportaciones, son más vulnerables ante situaciones imprevistas de largo plazo como fueron las huelgas de 2018 y 2019.

Además, suelen tener problemas organizacionales lo que se traduce en “ventas insuficientes, debilidad competitiva, mal servicio, mala atención al público, precios altos o calidad mala, activos fijos excesivos, mala ubicación, descontrol de inventarios y problemas de impuestos” (Hernández y Villalba, 2019, p.14). Demostrándose así la inestabilidad de las PYMES y la obvia dependencia que tienen a los ingresos a largo plazo de las limitadas exportaciones.

Entonces, estos movimientos huelguísticos tienen gran afectación en este tipo de empresas, pudiendo llegar al punto de tener que recurrir a despedidos por no tener la suficiente capacidad económica de mantener salarios, durante una época de pérdidas elevadas como las de 2018 y 2019 en Costa Rica.

Y en los otros casos mencionados, transportistas y trabajadores informales indirectos, de igual manera al vivir día a día de los viajes y de las ventas en carreteras, se vieron afectados considerablemente, debido a que no tuvieron salarios, lo cual altera su vida tanto económica como social y mentalmente.

Ya que en estudios se han reportado que los “problemas significativos de salud tenían lugar tras la pérdida de empleo, mientras que no se tienen datos de ocurrencias de la situación contraria, esto es, un patrón de ocurrencia de problemas de salud antes de que se dé la situación de desempleo” (Tomás, Gutiérrez y Fernández, 2017, párr.1).

Categoría 10: La ley 9808 no es un impedimento a los futuros impactos de las huelgas en el comercio internacional

Descripción.

En la última categoría de análisis, se evidencia las respuestas de los entrevistados en relación con los proyectos de ley antecesores a la Ley No. 9808 (proyectos 21049 y 21097) y la validez de la Ley para brindar seguridad jurídica sobre las huelgas y sus procedimientos o la Ley No. 9808 y las proyecciones de secuelas negativas de esta ley, en el comercio internacional, específicamente en el sector exportador costarricense:

- ✓ *“Sí (refiriéndose a que las manifestaciones sociales sí afectarán), las huelgas siempre van a existir. La limitación que se hace a las huelgas es a servicios esenciales (temas de salud o educación), sin embargo, si se logra la legalidad de la huelga va a haber afectación como tal; posiblemente no van a haber bloqueos en tantas rutas como se pueden prever o de tanta duración, pero en alguna u otra medida, la manifestación social siempre va a tener una repercusión en las exportaciones e importaciones del país”. (Entrevistado 1).*
- ✓ *“En realidad esos proyectos de alguna manera desmotiva o desalienta el termino o cultivo de posibles movimientos de ese tipo, lo que pasa es que el ser humano por más que jurídicamente se le límite o se le quite la posibilidad cuando considera que una causa es*

justa nada lo va a detener, entonces no creo que todas estas leyes lleguen realmente a evitar que a futuro se den este tipo de huelgas, lo que más bien creo que de alguna manera, está sentado las bases para que los tipos de acciones o movimientos futuros, como van a ser reprimidos legalmente y van a ser sancionados con mayor fuerza, provoquen una reacción más violenta, es decir, si al ser humano se le quita su espacio de libertad y se te está limitando el derecho de sindicarte, se te está penalizando previamente por la huelga, se te va a encarcelar y todo esto, ese tipo de represión más bien puede generar una reacción en cadena que lleve a un tipo de actividad no organizada ya más a un tipo de anarquismo y disturbio. Yo creo que no es el camino, yo creo que sí había que legalizar y generar, pero yo creo que, en realidad, usted puede crear todas las herramientas jurídicas que quiera, pero cuando la gente tiene hambre, cuando siente que no hay espacio para dialogar, cuando sienten que se le está atentando contra su estabilidad social, familiar, etc., no les va a inhibir un marco jurídico”. (Entrevistado 2).

- ✓ *“Sería irresponsable contestar que eso tiene una solución (refiriéndose a las huelgas sociales), yo creo que en el mundo todavía no han inventado algo que evite las huelgas, por eso hay huelgas en todas partes, en países desarrollados, en países subdesarrollados, en países ricos y en países pobres. Yo siento que mientras que en el país existan desaciertos de los Gobiernos de turno, falta de liderazgo y no una línea clara donde el país vea que puede haber un crecimiento económico, la gente va a seguir en la calle porque la gente va a la calle porque la gente se ha visto empobrecida; en el país la clase más baja es la que cada vez se va haciendo más grande y la pobreza principalmente es la que va a alimentar esas manifestaciones, entonces hasta que haya una verdadera reactivación económica, hasta que verdaderamente tengamos un Gobierno que crea que la llave del crecimiento es a través de reactivar la economía, seguiremos con esta lucha social, porque si usted hace un análisis de las personas que participaban en las manifestaciones en muchos casos ellos lo que reclamaban era que se les ha vendido una mala imagen de que el exportador es un empresario que no paga impuestos, que roba y que esta solo para sacar del país, lo que es totalmente falso, entonces eso también es importante que se ponga en el estudio, se ha generado una muy mala imagen del sector exportador por culpa de los medios de prensa y la falta de liderazgo del Gobierno para decir las cosas como son”. (Entrevistado 4).*

- ✓ *“Ahora con los principales puertos que están en manos privadas, en teoría no debería haber un impacto tan grande como el que sufrimos años atrás, sin embargo, siempre estarán los grupos que puedan influir de cierta manera en que las operaciones se vean afectadas, llámese bloqueos, tortuguismos, que retrasen la llegada a puertos, en ese sentido si considero que puede llegar a haber una afectación, no como la anterior pero no podemos estar exentos a que vaya a pasar”. (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Mi criterio personal, es que este tipo de huelgas se van a seguir presentando hasta que el gobierno no proceda a concesionar la administración portuaria. Eliminando la solicitud de beneficios por parte de los funcionarios, beneficios que afectan la economía del país”. (Entrevistado 6).*
- ✓ *“No estoy bien enterado en el tema de la ley, sin embargo, vivimos en un país que está en manos de los sindicatos, entonces, estamos a las puertas de un escándalo social grande por diferentes motivos, lejos de lo que paso en 2018 y 2019, que sin embargo es acumulativo; pero los sindicatos hacen lo que ellos quieren, entonces les declarar legal o ilegal la huelga, siempre lo van a hacer”. (Entrevistado 7).*
- ✓ *“Las huelgas no tienen ninguna consecuencia positiva para la población de un país. Sí (refiriéndose a que las huelgas sociales igual afectarán), la ley lo regula solamente a ciertos servicios, en donde lo hace inconstitucional, pero de ello que no se den o que se puedan declarar constitucionales, por alguna ambigüedad o portillo en la Ley hay un largo trecho”. (Entrevistado 8).*
- ✓ *“Entre mayor control es un arma de doble filo, si se restringen mucho las huelgas el Gobierno no va a dar posibilidades de hacer huelgas, entonces, hay que tener un balance dentro del tema de que no llegue a afectar tanto al país y de que haya posibilidades de que grupos expresen sus disconformidades y que se llegue a un acuerdo.*

Yo creo que en este caso es como llegar a un acuerdo antes de llegar a una huelga y sí estoy de acuerdo con que se hagan límites en cuanto a huelgas sobre todo en el sector salud.

Y más que afectar le beneficia al comercio, ya que se le está poniendo alto a una huelga sin control, lo que preocupa es que quiten la huelga, el derecho como tal”. (Entrevistado 9).

- ✓ *“Como sabes, el mundo se organiza con leyes, siempre habrá personas que las cumplan y personas que no. Otra cosa importante es que siempre existirán personas que buscaran portillos para poder aprovecharse de los huecos en las mismas, por lo que estoy seguro de que el tema de huelgas nunca se detendrá, pero como se controle también depende de las herramientas que faciliten a la fuerza pública a tomar medidas.*

Debemos recordar que las huelgas nacieron por una razón, así como con muchas no estoy de acuerdo, con otras sí.

No debemos ser hipócritas y decir que el mundo es blanco o negro. Se toman esas calles por la importancia para el Estado, pues es una forma de presionar a las personas dueñas de empresas a presionar al Gobierno, por lo que es entendible la estrategia. Si estas leyes y otras herramientas facilitan que las necesidades de los huelguistas sean atendidas por el Gobierno, pues en hora buena, más sinceramente, aún con leyes asociadas lo veo muy lejos (refiriéndose a que no afecten las huelgas sociales)”. (Entrevistado 10).

- ✓ *“Sí claro (refiriéndose a que sí afectarían las huelgas), las huelgas no van a desaparecer del todo. Eso solo es una manera de formalizar y tratar de limitar el accionar de la huelga, pero no la podés eliminar por completo puesto que es inconstitucional”. (Entrevistado 11).*

- ✓ *“Creo que de cualquier manera se vería afectado el tránsito de exportación ya que la infraestructura en CR es demasiado limitada y básica. Con el cierre de una vía principal por temas de huelga, la exportación se ve directamente implicada. Ya sea porque los contenedores no pueden colocar para cargas en plantas (que muchas veces se encuentran a largas distancias de Puerto) así como entregar cargados en puerto.”. (Entrevistado 12).*

- ✓ *“Sí, siempre va a haber afectación, las huelgas siempre van a afectar, las huelgas siempre van a existir, no se puede eliminar la válvula de escape que significa una huelga o un movimiento huelguístico, no hay que ni menospreciarlo ni magnificarlo, hay que atenderlo como lo que es, hay un problema que hay que resolverlo y el problema es que precisamente generadas las circunstancias afectan a sectores humanos, son familias las que se ven perjudicadas también cuando hay una huelga y si se dice bueno para todo el mundo se declara ilegal y a todo el mundo lo despiden, bueno también hay una afectación social, entonces todo eso repercute, ahí el secreto más importante es manejarlo de forma tal que venga de una forma u otra a mejorar las condiciones y buscar negociaciones. Ahí el tema no es quien tiene el brazo más fuerte para esto y lo otro, es buscar un punto de equilibrio”. (Entrevistado 13).*

Análisis.

Prácticamente todos los entrevistados mencionaron que por más acciones para regular aspectos de las huelgas, como los proyectos de ley, que cabe aclarar “son instrumentos mediante los cuales se ejerce el derecho de iniciativa legislativa y se promueve el procedimiento legislativo, con la finalidad de alcanzar la aprobación de una ley (...)” (Reglamento del Congreso de la República, 2020, art.67), y la validez de leyes que con estos antecedentes (proyectos) siempre existirán estos movimientos, ya que a pesar de que exista una ley que limite las acciones de los ciudadanos, siempre habrá personas o grupos de personas que las irrespeten.

Además, si se logra encontrar una laguna jurídica (ausencia de regulación por parte del ordenamiento jurídico -derecho- de una situación o caso determinado que requiere imperiosamente una respuesta concreta que no se halla especificada o explicitada en dicho ordenamiento jurídico [...]) (Segura (1989), citado por Castro y Tovar (2018)) en los escritos los individuos se atendrán a estos para lograr sus objetivos y librarse de aquellas consecuencias establecidas, siendo así, impactos percibidos por el sector exportador por estas huelgas.

Y, por otro lado, si se hace apegado a lo reglamentado por los mecanismos jurídicos, se pueden dar los casos de declarar legal la huelga, tras obedecer lo establecido en la Ley No.9808,

específicamente en los artículos 349 (en caso de movimientos de sindicatos), 371, 377 (especialmente este artículo), 664 y 666; no discrepar el artículo 376, 378, 385, 707, 375 bis, 376 bis, 376 quinquies y 664 bis; y durante el movimiento no faltar a los artículos 373, 661, 376 quater y 661 bis. Aunque también es importante mencionar que el veredicto del juez o jueza de trabajo tendrá mucho peso en estas, ya que se pueden dar apelaciones de las declaraciones que den; tal y como se dio en el periodo 2018 y 2019 (la Ley mencionada igual regula estos casos, por ejemplo, en el artículo 668).

Dando de igual manera como resultado afectaciones (ya establecidas en la investigación en las categorías anteriores a esta) a los exportadores y los individuos, relacionados directa e indirectamente. Asimismo, dando una imagen negativa por parte de los huelguistas y aquellos individuos externos manipulados, por medios de comunicación de las empresas del sector exportador.

Otro aspecto relevante en el marco jurídico de las huelgas en Costa Rica, es que de acuerdo con los entrevistados, se debe de tener una balanza entre la Ley No. 9808 y el derecho de la libertad de expresión que según el Convenio Europeo de Derechos Humanos (2010), es aquel que “comprende la libertad de opinión y la libertad de recibir o de comunicar informaciones o ideas sin que pueda haber injerencia de autoridades públicas y sin consideración de fronteras” (art.10), en pocas palabras, que se regulen los movimientos huelguísticos, sin faltar al derecho de todos los individuos de la libertad mencionada.

Sin embargo, ‘libertad de expresión’ es muy subjetiva, ya que en ciertos temas “resulta muy complejo determinar cuándo nos encontramos ante una crítica dura e hiriente y cuándo ante una expresión injuriosa” (Climent, 2016, párr.10); esto conlleva a que los desenlaces y razones por las que se dan las huelgas puedan ser para algunas personas justificables y para otras una impertinencia., haciendo delicada la situación del balance.

Entonces, llegar al punto medio de regulación en el ordenamiento jurídico costarricense y no irrespetar, faltar o similares, los derechos mencionados será un recorrido engorroso porque siempre algún individuo percibirá que su ‘opinión’ es válida y justificable y constantemente van a

haber inconformidades con las acciones políticas del Gobierno que este administrando. Por último, es interesante enunciar lo que el mismo Convenio Europeo de Derechos Humanos (2010) declara y la relación que tiene su artículo con la situación que se dio en Costa Rica en 2019 y 2020, con la regulación de las huelgas; que el ejercicio del derecho resaltado:

podrá ser sometido a ciertas formalidades, condiciones, restricciones o sanciones, previstas por la ley, que constituyan medidas necesarias, en una sociedad democrática, para la seguridad nacional, la integridad territorial o la seguridad pública, la defensa del orden y la prevención del delito, la protección de la salud o de la moral, la protección de la reputación o de los derechos ajenos, para impedir la divulgación de informaciones confidenciales o para garantizar la autoridad y la imparcialidad del poder judicial. (art.10).

Siendo también que el país centroamericano no es el primero ni el último en tener huelgas sociales; por ejemplo, en países considerados estables y de una posición económica elevada como Francia, se dan manifestaciones, según Deutsche Welle (2020); se rompió un récord histórico con 29 días de huelga por parte de transportistas, debido a una reforma del sistema de pensiones francés, demostrándose así que hasta países considerados desarrollados atraviesan estas situaciones.

Y Costa Rica tampoco es el único país en el cual ha creado o mantiene una regulación jurídica de las acciones que se toman y tomarán en estas (huelgas); según la Organización Internacional de Empleadores (s.f.) en Francia (en su jurisprudencia), Alemania (en su jurisprudencia especialmente de los fallos del Tribunal Federal del Trabajo), en Dinamarca (sistemas de negociación colectiva, organizaciones del mercado laboral, convenios colectivos y jurisprudencia del Tribunal del Trabajo), Noruega (convenios colectivos básicos), Croacia (convenios colectivos) y en Canadá (legislación sobre relaciones laborales y los tribunales administrativos) se manejan regulaciones del derecho a la huelga.

Interpretación de Datos

En Costa Rica hace algunos años se dio la implementación de una terminal portuaria con una empresa experimentada y con varias zonas similares, en varias partes del mundo, APM Terminals, lo cual según algunos de los entrevistados acarreó mejoras y más beneficios que los que se tenían con JAPDEVA y relacionado con esta entidad; se logró identificar que la administración

gubernamental portuaria presenta problemáticas en administración, sobre todo la apreciación recae en la reciente infraestructura portuaria del Caribe. Esto por la modernización, mayor equipo y experiencia, su amplitud territorial, reducción de costos y tiempos que manifiesta el explotable tránsito internacional de mercancías que presenta.

Y dando así diversas perspectivas respecto a la relevancia que tienen los puertos de Moín y Limón. Los entrevistados visualizaron una mayor eficiencia en el manejo de las cargas y la rapidez como se manejan en la Terminal de Contenedores de Moín, en comparación con la lentitud que se presentaban en los puertos de JAPDEVA.

Aparte se tienen diversas percepciones de la relevancia de los puertos caribeños pero por sus aspectos comerciales, por un lado, por sus puntos estratégicos se logra una mejor percepción de los exportadores hacia los puertos caribeños, por la mencionada adición y su agilidad y calidad en las operaciones portuarias, por otro lado se menciona (por las muestras de la investigación) un punto medio entre los puertos de Limón, Moín y Caldera, ya que al tener áreas de especialización en puntos del país completamente distintos, se complementa la importancia y finalmente, se tiene que los puertos del Caribe son más importantes por la Terminal de Contenedores de Moín y la mayor cantidad de opciones de mercado que ofrecen para exportar, como hacia Estados Unidos y a Europa.

Pero según los entrevistados la administración que se tiene en la zona portuaria es vital para tomar cualquier decisión sobre su importancia.

Asimismo, para que una empresa tome la decisión de hacia dónde exportara su mercancía, se tienen factores con variación de relevancia según la perspectiva, el exportador, el manejo interno adecuado de la empresa, el mercado y el producto que se enviará, en los casos particulares de la presente investigación; el puerto de Caldera tiene una tendencia a productos a granel y los puertos de Limón y Moín y la nueva adición de la Terminal de Contenedores de Moín empieza a tener preferencias por la modernización que presentan y la cercanía con mercados europeos.

Con respecto a las afectaciones propias de las huelgas sociales, una de las principales que mencionaron las personas consultadas para esta investigación fue la pérdida económica por vehículos maltratados, a puntos no recuperables por quemaduras, en mercancías y más si eran perecederas, materiales y en sí a todo el sector exportador y sus relacionados directa e indirectamente, dejando pérdidas millonarias.

Asimismo, diversos grupos no relacionados con los huelguistas hicieron actos de vandalismo, como daños a vehículos que transportaban mercancías dirigidas hacia los puertos caribeños.

Por otro lado, se perjudicó el área de las carreteras por los bloqueos de los diversos manifestantes; por ejemplo, el bloqueo en la ruta 32 que afectó en demasía por su conexión directa hacia Limón.

También, en las zonas portuarias se afectó pero solo en términos monetarios por el no pago por las operaciones que se realizarían normalmente en este punto, ya que según las muestras, estos puertos cuentan con anillos de seguridad que impiden que se haga daños materiales al sector.

Por último punto, se tienen dos perspectivas respecto a la afectación de las empresas (de diversa capacidad y tamaño) por estos fenómenos sociales. Por un lado, los entrevistados mencionaron que se afectó a todo el sector exportador, incluyendo transportistas y pulperías y en lado contrario, mencionan que al tener menor capacidad, pequeña planilla, falta de acompañamientos y seguros, por vivir día a día en sus operaciones de venta internacional, que se vieron más dañadas.

Y las diferentes entidades gubernamentales y no gubernamentales se consideran (según las muestras del presente estudio) una perspectiva positiva y otra negativa, respectivamente. Tomaron las acciones necesarias dentro de su marco de acción limitado que cuentan, como lo hizo COMEX junto a la Cámara de Navieros y por otro lado, sí se tomaron medidas, pero lentas e incluso sin sentido que no lograron nada, ya que según mencionaron los entrevistados se esperó a que afectará

gravemente al país para hacer maniobras de resolución, por lo que se agravaron y alargaron aún más, las huelgas sociales.

Este conflicto huelguístico y sus consecuencias, según los entrevistados, ocasionaron una mala imagen al país, y podrían ocasionar una pérdida en la confianza de los importadores extranjeros e inclusive, pérdida de inversiones extranjeras directas hacia el país.

Por último, la ley No. 9808, según los entrevistados, por más leyes y regulaciones que haya siempre van a haber casos de individuos o grupos que no les importa apegarse al marco jurídico costarricense; se puede dar también que se declare legal la huelga, quedando impunes los cuantiosos daños ocasionados a empresas y a personas, que se mencionaron en el presente capítulo. Además, se mencionó la gran influencia de los sectores sindicalistas en aspectos huelguísticos.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En este capítulo se presentan las conclusiones y recomendaciones que se obtuvieron a partir de las fuentes de información y los datos de los entrevistados de la presente investigación. Se muestran las conclusiones del trabajo, que determinan los desenlaces más importantes y, asimismo, responden a los objetivos y al planteamiento del problema del estudio. Seguidamente, se exponen las recomendaciones dirigidas a instituciones, empresas e individuos relacionadas directamente con la investigación.

Conclusiones de la Investigación

Se concluye que los puertos de Limón y de Moín son indispensables para el comercio exterior de Costa Rica por su posición estratégica hacia mercados europeos y estadounidenses, lo cual le brinda a empresas importadoras y exportadoras costarricenses, más oportunidades de comercializar sus productos.

Asimismo, se llega a la conclusión de que el puerto de Caldera tiene relevancia en su ámbito de excelencia, las mercancías a granel y actividades roll on – roll off, pero cuenta con un gran retraso en cuestión de infraestructura y herramientas para sus operaciones.

También, se concluyó que con la llegada y entrada en operaciones de APM Terminals de Moín se dio una mayor agilización de mercancías, junto a una eficiencia calificada con tiempos reducidos, comparados con los que se tenían con las otras zonas portuarias de la zona en años anteriores, debido a las maquinarias y terrenos más modernos y calificados para procedimientos de comercio exterior.

Se concluye que se tiene una mala perspectiva de la administración portuaria de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica debido a la rápida y obvia preferencia que tienen algunos de los entrevistados con la Terminal de Contenedores de Moín, ya que se mencionaron cuantiosamente las claras ventajas que el país adquirió con la entrada en operaciones de la terminal contrario a lo que tenía Costa Rica con la Junta.

De igual manera, se concluye que JAPDEVA tiene una mala concepción ante algunos individuos relacionados directa o indirectamente con el tránsito de exportación de mercancías por razones como la interrupción de operaciones por paros laborales o situaciones con los sindicatos, la deficiencia en infraestructura o herramientas que genera una lentitud en el manejo de las mercancías o porque no pueden atracar buques con mayor capacidad como sí pasa en la Terminal de Contenedores de Moín.

Se concluye que las empresas que participan (incursionar a un mercado nuevo y/o un producto nuevo) o quieren participar en el comercio internacional, necesitan un estudio de mercado cuantioso del país, al cual quieren hacer llegar su producto para poder hacer un análisis del medio de transporte (por ende, si será por un puerto, frontera o aeropuerto) y cuál es la salida o entrada más factible, acorde al punto estratégico y la experiencia que cuente este con el producto.

Se concluye que los puertos de Moín y de Limón no presentaron daños materiales en sus instalaciones, pero sí tuvieron afectaciones económicas.

Se concluye que individuos no relacionados con las huelgas sociales de 2018 y 2019 se aprovecharon de estos movimientos e hicieron actos de vandalismo.

Se concluye que las Pequeñas y Medianas Empresas exportadoras sí sufrieron durante las huelgas sociales, por un manejo limitado de su capital, sus mercancías y debido a la falta de preparación ante situaciones como las de 2018 y 2019.

Se concluye que el Gobierno de Costa Rica tomó acciones beneficiosas ante las huelgas, pero muy escasas y lentas en 2018 y 2019.

Se concluye que algunas entidades gubernamentales y no gubernamentales relacionadas con las exportaciones, ayudaron e impulsaron el diálogo para la resolución de las disconformidades de los huelguistas.

Se concluye que por las huelgas sociales y el lento actuar del Gobierno de Costa Rica, se generó una mala imagen ante los mercados internacionales.

Se concluye que se ha generado una perspectiva negativa del sector exportador a raíz de las disconformidades de los huelguistas, ya que se cree que las empresas no pagan impuestos y no ayudan al país.

Se concluye que a pesar de existir una regulación a las huelgas sociales, siempre van a existir individuos que la irrespeten o se puede declarar legal y afectar al sector exportador.

Se concluye que un ordenamiento jurídico no puede impedir las huelgas sociales.

Se concluye que el Gobierno de Costa Rica debe mejorar las negociaciones para la resolución de las huelgas sociales.

Finalmente, se concluye que las repercusiones de las huelgas sociales de 2018 y 2019 fueron principalmente económicas respecto a retrasos y cancelaciones, ventas no realizadas, gastos adicionales de operación, daños a materiales y mercancías y la falta de ingresos a las empresas exportadoras.

Recomendaciones de la Investigación

Se recomienda a la administración portuaria de la Sociedad Portuaria de Caldera tomar como referencia la Terminal de Contenedores de Moín de APM Terminals Moín en contexto de infraestructura, ya que se encuentran retrasados en cuestión de maquinaria y herramientas y su terreno en sí, comparado con la terminal caribeña; esto con el fin de poder progresar en este ámbito y que pueda modernizarse, se benefician a sí mismos y a las empresas costarricenses que necesiten hacer uso del puerto.

De igual manera, se le recomienda a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica hacer esfuerzos para obtener un presupuesto gubernamental para mejorar las zonas portuarias de la Terminal Hernán Garrón Salazar (Limón) y la Terminal

Gastón Kogan Kogan (Moín) en aspectos de terrenos, maquinarias y mano de obra para poder equiparar en cierto nivel sus funciones y movimientos con la Terminal de Contenedores de Moín, logrando así un ambiente competitivo equitativo o en esa vía. Además, al ser un ente del Gobierno, deben tomar acciones junto al Instituto Nacional de Aprendizaje para áreas de estudio portuarias, ofreciendo así oportunidades a los ciudadanos del país centroamericano.

Se recomienda a las PYMES (Pequeñas y Medianas Empresas) exportadoras, informarse sobre ámbitos empresariales para proyectar una mejor estructura organizacional y aprender de temas como inventarios, costos, etcétera, aprovechando las oportunidades que brinda el Gobierno y entidades relacionadas con las exportaciones como PROCOMER y no limitarse solo cuestiones de comercio internacional; además, debe tomar en consideración un plan de acción en casos de situaciones que priven el tránsito de sus mercancías, ya sea de un estudio o instruirse y crearlo, debido a que no se tiene que aprender de errores prevenibles.

Se recomienda al Gobierno de Costa Rica a incentivar estudios e investigaciones respecto a la subjetividad de la libertad de expresión y a su relación con el derecho a la huelga y el ordenamiento jurídico, para que se tomen como referencia en casos de declaratorias de legalidad de movimientos huelguísticos.

Se recomienda al Gobierno de Costa Rica y a las entidades gubernamentales competentes en caso de huelgas sociales, prevenir e incentivar resoluciones y mesas de diálogo, junto a entidades no gubernamentales relacionadas con los sectores afectados, ya que se ha demostrado la calidad idónea que tienen las últimas mencionadas para solucionar estos casos. Además, de no esperar a afectaciones materiales y por presión social para tomar acción y hacer valer la ley No. 9808 y demás normas.

Se recomienda a la población estudiantil universitaria de la Universidad Internacional de las Américas y otras universidades privadas y públicas, seguir estudiando lo relacionado a las huelgas sociales y sus impactos en las múltiples modalidades del comercio internacional, como lo es la importación y relacionados debido a que es un área relevante para el país pero muy poco investigada en general.

Además, se le recomienda a esta población seguir investigando las repercusiones que ocasionan las huelgas sociales en diversas áreas de estudio como mercadeo, psicología, ciencias políticas, etcétera, mediante trabajos de investigación, memorias, trabajos finales de graduación, entre otros.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

Introducción

Teniendo en cuenta que una propuesta es aquella mejora o alternativa que se brinda respecto al caso del estudio realizado, se origina el último capítulo de la presente investigación con el propósito de poder brindar a las empresas e individuos exportadores, una alternativa en casos de que manifestantes retrasen o impidan la logística habitual de sus mercancías.

Objetivos

Objetivo general

Proponer un plan de acción logístico para los exportadores, en caso de huelgas sociales.

Objetivos específicos

Exponer los componentes básicos de un plan de acción.

Realizar un plan de acción preventivo en caso de huelgas sociales para los exportadores.

Exponer a los exportadores la utilidad de seguir el plan de acción logístico.

Propuesta

Se propone explicar qué es un plan de acción y sus componentes para que los interesados puedan entender su significado y su esencia básica; además, considerando esto se realizará un plan de acción logístico (se reflexiona como plan logístico al tener elementos que se relacionan directa e indirectamente con la logística del comercio internacional). Se harán aclaraciones de si un punto o paso se piensa para una población en general (sin importar el tamaño y capacidad de las empresas exportadoras) o si es para una población determinada (enfocada en aquellas Pequeñas y Medianas

Empresas recientes o que apenas están entrando en el mercado (sea exportación o relacionado con el tránsito de mercancías).

Entonces, considerando que toda empresa que esté relacionada al comercio internacional debe tener en cuenta los plazos aduaneros, tales como los tiempos y costos que significa para una empresa exportadora estar en una zona portuaria o un estacionamiento transitorio, en un almacén fiscal o en el uso de una terminal de carga de exportación, entre otros; se desarrolla el plan de acción a continuación, tomando en cuenta que siempre se tiene que considerar que puede suscitarse una huelga social.

Además, se expondrá cuáles son los beneficios que obtendrán estas empresas al seguir el plan de acción logístico que se enumerara.

Plan de acción

Un plan de acción “se constituye como una especie de guía que brinda un marco o una estructura a la hora de llevar a cabo un proyecto” (Definición.de., s.f.) y según Significados.com (2017) sus aspectos o características, son las siguientes:

- **Análisis:** incluye un análisis de la situación y de las necesidades sobre las que se va a intervenir.
- **Objetivos:** define cuáles son las metas específicas que pretende alcanzar.
- **Actividades:** describe las acciones, tareas y estrategias que deben ser ejecutadas.
- **Responsabilidades:** asigna y distribuye tareas y responsabilidades.
- **Recursos:** determina los recursos que serán necesarios para su implementación, así como su distribución.
- **Plazos:** tiene una duración definida, es decir, un comienzo y un término.
- **Indicadores:** determina los indicadores de gestión que se usarán para el seguimiento y evaluación del proceso, así como para la toma de decisiones.
- **Ajustes:** debido a que es un trabajo que está en constante desarrollo y evolución, sobre la marcha del proceso se introducirán los cambios o correcciones que fuesen necesarios (párr.6-13).

Plan de acción logístico para las empresas

Tabla 6. Plan de acción logístico para los exportadores

Plan de acción logístico preventivo para los exportadores						
Objetivo	Posición actual	Acción	Responsable	Comienzo	Fin	Coste
Realizar cambios administrativos y financieros en la logística	Se necesitan medidas de prevención en casos de huelgas	Hacer un fondo de emergencia para casos de huelgas sociales dirigido a gastos adicionales.	Departamento financiero junto a los altos cargos de la empresa o el dueño de la empresa.	Al comenzar la empresa.	No se proyecta un tiempo fin al fondo de emergencia.	En una empresa pequeña no se considera ningún costo.
Planificar posibles cambios de destino de la mercancía	Se necesitan acciones para no perder el producto.	Exportar la mercancía hacia un país centroamericano o de Sudamérica	Departamento de exportaciones avaladas por los directivos de la empresa.	En la presencia de una huelga social.	Al hacerse la exportación a alguna parte de Latinoamérica o venderse en Costa Rica.	
		Vender la mercancía en el mercado nacional				
Reformar ámbitos contractuales	Se necesitan maniobras legales que amparen un incumplimiento en el contrato de venta entre exportador-importador.	Agregar una cláusula en los contratos de venta internacionales que aclare que en caso de huelga la mercancía puede ser menor y retrasada a lo acordado y se indemniza en la siguiente venta.	Departamento de exportaciones avaladas por los directivos de la empresa.	Al comienzo de la venta internacional.	Con la indemnización en la próxima venta.	Dependiendo del volumen de la carga vendida. Pero se mantiene que sea una reforma previa a la venta por lo que se considera que no habrá costo adicional.

Nota: Elaboración basada en el formato establecido por Westwood (2016) con datos obtenidos de la presente investigación.

Como se aprecia en la tabla anterior, el primer objetivo y sus derivados se dirigen hacia un cambio administrativo y financiero. Se aclara que este se recomienda que se aplique en empresas que están comenzando en la venta internacional de mercancías o que hayan empezado sus operaciones hace relativamente poco, ya que es más sencillo y no les afectará considerablemente en su ámbito económico y estarán más preparadas en casos de huelgas sociales y con riesgos menores por gastos adicionales que no pueden cubrir.

No se recomienda en mayor medida a una empresa grande, debido a que esta cuenta con varios contratos de venta continuos, por lo que estos podrían considerarlo innecesario debido a que tienen la capacidad de afrontar estas situaciones, sin tener la amenaza de una bancarrota.

El segundo objetivo se recomienda para una población en general, especialmente en casos de productos perecederos. Uno de los entrevistados de la presente investigación mencionó que tuvo que recurrir a vender su producto, siguiendo este objetivo; o sea, venderlo en un país diferente al planeado, entonces en casos extremos para no perder los ingresos de esa venta se propone hacer la venta a algún país centroamericano o algún país sudamericano que se encuentre a una distancia relativamente corta y con más disponibilidad de tránsito. Asimismo, se propone venderlo en el mercado nacional sí la fruta o el producto perecedero está cerca de perder sus propiedades frescas y es imposible hacer una exportación.

El tercer objetivo se recomienda a una población en general con el fin de evitar problemas legales por incumplimiento de contrato o pérdidas económicas; también, se le brindaría al comprador extranjero un seguro de indemnización, o sea, en caso de que la mercancía enviada sea menor o retrasada se propone que se agregue en el contrato que se hará una compensación (sea en regalía o preferiblemente en mercancía) por los inconvenientes que se presentarían por las huelgas sociales. Así, ambas partes se benefician, el importador tendría un seguro de tener lo acordado y el exportador de no perder un cliente internacional.

En casos de empresas grandes y consolidadas; se recuerda que hacer un cambio en el contrato de venta internacional, normalmente se tendría un poco de desconfianza, reuniones y posibles costos adicionales en la aclaración de la reforma contractual.

REFERENCIAS

- Agencia Marítima Transmares Costa Rica. (2019). Puerto Moín. *Transmares COSTA RICA*. Recuperado de <http://www.transmares.co.cr/puerto-moin.html>
- Aguirre, C. (2015). Eficacia y efectividad del derecho de huelga en Chile. (Memoria de licenciatura). Universidad de Chile, Chile.
- Alvarado, A., y Martínez, G. (2018, septiembre). La huelga general contra la Reforma Fiscal en Costa Rica. *Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad de Costa Rica*. Recuperado de https://repositorio.iis.ucr.ac.cr/bitstream/handle/123456789/139/LA_HUELGA_GENERAL_CONTRA_LA_REFORMA_FISC.pdf;jsessionid=BCF47212EA917027C0D0CA6624865D63?sequence=1
- Alvarado, C. [@CarlosAlvQ]. (12 de septiembre de 2018). *La historia de Costa Rica ha estado marcada por el diálogo y la paz. Vivimos tiempos convulsos, pero sé que.* [Video adjunto]. Twitter. <https://twitter.com/CarlosAlvQ/status/1040041611890061312>
- Antillón, W. (12 de febrero de 2020). Huelgas, sindicatos y el señor Gini. Recuperado de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/juridicas/article/view/40668>
- APM Terminals. (2021). APM Terminals Moín. *APM Terminals*. Recuperado de <https://www.apmterminals.com/es/moin>
- APM Terminals. (17 de septiembre de 2020). APM Terminals se certifica como Esencial Costa Rica. *APM Terminals*. Recuperado de <https://www.apmterminals.com/es/moin/practical-information/news/200917-apm-terminals-certified-as-essential-costa-rica>
- APM Terminals. (13 de diciembre de 2019). Terminal de Contenedores de Moín alcanza su primer millón de contenedores movilizados. *APM Terminals*. Recuperado de

<https://www.apmterminals.com/es/moin/practical-information/news/191213-moin-container-terminal-reaches-1-million-te-us>

APM Terminals. (4 de marzo de 2020). Terminal de Contenedores de Moín aumenta productividad y competitividad portuaria del país. *APM Terminals*. Recuperado de <https://www.apmterminals.com/es/moin/practical-information/news/200304-moin-container-terminal-increases-productivity-and-competitvity-in-costa-rica>

Arrieta, E., Arango, D., Fernández, C., Vieco, J., Sepúlveda, C., Restrepo, J. y Centro de Estudios Sociales y Laborales. (2020). Manual sobre relaciones laborales colectivas: 2. Huelga. (Informe No. 2). Colombia: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI).

Arrieta, E. (17 de mayo de 2019). Sindicatos planean huelga superior a la de 2018. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/sindicatos-planean-huelga-superior-a-la-de-2018>

Arrieta, E. (29 de noviembre de 2018). SEC levanta huelga al fin. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/sec-levanta-huelga-al-fin>

Arrieta, E. (1 de marzo de 2019). Terminal de Contenedores de Moín catapulta a Costa Rica como líder portuario de Latinoamérica. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/terminal-de-contenedores-de-moin-catapulta-a-costa-rica-como-lider-portuario-de-latinoamerica>

Arrieta, E. (12 de septiembre de 2018). Vandalismo en Limón deja 16 personas detenidas. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/vandalismo-en-limon-deja-16-personas-detenidas>

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2020, 10 de agosto). *Código Penal N° 4573*. Sistema Costarricense de Información Jurídica.

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=5027

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2020, 10 de marzo). *Código Procesal Penal*.

Sistema Costarricense de Información Jurídica.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC¶m2=1&nValor1=1&nValor2=41297&n

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2020, 21 de enero). *Ley para brindar seguridad jurídica sobre la huelga y sus procedimientos N°9808*. Sistema Costarricense de

Información Jurídica.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=90459&nValor3=0&strTipM=TC

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Costa Rica. (2018, 30 de octubre). *Proyecto de Ley Para Brindar Seguridad Jurídica sobre la Huelga y sus Procedimientos*. Sistema Costarricense de Información Jurídica. <http://proyectos.conare.ac.cr/asamblea/21049.pdf>

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Costa Rica. (2016, 25 de enero). *Reforma Procesal Laboral*. Sistema Costarricense de Información Jurídica.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_articulo.aspx?param1=NRRA&nValor1=1&nValor2=80985&nValor3=103105&nValor5=2

Asociación de Profesores de Segunda Enseñanza. (7 de diciembre de 2018). APSE acuerda el levantamiento unilateral de la huelga histórica contra el combo fiscal. APSE. Recuperado de <https://apse.cr/category/2018/2018-noviembre/>

Asociación de Profesores de Segunda Enseñanza. (15 de julio de 2019). APSE continuaría con una semana de huelga intermitente del 23 al 29 de julio de 2019 de no obtenerse resultados favorables a nuestros ejes de lucha. APSE. Recuperado de <https://apse.cr/2019/07/apse->

[continuaría-con-una-semana-de-huelga-intermitente-del-23-al-29-de-julio-de-2019-de-no-obtenerse-resultados-favorables-a-nuestros-ejes-de-lucha/](#)

Asociación Nacional de Educadores. (6 de diciembre de 2018). Acuerdo de ANDE Para la finalización de huelga. *ANDE*. Recuperado de <https://www.ande.cr/noticia/Q8XpS9HsT3Ca#:~:text=EL%20DIRECTORIO%20Y%20EL%20CONSEJO,10%20DE%20SETIEMBRE%20DE%202018.>

Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. (2021). Quiénes somos. *Aresep*. Recuperado de <https://aresep.go.cr/aresep>

Avendaño, M. (2018, septiembre). Cinco hechos para comprender la huelga, el avance del plan fiscal en el congreso y la posición del Gobierno. *El Financiero*. Recuperado de <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/cinco-hechos-para-comprender-la-huelga-el-avance/A4NMLWG5T5HSHLANIOAR3UZINM/story/>

BBC News Mundo. (3 de octubre de 2018). Costa Rica: qué es el “combo fiscal”, la polémica reforma que tiene sumido al país en la peor huelga en casi 2 décadas. BBC Mundo. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45726660>

Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios. (s.f.). Quiénes somos. *Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios*. Recuperado de <http://cctucr.org/quienes-somos/>

Cámara de Comercio de Bogotá. (2019, diciembre). Guía Práctica: Proceso general de exportación en Colombia: 10 pasos para exportar. Usa Business Colombia S.A.S. <http://hdl.handle.net/11520/14388>

Cámara de Comercio de Costa Rica. (s.f.). Historia. *Cámara de Comercio de Costa Rica*. Recuperado de <http://camara-comercio.com/historia/>

- Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica y de Representantes de Casas Extranjeras. (2015). Sobre Nosotros. *CRECEX*. Recuperado de <https://www.crecex.com/sobrenosotros.html>
- Cámara de Exportadores de Costa Rica. (2020). ¿Quiénes Somos? *CADEXCO*. Recuperado de <https://www.cadexco.org/contents/2/quienes-somos>
- Carrillo, Martínez y Peraza. (2018). Descripción de las regulaciones de las técnicas y procedimientos de importación definitiva de precursores químicos al territorio aduanero nacional mediante el sistema de tecnología de información de control aduanero (TICA) en la Dirección General de Aduanas y demás entidades regulatorias. Período 2012-2018. (Tesis de licenciatura). Universidad Técnica Nacional, Costa Rica.
- Cascante, L. (28 de octubre de 2019). Ministra de Educación: «Los rectores están avanzando en revisión de salarios y anualidades». *Seminario Universidad*. Recuperado de <https://semanariouniversidad.com/ultima-hora/ministra-de-educacion-los-rectores-estan-avanzando-en-revision-de-salarios-y-anualidades/>
- Castellanos. A. (2015). *Logística comercial internacional*. [versión DX Reader] <https://www.ecoediciones.com/wp-content/uploads/2015/07/Logistica-Comercial-Internacional-1ra-Edici%C3%B3n.pdf>
- Castro, J. (1 de julio de 2019). Este es el estado hoy de las rutas nacionales por bloqueos. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/este-es-el-estado-hoy-de-las-rutas-nacionales-por-bloqueos>
- Castro, J. y Tovar, R. (2018). Pluralidad y lagunas jurídicas en ecoleyes relacionadas con áreas naturales protegidas de competencia estatal en México. *Región y sociedad*, 30(72), 00009. <https://doi.org/10.22198/rys.2018.72.a897>
- Chaves, R. (2020). Huelgas Democratizadoras. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, 21(2), 270-277. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.15517/dre.v21i2.41067>

- Climent, J. (2017). Opinión pública y libertad de expresión. *Iuris Tantum Revista Boliviana de Derecho*, (23), 240-261.
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2070-81572017000100010&lng=es&tlng=es.
- Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. (2019, noviembre). Resumen estadístico portuario 2018. *COCATRAM*. Recuperado de https://issuu.com/cocatram/docs/estadisticas_portuarias_2018_cocatram
- Congreso de la República del Perú. (noviembre, 2020). *Reglamento del Congreso de la República*. Biblioteca del Congreso de la República “César Vallejo”.
<http://www.congreso.gob.pe/Docs/biblioteca/files/reglamento/reglamento2020web.pdf>
- Cordero, M. (9 de agosto de 2019). Sin acuerdo en la CCSS, la huelga sigue de manera indefinida. *Seminario Universidad*. Recuperado de <https://semanariouniversidad.com/ultima-hora/sin-acuerdo-en-la-ccss-la-huelga-sigue-de-manera-indefinida/>
- Cordero, M. (12 de agosto de 2019). Sindicatos y CCSS ponen fin a huelga y mantienen acuerdo sobre anualidades e incentivos. *Seminario Universidad*. Recuperado de <https://semanariouniversidad.com/pais/sindicatos-y-ccss-ponen-fin-a-huelga-y-mantienen-acuerdo-sobre-anualidades-e-incentivos/>
- Corporativo Costa Afuera. (2018, julio). Qué es un Puerto Marítimo, sus tipos y características. *COCOA*. Recuperado de <https://ccocoa.com/que-es-un-puerto-maritimo-sus-tipos-y-caracterisiticas/>
- Definición.de. (s.f.). Definición de Plan de Acción. *Definición.DE*. Recuperado de <https://definicion.de/plan-de-accion/>

De la Cruz, V. (12 de junio de 2019). Movilizaciones, luchas y huelgas políticas. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/movilizaciones-luchas-y-huelgas-politicas>

DerechoUNED. (14 de marzo de 2019). Efectos y prevención del monopolio. *DERECHOUNED*. Recuperado de <https://derechouned.com/tributario/economia/8599-efectos-y-prevencion-del-monopolio>

Deutsche Welle. (26 de abril de 2018). Huelga en contra de reforma tributaria en Costa Rica. *Deutsche Welle*. Recuperado de <https://p.dw.com/p/2wgmH>

Deutsche Welle. (2 de enero de 2020). La huelga de transportes en Francia es ya la más larga de su historia. *Deutsche Welle*. Recuperado de <https://p.dw.com/p/3VbJa>

De Vargas, L. (2020). Desafíos en un nuevo contexto del derecho de huelga. (Tesis doctoral). Universidad Pablo de Olavide, España.

Díaz, R. (24 de febrero de 2015). Conclusión de corredores clave será prioridad. *La República*. Recuperado de https://www.larepublica.net/noticia/conclusion_de_corredores_clave_sera_prioridad

Dirección de Agua. (s.f.). MINAE. *Dirección de Agua*. Recuperado de <http://www.da.go.cr/minae/>

Dirección General de Aduanas. (2009, diciembre). *Guía Aduanera de Costa Rica*. https://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERADECOSTARICA.pdf

Dirección General de Aduanas. (2013, marzo). *Manual de procedimientos aduaneros*. https://www.hacienda.go.cr/docs/51cb54ca0bc42_MANUALDEPROCEDIMIENTOSADUANEROSTICA.pdf

DSV. (s.f.). Contenedores refrigerados. DSV. Recuperado de <https://www.mx.dsv.com/sea-freight/sea-containers/reefer-container>

El Mundo CR. (12 de septiembre de 2018). CICR: Rechazamos actos de vandalismo de la huelga antipatriótica. *Elmundo.cr*. Recuperado de <https://www.elmundo.cr/costa-rica/cicr-rechazamos-actos-de-vandalismo-de-la-huelga-antipatriotica/>

Esquivel, M. (15 de junio de 2016). Análisis de la jurisprudencia constitucional costarricense en relación con las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo en materia de huelgas y sus efectos en el ordenamiento jurídico costarricense (período 2010-2012). (Trabajo final de graduación). Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica.

EuroCámara de Costa Rica. (s.f.). CR y la UE. *EUROCAMARA COSTA RICA*. Recuperado de <https://eurocamaracr.com/osta-rica-y-la-union-europea-la-union-europea/>

European Court of Human Rights. (2010). Convenio Europeo de Derechos Humanos. https://www.echr.coe.int/documents/convention_spa.pdf

Fernández, P. (2018). Límites del derecho de huelga. El caso particular del esquirolaje tecnológico. (Trabajo final de graduación). Universidad de Valladolid, España.

Forbes Centroamérica. (2 de agosto de 2019). Pura Vida: Costa Rica es el país más feliz del mundo. *Forbes Centroamérica*. Recuperado de <https://forbescentroamerica.com/2019/08/02/pura-vida-costa-rica-es-el-pais-mas-feliz-del-mundo/>

France 24. (26 de septiembre de 2018). Bloqueos y caos en Costa Rica por manifestación de sindicatos en huelga. *France 24*. Recuperado de <https://www.france24.com/es/20180926-bloqueos-y-caos-en-costa-rica-por-manifestacion-de-sindicatos-en-huelga>

González, E. (2015). La figura del reemplazo en la huelga. Análisis crítico a la luz de la nueva reforma laboral que moderniza el sistema de relaciones laborales, introduciendo

modificaciones al Código del Trabajo (Boletín 9835-13). (Tesis de licenciatura). Universidad de Chile, Chile.

Go Visit Costa Rica. (s.f.). ¿Cuál es el significado de Pura Vida? *Go Visit Costa Rica*. Recuperado de <https://www.govisitcostarica.co.cr/travelInfo/general/meaning-of-pura-vida.asp>

Gutierrez, M. (13 de septiembre de 2018). Sala IV: Bloqueos pueden ser tolerados mientras existan vías alternas. *El Mundo CR*. Recuperado de <https://www.elmundo.cr/costa-rica/sala-iv-bloqueos-pueden-ser-tolerados-mientras-existan-vias-alternas/>

Gutierrez, M, (6 de septiembre de 2018). Se anuncian 30 bloqueos de carretera para el próximo lunes. *El Mundo CR*. Recuperado de <https://www.elmundo.cr/costa-rica/se-anuncian-30-bloqueos-de-carretera-para-el-proximo-lunes/>

Hernández M., y Villalba, A. (2019, agosto). Los desafíos en las pymes, ¿cómo generar una exitosa delegación de tareas? (Trabajo final de práctica profesional). Universidad Nacional de San Martín, Argentina.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación. México: McGraw Hill

iContainers. (14 de enero de 2016). Extracostes: ocupaciones y demoras. *iContainers*. Recuperado de <https://www.icontainers.com/es/ayuda/extracostes-ocupaciones-y-demoras/>

Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura. (s.f.). ¿Quiénes somos? *INCOPECA*. Recuperado de https://www.incopescas.go.cr/acerca_incopescas/index.aspx

Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico. (2021). Puerto Caldera. *INCOP*. Recuperado de <https://incop.go.cr/puerto-caldera/#1481919542744-43575ceb-c0c1>

Jenkins, C. (24 de octubre de 2019). Universidades decidirán uso de fondos del FEES bajo acuerdo alcanzado con el Gobierno. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/universidades-llegan-a-acuerdo-con-presidencia-sobre-uso-del-fees>

Jiménez, J., Ortiz, A., Castillo, E., Méndez, C. y Nolasco J. (s.f.). Manual de Apuntes de la Experiencia Educativa de Puertos y Obras Marítimas. Recuperado de <https://www.uv.mx/ingenieriacivil/files/2013/09/Manual-de-la-EE-Puertos-y-Obras-Maritimas.pdf>

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. (s.f.). Información general C.P.L. (Completo portuario de Limón). *JAPDEVA*. Recuperado de http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/informacion_portuaria/informacion_general_clp.html

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. (s.f.). ¿Quiénes Somos? *JAPDEVA*. Recuperado de http://smtp.japdeva.go.cr/quienes_somos/

Kcuno, R. (22 de enero de 2019). Universidades Públicas presentan acción de inconstitucionalidad por recorte del FEES 2019. *Acontecer Digital*. Recuperado de <https://www.uned.ac.cr/acontecer/3370-universidades-publicas-presentan-accion-de-inconstitucionalidad-por-recorte-del-fees-2019>

Ley general de aduanas y su reglamento [recurso electrónico] / comp. Vinicio Piedra Quesada. – 1ª ed. – San José: Imprenta Nacional, 2017.

Leyva, V. (2017). La Inversión Extranjera Directa (IED) y su Incidencia en el Crecimiento Económico del Perú: 2000 – 2015. (Tesis para título profesional). Universidad Nacional de Cajamarca, Perú.
http://repositorio.unc.edu.pe/bitstream/handle/UNC/1671/T016_45522687_T_PDF.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Madrigal, L. (13 de septiembre de 2018). Fuerza Pública reconoce que actos vandálicos en Limón no son cometidos por manifestantes. *Delfino.cr*. Recuperado de <https://delfino.cr/2018/09/fuerza-publica-reconoce-que-actos-vandalicos-en-limon-no-son-cometidos-por-manifestantes>
- Madrigal, L. (2018, noviembre). Ministerio de Hacienda fue atacado con dos bombas molotov. *Delfino.cr*. Recuperado de <https://delfino.cr/2018/11/ministerio-de-hacienda-atacado-con-bomba-molotov>
- Madrigal, L. (11 de diciembre de 2018). Sindicatos ponen fin a la huelga más larga de la historia reciente de Costa Rica. *Delfino.cr*. Recuperado de <https://delfino.cr/2018/12/sindicatos-ponen-fin-a-la-huelga-mas-larga-de-la-historia-reciente-de-costa-rica>
- Maldonado, J. (2015). Análisis de los factores críticos que afectan la competitividad de los puertos para la navegabilidad en el Río Magdalena. *Aglala*, 6(1), 72-101. <http://revistas.curnvirtual.edu.co/index.php/aglala/article/view/906>
- Marín, A. (14 de octubre de 2019). El Ministerio de Hacienda redirecciona €70 000 millones del FEES. *Gestión UCR*. Recuperado de <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2019/10/14/el-ministerio-de-hacienda-redirecciona-70-000-millones-del-fees.html>
- Marín, A. (8 de febrero de 2019). Sala Constitucional acoge recurso contra recorte del FEES. *Gestión UCR*. Recuperado de <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2019/02/08/sala-constitucional-acoge-recurso-contrarecorte-del-fees.html>
- Marín, D. (10 de diciembre de 2018). Costa Rica vivió un 2018 marcado por polémica reforma fiscal y extensa huelga. *El País CR*. Recuperado de <http://www.elpais.cr/2018/12/10/costa-rica-vivio-un-2018-marcado-por-polemica-reforma-fiscal-y-extensa-huelga/>

- Marín, D. (2019, junio). Mega-Puerto de Moín: una puesta a la facilitación del comercio exterior y a la dinamización de la economía regional. Universidad Nacional de Costa Rica. [https://www.researchgate.net/publication/341099658_Mega-Puerto de Moin una puesta a la facilitacion del comercio exterior y a la dinamizacion de la economia regional](https://www.researchgate.net/publication/341099658_Mega-Puerto_de_Moin_una_puesta_a_la_facilitacion_del_comercio_exterior_y_a_la_dinamizacion_de_la_economia_regional)
- Martín, N. (2018). El derecho de huelga en España. (Trabajo final de graduación). Universidad de Valladolid, España.
- Mata, E. (18 de julio de 2019). Seguridad Pública envía a la Fiscalía 66 denuncias por daños durante huelgas. *El Observador*. Recuperado de <https://observador.cr/seguridad-publica-envia-a-la-fiscalia-66-denuncias-por-danos-durante-huelgas/>
- May Grosser, S. (4 de setiembre de 2019). Martes de protestas termina con el proyecto de huelgas aprobado en primer debate. *Delfino.cr*. Recuperado de <https://delfino.cr/2019/09/martes-de-protestas-termina-con-el-proyecto-de-huelgas-aprobado-en-primer-debate>
- Mercados & Tendencias. (27 de marzo de 2020). APM Terminals se preparara para impactar la economía de Costa Rica. *Revistas myt*. <https://revistamyt.com/apm-terminals-se-preparara-para-impactar-la-economia-de-costa-rica/>
- Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2019). Análisis sobre la evolución del comercio exterior e IED en Costa Rica: en 2019. <http://www.comex.go.cr/media/8088/ana-lisis-sobre-la-evolucion-del-comercio-exterior-e-ied-en-costa-rica-2019final.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2021). Historia. *Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica*. Recuperado de <http://www.comex.go.cr/transparencia/acercade/>

- Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Costa Rica. (2018). Gobierno solicita declarar ilegalidad de huelga. *MTSS*. Recuperado de http://www.mtss.go.cr/prensa/comunicados/2018/junio/cp_presidencia2_2018.html
- Miranda, M. (18 de setiembre de 2019). ¿Quién se le enfrentará a Medse? *Delfino.cr*. Recuperado de <https://delfino.cr/2019/09/quien-se-le-enfrentara-a-medse>
- Molina, I. (2018). Párvulos guerrilleros. Las huelgas estudiantiles de 1980 en el Instituto Tecnológico de Costa Rica. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, 19(2), 1-35. <https://dx.doi.org/10.15517/dre.v19i2.32283>
- Montes de Oca, J. (2015). Exportación. *Economipedia.com*. Recuperado de <https://economipedia.com/definiciones/exportacion.html>
- Montori, A., Escribano, C., y Martínez, J. (2015). Manual del transporte marítimo. España: Marge books.
- Mora, S. (2016). Entre la movilización y la desmovilización política: reflexiones metodológicas sobre desigualdad, sufrimiento y movimientos sociales. *Revista de Ciencias Sociales* 152: 55-68. <http://repositorio.iis.ucr.ac.cr/handle/123456789/188>
- Mora, A. (21 de octubre de 2019). Tomas en UNA y UCR llegan al quinto día, estudiantes preparan manifestación este martes. *Delfino.cr*. Recuperado de <https://delfino.cr/2019/10/tomas-en-una-y-ucr-llegan-al-quinto-dia-estudiantes-preparan-manifestacion-este-martes>
- Morales, E. (12 de diciembre de 2018). Asumir la congestión portuaria: ¿por qué ahora y qué sigue? *Puertos, Transporte y Carga*. Recuperado de <https://www.ptc.mx/2018/12/asumir-la-congestion-portuaria-por-que-ahora-y-que-sigue/>

Murillo, Á. (30 de septiembre de 2018). Costa Rica encara la cuarta semana de huelga en el sector público sin acuerdo a la vista. *EL PAÍS*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2018/09/30/america/1538333712_551516.html

Noticias Repretel. (12 de septiembre de 2018). Queman camión en Limón. *Repretel*. Recuperado de <https://www.repretel.com/noticia/queman-camion-en-limon/>

Organización Internacional de Empleadores. (s.f.). Resultados de la encuesta sobre la huelga en los países miembros de la OIE. *International Organisation of Employers*. Recuperado de https://www.ioe-emp.org/fileadmin/ioe_documents/publications/Policy%20Areas/international_industrial_relations/ES/20180116_C921_ANEXO_Resultados-de-la-encuesta-sobre-la-huelga-en-los-paises-miembro-de-la-OIE.pdf

Organización Marítima Internacional. (2020). Introducción a la OMI. Reino Unido: *Organización Marítima Internacional*. Recuperado de <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

Plataforma digital única del Estado Peruano. (2019, setiembre). Exportación Definitiva. Recuperado de <https://www.gob.pe/1190-exportacion-definitiva>

Presidencia de la República de Costa Rica. (10 de septiembre de 2018). 24 instituciones afectadas por la huelga presentaron solicitud de declaratoria de ilegalidad. *Presidencia de la República de Costa Rica*. Recuperado de <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2018/09/24-instituciones-afectadas-por-la-huelga-presentaron-solicitud-de-declaratoria-de-ilegalidad/>

Presidencia de la República de Costa Rica. (22 de mayo de 2019). Costa Rica recibe premio mundial por labor ejemplar en sostenibilidad. *Presidencia de la República de Costa Rica*. Recuperado de <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/05/costa-rica-recibe-premio-mundial-por-labor-ejemplar-en-sostenibilidad/>

Presidencia de la República de Costa Rica. (12 de septiembre de 2018). Detienen a empleado de RECOPE por sabotaje en plantel de Moín. *Presidencia de la República de Costa Rica*. Recuperado de <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2018/09/detienen-a-empleado-de-recope-por-sabotaje-en-plantel-de-moin/#:~:text=Un%20empleado%20de%20RECOPE%20del,las%20%C3%B3rdenes%20del%20Ministerio%20P%C3%ABlico>.

Presidencia de la República de Costa Rica. (20 de enero de 2020). Firmada ley que brinda seguridad jurídica en huelgas en el sector público. *Presidencia de la República de Costa Rica*. Recuperado de <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2020/01/firmada-ley-que-brinda-seguridad-juridica-en-huelgas-en-el-sector-publico/>

Presidencia de la República de Costa Rica. (2019). Poder Ejecutivo. *Presidencia de la República de Costa Rica*. Recuperado de <https://www.presidencia.go.cr/sobre-casa-presidencial/poder-ejecutivo/>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (s.f.). Costa Rica. *PNUD*. Recuperado de <https://www.cr.undp.org/content/costarica/es/home/countryinfo.html>

Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica. (2021). Estadísticas por región. *Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica*. Recuperado de <https://www.procomer.com/comprador-internacional/regiones/>

Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica. (2021) ¿Qué es PROCOMER? *Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica*. Recuperado de <https://www.procomer.com/sobre-nosotros/>

Quesada, J. (25 de septiembre de 2019). La gran paradoja de nuestra sostenibilidad. *Revista Oficial del Tecnológico de Costa Rica*, 16(1), 18-27. <https://revistas.tec.ac.cr/index.php/pensis/article/view/4710/4411>

Quintana, V. (3 de marzo de 2015). Patronal en contra del derecho de huelga. Recuperado de <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/hechos-y-derechos/article/view/7193/9129>

Ratto, N. (11 de julio de 2017). El poder de los trabajadores y los resultados de las huelgas laborales en el sector privado y asalariado en Chile (2006-2016). (Memoria para obtención de título). Universidad de Chile, Chile.

Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.3 en línea]. <<https://dle.rae.es/piquete> > [21 de septiembre de 2020].

Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.3 en línea]. <<https://dle.rae.es/puerto>> [13 de octubre de 2020].

Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.3 en línea]. <<https://dle.rae.es/repercutir>> [22 de enero de 2021].

Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.3 en línea]. <<https://dle.rae.es/repercusion>> [22 de enero de 2021].

Real Academia Española: Diccionario panhispánico del español jurídico. <<https://dpej.rae.es/lema/servicio-esencial>> [20 de octubre de 2020].

Regidor, C. (22 de septiembre de 2018). Costa Rica: las razones detrás de a mayor huelga en casi dos décadas. *France 24*. Recuperado de <https://www.france24.com/es/20180922-costa-rica-huelga-reforma-fiscal>

RFI. (2 de julio de 2019). Gobierno despeja rutas bloqueadas en Costa Rica tras jornadas de protestas. *RFI*. Recuperado de <https://www.rfi.fr/es/contenu/20190702-gobierno-despeja-rutas-bloqueadas-en-costa-rica-tras-jornada-de-protestasv>

- Rodríguez, G. (30 de diciembre de 2017). Algunas consideraciones sobre la huelga a la luz de la Reforma Procesal Laboral. Recuperado de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/iusdoctrina/article/view/30270>
- Sánchez, E. (2018). Huelga feminista del 8 de Marzo de 2018: análisis de reivindicaciones en el ámbito sanitario. (Trabajo final de graduación). Universidad de Valladolid, España.
- Santay, A. (2018, julio). Práctica de Monopolio. *Ministerio de Economía del Gobierno de Guatemala*. https://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/practica_de_monopolio.pdf
- Serrano Maíllo, M. I. (2016). El Derecho a Informar De Los «Piquetes» en Las Huelgas Y Sus Excesos Coactivos. *Revista de Derecho UNED*, 18, 393–397. <https://doi-org.ezproxy.sibdi.ucr.ac.cr/10.5944/rduned.18.2016.16898>
- Significados.com. (31 de octubre de 2017). Significado de Plan de acción. *Significados*. Recuperado de <https://www.significados.com/plan-de-accion/>
- Solano, E. (2015). Definición y protección del derecho de huelga en los servicios esenciales. (Tesis de licenciatura). Universidad de Costa Rica, Costa Rica.
- Stanford University. (s.f.). Organización estratégica: el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG). *Iniciativa Osa y Golfito*. Recuperado de <https://inogo.stanford.edu/organizaci%C3%B3n-estrat%C3%A9gica-el-ministerio-de-agricultura-y-ganader%C3%ADa-mag>
- The Observatory of Economic Complexity. (s.f.). Costa Rica (CRI) Exports, Imports, and Trade Partners. *OEC*. Recuperado de <https://oec.world/es/profile/country/cr/?tradeScaleSelector2=tradeScale0>

Tomás, J., Gutiérrez, M., y Fernández, I. (2017). Consecuencias del desempleo en la salud mental de una muestra de jóvenes angoleños. *Escritos de Psicología (Internet)*, 10(1), 58-68. <https://dx.doi.org/10.5231/psy.writ.2017.11511>

Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado. (s.f.). Misión y Visión. *UCCAEP*. Recuperado de <https://www.uccaep.or.cr/index.php/about/mision-y-vision.html>

Unión Nacional de Empleados de la Caja y la Seguridad Social. (5 de junio de 2019). UNDECA defenderá derecho a huelga y respeto a libertad sindical. *UNDECA*. Recuperado de <https://undeca.cr/article/undeca-defendera-derecho-a-huelga-y-respeto-a-libe/>

Valverde, R. (28 de junio de 2019). Autoridades de seguridad y tránsito reportan cierre de rutas, bloqueos, y tortuguismo. *Seminario Universidad*. Recuperado de <https://semanariouniversidad.com/ultima-hora/autoridades-de-seguridad-y-transito-reportan-cierre-de-rutas-bloqueos-y-tortuguismo/>

Valverde, R. (28 de octubre de 2019). Estudiantes de UCR negocian condiciones para terminar toma de edificios. *Seminario Universidad*. Recuperado de <https://semanariouniversidad.com/ultima-hora/estudiantes-de-ucr-negocian-condiciones-para-terminar-toma-de-edificios/>

Valverde, R. (3 de septiembre de 2019). Taxistas: “Si los diputados rechazan el proyecto que regularía Uber, será peor para el país”. *Seminario Universidad*. Recuperado de <https://semanariouniversidad.com/ultima-hora/taxistas-si-los-diputados-rechazan-el-proyecto-que-regularia-uber-sera-peor-para-el-pais/>

Váquiro, J. (2019). El punto de equilibrio. *PYMESFUTURO*. Recuperado de <https://www.pymesfuturo.com/puntodeequilibrio.htm>

Vargas, D. (7 de diciembre de 2018). Fin a la huelga en el MEP: sindicalistas de APSE deponen movimiento para “replantear la estrategia”. *Amelia Rueda*. Recuperado de <https://www.ameliarueda.com/nota/apse-depone-huelga-volvera-lunes-clases>

Villalobos, P. (11 de octubre de 2019). Justicia ya remitió a la UCR informe sobre ingreso de policías a su recinto durante huelga contra plan fiscal. *El Observador*. Recuperado de <https://observador.cr/justicia-ya-remitio-a-la-ucr-informe-sobre-ingreso-de-policias-a-su-recinto-durante-huelga-contra-plan-fiscal/>

Westwood, J. (2016). *Preparar un plan de marketing*. Profit Editorial.

Wolters Kluwer. (s.f.). Huelga. *Grupo Wolters Kluwer*. Recuperado de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAGEAE2OwQoCMQxE_yZHUvHx0suqB0FEdBGv2W5oizXVNI3dv7e6HgyEPJjJMI9Msa_pJcpm8gYh9Ry4v6k6ZgLBjqxoJaMfh30wK6jGpvCIbYUq76QBEF_pKQWM0g2PpfYOYPiAlcYhyzXtmpzGX9mMI3OptBRTMWgzs4QCwGytiGq7RysM3ZXVobPRBi1PaAhtWWnXRhhur_A87VUOn3Ff2OVRUpsIzooH25axRaoSdud4XexW691foAAAA=WKE

APÉNDICE

Cuestionario

1. ¿Cómo beneficia al país el uso de los puertos de Moín y Limón?
2. ¿Los puertos de Limón y Moín son más beneficiosos en aspectos de comercio exterior, comparados con el puerto Caldera (que suele considerarse el más importante)?
3. ¿Resulta más beneficioso para una empresa exportar por los puertos de Limón y Moín?
4. ¿Cuáles considera que fueron los impactos en el tránsito de exportación dirigida hacia los puertos de Limón y Moín tras las huelgas sociales de 2018 y 2019?
5. ¿Cuáles consecuencias considera que se dieron en los puertos de Moín y Limón tras las huelgas sociales en el periodo de 2018-2019?
6. ¿Considera que las entidades gubernamentales y no gubernamentales relacionadas a las exportaciones tomaron acciones beneficiosas o perjudiciales (en 2018 y 2019) que ayudaron a la resolución de problemas logísticos del tránsito de exportación?
7. ¿Considera qué se vieron más damnificados (por las huelgas sociales) aquellos casos particulares como PYMES exportadoras y/o individuos con trabajos directos e indirectos del tránsito de exportación de mercancías?
8. ¿Piensa que las huelgas sociales aún afectarán, tras los previos proyectos de ley 21 049 y 21 097 y la posterior validez de la Ley n.º 9808?