

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
AMÉRICAS**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

TITULO DE LA INVESTIGACION

**Repercusiones comerciales de las empresas exportadoras vía
terrestre del sector alimenticio costarricense a raíz de la
crisis político-social nicaragüense durante el año 2018**

NOMBRE DEL AUTOR

Fergie Yanellis Villalobos Jiménez

San José, marzo, 2019

Contenido

Contenido de tablas	6
Contenido de figuras	7
Dedicatoria	8
Agradecimientos	9
Resumen Ejecutivo	10
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	11
Planteamiento del problema de investigación	11
Objetivos de la investigación	12
Objetivo general	12
Objetivos específicos	13
Justificación de la investigación	13
Antecedentes de la investigación	16
Proyecciones de la investigación	23
CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA	24
Antecedentes de la problemática nicaragüense	24
Dictadura y revolución en los últimos 40 años	24
Similitud de la crisis económica y política de Nicaragua y Venezuela	29
Situación económica nicaragüense	30
Comportamiento de las exportaciones en la economía nicaragüense	34
Pérdidas de empleo en la economía nicaragüense	34
Aumento de niveles sociales bajos	35
Corrupción nicaragüense	36
Indignación por los fallecimientos y desaparecidos	37
Impacto comercial en Costa Rica	38
Afectación en las exportaciones costarricenses	39
Afectación en la industria alimentaria costarricense	42
Afectación en el transporte terrestre costarricense	45
Inseguridad al transitar la región centroamericana	47
Bloqueos en carreteras	48
Suspensión del servicio de transporte	49
Afectación en las fronteras centroamericanas	49

Medios de transporte alternativos al terrestre	52
Transporte aéreo	52
Transporte marítimo	52
Ferri El Salvador – Costa Rica	54
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	56
Enfoque de la investigación	56
Diseño de la investigación	57
Fuentes de información	59
Fuentes primarias	59
Fuentes secundarias	59
Muestra	59
Unidades de análisis	60
Instrumentos utilizados en la investigación	60
Cuestionario	60
Método utilizado en la investigación	61
Entrevista semiestructurada.	61
Proceso para la recolección y análisis de datos	63
La triangulación	63
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	65
Unidad de Análisis 1: Impacto Comercial	66
Categoría 1: Desconocimiento de la situación	66
Descripción.	66
Análisis.	67
Categoría 2: Afectación en materia de seguridad	68
Descripción.	68
Análisis.	69
Categoría 3: Costo adicional de custodia	70
Descripción.	70
Análisis.	71
Categoría 4: Disminución de exportaciones	72
Descripción.	72
Análisis.	73

Categoría 5: Negociaciones perdidas	74
Descripción.	74
Análisis.	75
Categoría 6: Jornadas laborales de producción y transporte afectadas	76
Descripción.	76
Análisis.	77
Categoría 7: Incremento de tramitología	78
Descripción.	78
Análisis.	79
Categoría 8: Almacenaje adicional	80
Descripción.	80
Análisis.	81
Categoría 9: Incremento en tiempos de entrega	82
Descripción.	82
Análisis.	83
Categoría 10: Nicaragua como socio comercial importante	84
Descripción.	84
Análisis.	85
Unidad de análisis 2: Cambios logísticos en el transporte terrestre	87
Categoría 1: Modificación de rutas de transporte	87
Descripción.	87
Análisis.	88
Categoría 2: Cambiar el medio de transporte terrestre es una alternativa por estudiar	89
Descripción.	89
Análisis.	90
Categoría 3: Transporte marítimo como la opción más viable para Centroamérica	92
Descripción.	92
Análisis.	93
Categoría 4: Transporte aéreo no es viable para Costa Rica	94
Descripción.	94
Análisis.	94
Categoría 5: Ferri como alternativa para Centroamérica	95

	5
Descripción.	95
Análisis.	97
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	98
Conclusiones	98
Recomendaciones	100
REFERENCIAS	104
Apéndices	110
Cuestionario	110

Contenido de tablas

Tabla 1: Costa Rica: Valor Aduanero en dólares de las exportaciones según transporte – estadística de Comercio Exterior INEC	45
Tabla 2. Principales fortalezas del método cualitativo	55
Tabla 3. Entrevistados.....	60
Tabla 4. Unidades y Categorías de Análisis	62

Contenido de figuras

Figura 1: Costa Rica: Principales destinos de exportación	16
Figura 2: Costa Rica: volumen de exportaciones terrestres según país destino	16
Figura 3: Costa Rica: Los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas, 50 de los principales productos de exportación a Centroamérica.....	41
Figura 4: Costa Rica: exportaciones hacia América Central por destino según producto .4	¡Error! Marcador no definido.
Figura 5: Costa Rica: balanza comercial del sector alimentario....	¡Error! Marcador no definido.
Figura 6: Comercio fronterizo en Centroamérica y los costos de exportación.....	50

Dedicatoria

Brindo la presente tesina a lo seres que más amo y admiro en este mundo: mis padres y hermano, por ser la razón de mi motivación.

Dedico este éxito académico a mi familia y amigos, les agradezco el apoyo y la confianza que tuvieron en mí pues si ellos, esto no sería posible, porque me ayudaron a formar mi capacidad profesional y humana.

También dedico esto a la institución, quien estimuló el amor al estudio y creó una visión de estudio continuo y dedicación.

A todos, mil gracias por el apoyo, confianza y cariño.

Agradecimientos

Esta tesina, si bien ha requerido de esfuerzo y mucha dedicación de mí, no hubiese sido posible su finalización sin el apoyo de muchas personas.

En especial a mis padres, Lourdes y Junier quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer las adversidades. A mi hermano Gabriel por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento gracias. A ellos porque siempre hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

Finalmente, agradecer a las todas personas que estuvieron en mi camino y por la cooperación desinteresada de todas y cada una de las personas que han sido un soporte muy fuerte en momentos de angustia y desesperación. por extender su mano en momentos difíciles y por el amor brindado cada día, de verdad mil gracias, siempre los llevo en mi corazón.

Resumen Ejecutivo

En esta investigación se desarrolla el estudio titulado *Repercusiones comerciales de las empresas exportadoras vía terrestre del sector alimenticio costarricense a raíz de la crisis político-social nicaragüense durante el año 2018*. Este estudio se basa en dos objetivos específicos desarrollados ampliamente, con una muestra de 10 personas que fueron entrevistadas con el fin de que brindaran información enriquecedora para este trabajo.

Los ciclos económicos, que contienen períodos de crisis, lamentablemente se han hecho presentes en todos los países. Dichas crisis siempre tienen influencia o repercusión sobre el mercado internacional. Por lo cual, los objetivos de este proyecto tienen como finalidad, analizar las repercusiones comerciales que generó la crisis socio-política nicaragüense sobre las exportaciones de la economía costarricense y mostrar las estrategias comerciales y cambios logísticos planteados por los empresarios, para poder seguir trabajando con normalidad.

Una situación de crisis internacional tiene repercusiones directas en las economías de los países. Por eso, en el presente estudio se tratará de evaluar el efecto que genera la crisis internacional sobre el intercambio comercial. Cabe señalar que esto es un problema mundial de nunca acabar, por ende, se debe como país buscar soluciones que ayuden a contrarrestar los efectos y se brinde el apoyo adecuado para que el crecimiento económico no se detenga.

Se presenta la perspectiva de las empresas exportadoras, transportistas y otras entidades especiales en procesos del comercio internacional, las cuales utilizaron distintos métodos para salvaguardar las exportaciones que garanticen una exportación bien desarrollada.

A nivel centroamericano, se tienen algunas deficiencias en control, tramitología e infraestructura de las mercancías que atraviesan la región centroamericana, en especial para la modalidad de transporte terrestre, la cual es el medio principal para la mayoría de las exportaciones que se dirigen a la región, esto afecta seriamente a cada país de América Central.

Las empresas exportadoras de Costa Rica deben estar preparadas en el tema de crisis y con soluciones a la mano, ya que, a pesar de un arduo trabajo por parte de cada país centroamericano por mejorar su economía local, aún se desconoce que este serio problema puede

surgir en cualquier momento, sin dar previo aviso debilitando los procesos de exportaciones por vía terrestre.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema de investigación

Por mucho tiempo distintos investigadores han tratado de comprender la dinámica entre la paz y los conflictos. La dinámica comercial plantea dificultades, entre ellos los acuerdos que cada parte de los Estados propone y la incompatibilidad de los reglamentos y leyes que, en materia de comercio, genera una colisión entre ellos. En vista del enorme volumen del intercambio comercial de bienes y servicios que hay a nivel mundial, es importante el buen funcionamiento de las relaciones internacionales en el campo comercial, político o cultural, alcanzando un profundo significado, a tal grado que no se puede hablar tan solo de intercambio de bienes, sino de integración.

Cabe destacar a Duque y Saffon (2016) citando a Blomberg y Hess (2004): “Los conflictos como determinantes del flujo comercial han sido poco estudiados dentro de la literatura. Sin embargo, existen estudios que logran identificar y cuantificar un efecto negativo del desarrollo de un conflicto sobre los flujos comerciales de las economías afectadas” (p.3).

No solo las barreras dificultan las exportaciones. La multiplicación de los conflictos alrededor del mundo y sus derivados han creado una amenaza en el avance y crecimiento de un país tanto en el campo económico como social. Su influencia reduce el intercambio comercial y afecta las relaciones existentes, a algunos de manera directa y a otros indirectamente, todo esto según la raíz del conflicto que enfrenta determinado país.

Estas consecuencias perjudiciales desde un punto de vista socioeconómico, político y humano crean una problemática con complicados procesos y medidas, donde las soluciones son escasas o difíciles de aplicar, porque se depende del enfoque al que se dirige la solución y la afectación a nivel nacional e internacional.

Los conflictos entre Costa Rica y Nicaragua han existido a lo largo de la historia con múltiples diferencias, haciendo que sea un tema importante de estudiar. Este problema compuesto por factores sociales, económicos y políticos, entre otros, evidencia las desventajas y

consecuencias que deben enfrentar estos dos países cuando la mala relación y otros eventos provocan el caos y, de cierta manera, paralizan un flujo constante de intercambio.

Debido a lo expuesto, se considera sumamente importante analizar el conflicto que actualmente vive Nicaragua y comprender los efectos que este ha causado en el comercio costarricense, así como las estrategias a las que el país y las empresas nacionales del sector alimenticio han debido incurrir para no frenar sus labores. El desarrollo de este trabajo pretende determinar la afectación en el territorio costarricense sobre la fluidez y el libre intercambio comercial mediante la investigación de datos y hechos.

Los conflictos debilitan a la sociedad, los costos aumentan y las reservas se agotan, dificultando la movilidad. Por lo tanto, es necesario encontrar sistemas que permitan la continuidad del flujo comercial. No obstante, es difícil alcanzar tantos objetivos porque se depende de las condiciones a las que se enfrente el país según el conflicto. Por ello y con el fin de desarrollar la investigación, se plantea comprender toda la afectación consecuente al inicio del conflicto nicaragüense y destacar aspectos importantes en la relación entre ambos países, mostrar los impactos de un evento que cambia el movimiento comercial, así como conocer las debilidades y fortalezas que Costa Rica como país tiene para sacar adelante la tarea de un comercio fluido.

Por lo tanto, sabiendo que un conflicto es capaz no solo de afectar el país donde surge la problemática, sino de influir en los países que encuentran alrededor, el presente trabajo pretende responder y aportar información a la siguiente pregunta: ¿cuáles son las repercusiones comerciales que enfrentaron las exportaciones vía terrestre del sector alimenticio costarricense con respecto al conflicto político-social surgido en Nicaragua, en el año 2018?

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Analizar las repercusiones comerciales de las exportaciones de Costa Rica, en los dos semestres del 2018, a raíz del conflicto sociopolítico nicaragüense.

Objetivos específicos

Determinar las distintas repercusiones que enfrentaron las empresas costarricenses del sector alimenticio en el año 2018 para exportar a Centroamérica, a raíz del conflicto político-social en Nicaragua.

Describir los cambios logísticos en los que incurrieron las empresas costarricenses que utilizan el transporte terrestre a fin de exportar productos alimenticios a Centroamérica desde el inicio del conflicto nicaragüense hasta finales del 2018.

Justificación de la Investigación

En la actualidad, el paso del comercio internacional al comercio global ha sido uno de los acontecimientos más trascendentales en el ámbito económico en los últimos años, lo mismo que ocurrió cuando se pasó de la autarquía al comercio internacional, produciendo un cambio notable y viéndose gravemente afectado por las guerras durante los últimos años. Por ello, los países que se abren al comercio exterior deben diseñar una serie de medidas macroeconómicas que permitan desarrollar ventajas competitivas y controlar los intercambios, sin embargo, olvidan que no importa la cantidad de barreras que se coloquen en el flujo comercial, pues un conflicto puede causar más incertidumbre que no se puede controlar.

Urrosolo y Martínez (2018) mencionan que las empresas se internacionalizan por causas que afectan a la compañía, conocidas como internas, las cuales pueden ser reducción de costos, la diversificación del riesgo o aprovechar su capacidad productiva, y externas; siendo estas las razones por las cuales las empresas deciden mayormente internacionalizarse, ya sea por la globalización o la demanda de nuevos mercados emergentes haciendo del comercio un proceso fundamental en la sociedad, ya que juega un papel clave en la globalización (p.7).

Además, Urrosolo y Martínez (2018) tienen la idea de que: “La internacionalización es un gran reto para las empresas que las obligará a adaptarse al ritmo frenético de los intercambios entre países” (p.7). Por lo tanto, según lo anteriormente expuesto, toda empresa aparte de crear buenas relaciones, debe saber ajustarse a eventos inesperados como los conflictos, que hacen más complejas las relaciones económicas internacionales.

La importancia de las buenas relaciones y del intercambio comercial entre países ha sido estudiada desde hace muchos siglos, desde los tiempos más remotos el comercio ha estado plagado de problemas políticos, económicos y culturales, donde el comercio y los conflictos se han enfrentado para la obtención de beneficios o evitar perderlos. No obstante, no existe la duda de que es una fuerza impulsadora para motivar el crecimiento en la región y un factor clave.

Melvin Redondo (2018), secretario general de la SIECA, menciona que: “El mundo de hoy es un lugar interconectado e interdependiente. El surgimiento de nuevas tecnologías, la globalización, y el desarrollo de cadenas globales de producción hace que eventos políticos y comerciales en una región impacten la economía mundial” (p.71).

El comercio internacional es, a la vez, causa y efecto de la globalización. La globalización comenzó con la expansión del comercio internacional que sigue siendo el mecanismo clave para su avance, trayendo consigo el incremento de relaciones, ya sea en forma de acuerdos preferenciales, uniones aduaneras, mercados comunes, bilaterales o multilaterales, pero la realidad afecta la motivación de los exportadores para seguir pensando si intercambiar con un mercado conflictivo vale la pena.

Por tal razón, adquiere importancia el conocer y estar atento sobre los conflictos y su injerencia en el comercio internacional. Es fundamental investigar cómo los conflictos afectan las integraciones económicas y cuáles estrategias se adoptan para evitar pérdidas extremas por parte de los países que se enfrentan a ello, particularmente el caso de Costa Rica ante su situación con Nicaragua; es por ello que se ha convertido en un problema de investigación y aunque es de importancia analizar la salud de mantener los acuerdos en un estado estable, es aún más importante entender que los desacuerdos surgen y pueden causar conflictos que paralicen al comercio.

De modo que se busca identificar los impactos que afrontaron las empresas al poder movilizarse a través del territorio nicaragüense vía terrestre, para comprender su naturaleza, procesos alternos y consecuencias recibidas en el proceso del intercambio de bienes y productos. El investigar y comprender el desenlace de la situación nicaragüense en la afectación del transporte terrestre representa una tarea que dentro del contexto del mercado costarricense actual adquiere relevancia, pues el conocimiento de los aspectos que caracterizan la situación existente

permitirá el diseño de nuevas estrategias para combatir impactos en un futuro y para mejorar la estructura del comercio.

Para muchas empresas costarricenses o centroamericanas, el transporte terrestre de carga es la opción ideal para las exportaciones, ya sean carga consolidada (LTL) o carga completa (FTL), debido a la amplia oferta de salidas y tiempos de recorrido cortos en comparación con otros medios de transporte que se vuelven más lentos en entrega o sus costos se elevan.

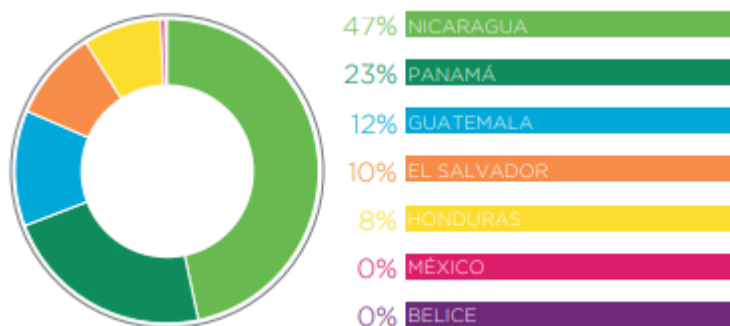
En el informe *Estadísticas de Comercio Exterior 2017* (Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica [PROCOMER], 2017), se destaca que, de los 10.623,8 millones de dólares, un 22% corresponde a exportaciones generadas hacia América Central, representando Panamá un 6% y Guatemala y Nicaragua un 5%. Además, el principal medio de transporte utilizado hacia esta región es el terrestre, representando Nicaragua un 47% de las exportaciones terrestres.



Figura 1: Costa Rica: Principales destinos de exportación

Fuente: PROCOMER

Figura 2: Costa Rica: volumen de exportaciones terrestres según país destino



Fuente: PROCOMER

Para la presente investigación, la industria alimentaria será el principal sector por estudiar, según el Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), los productos que pertenecen a este sector son aquellos clasificados en los capítulos del 15 al 24 (García, 2017, pp.3-4). Dicho sector representa un 47% de las exportaciones desde Costa Rica hacia Centroamérica. Su gran porcentaje hace que Centroamérica se vuelva indispensable para el sector alimenticio. También es importante conocer que los regímenes de Zona Franca y Definitivo son los mayores exportadores de la industria alimentaria, siendo un 56% y 40% respectivamente.

Para los actores directos del comercio hacia Centroamérica, es importante conocer las limitaciones que podrían enfrentar en el momento de acceder a algún mercado que enfrente algún tipo de conflicto que afecte a la nación. Dentro de ese contexto, la investigación se circunscribe al estudio de los principales impactos que enfrentaron las empresas costarricenses, principalmente en el sector alimenticio, con énfasis en analizar las incidencias con el surgimiento de controversias, su impacto en el proceso de intercambio y los medios alternativos.

Antecedentes de la Investigación

Con relación a los conflictos y el comercio, Barbieri y Levy (1999) citados por Duque y Saffon (2016) en el estudio *Conflictos armados y comercio internacional: un estudio empírico* para la Universidad EAFIT, Colombia, indican que la teoría liberal alega que el comercio promueve la paz, generando beneficios económicos para ambas partes y disuade los conflictos. A su vez, argumenta que el impacto del comercio internacional tiende a ser nulo sobre el conflicto o

que este puede aumentarlo, en el caso en que el comercio sea desigual. Y se concuerda en que el impacto de los conflictos en el comercio de las partes tenderá a reducirse significativamente.

Según el estudio antedicho, el comercio dependerá de una estabilidad y tendrá afectación según la variable a la que se enfrente, ya sea que el conflicto se apacigüe aumentando las exportaciones o se disminuya en gran parte por limitantes a las que se enfrenta. Estas variables estudiadas por años buscan predecir el efecto en el comercio internacional, así como en todos los aspectos relacionados con este y si realmente una buena relación política previene la caída evitando una guerra o al menos logrando que el deseo de incurrir a una sea nulo.

Calderón (2012) publicó un estudio titulado *Diez tesis sobre el conflicto social en América Latina*, en la Revista de la CEPAL, cuyo objetivo es demostrar la conflictividad en los países de América Latina y los rasgos comunes, menciona:

En la mayoría de los países de la región, el rasgo histórico, central y común en la dinámica contemporánea de los conflictos se refiere a la aparición temprana del Estado como actor social, que no solo refleja la conflictividad social y política de las sociedades, sino que también actúa en la conformación de los sistemas de intereses económicos y de actores políticos que definen la dinámica del conflicto. (p.8)

Considerando lo mencionado, los países latinoamericanos han debido pasar por varios procesos para adaptarse a la globalización y ser competentes económicamente. Con el pasar de los años, los países han salido en la búsqueda de una mejora en las relaciones bilaterales o multilaterales, con el objetivo de fortalecer rasgos que anteriormente estaban desgastados. Por lo tanto, se puede comprender que una nación que se enfrenta a conflictos y busca la manera de solucionarlos, mejora su capacidad económica, comercial y política.

López (2014), en su trabajo *Del deseo universal de paz, del comercio como productor de la misma, y del pensamiento de Hume sobre el refinamiento en las artes*, publicado en la Revista Iberoamericana, de Filosofía, Política y Humanidades, cuyo objetivo es analizar el problema de paz, apelando a la razón y a la historia, manifiesta la influencia del comercio como un efecto social no buscado y cita a Charles de Montesquieu: “El efecto natural del comercio es la paz. Dos naciones que negocian entre sí se hacen recíprocamente dependientes: si a una le interesa

comprar, a la otra le interesa vender; y ya sabemos que todas las uniones se fundamentan en necesidades mutuas” (p.141).

Montesquieu habla sobre el comercio como un sistema para el orden. La conclusión es bastante clara, el comercio es lo contrario al conflicto y no es solo tránsito de mercancías para aumentar el bolsillo de un país, también es una actividad donde todos los involucrados del proceso reciben un beneficio, el cual es mutuo entre las partes que intercambian. Aunque muchas veces se da en la necesidad de un interés propio, involuntariamente se está contribuyendo a un camino de paz y avance.

British Broadcasting Corporation [BBC Mundo] (2018) realizó el artículo titulado: *Qué es una guerra comercial, cuáles son sus armas y quiénes son sus principales víctimas*, donde aduce las consecuencias, clarifica lo que es una guerra comercial y el problema comercial entre Estados Unidos y China. Se resalta el comentario de Christine Lagarde, la directora del Fondo Monetario Internacional, quien menciona que “nadie gana” en una guerra comercial y que un nuevo conflicto de este tipo dañaría el crecimiento económico global (párr.37).

Continuando la idea, una disputa de este tipo entre dos grandes potencias no tiene miras positivas, sino que oscurece la visión a futuro. Si un conflicto civil perjudica el comercio, una guerra comercial perjudica de manera económica y social a una nación. Los países se vuelven más restrictivos y defensivos ante este tipo de indiferencias, no solo afectando a su país, sino a todos aquellos que dependan de sus productos, tomando en cuenta que no solo un producto se verá afectado, sino muchos relacionados. Cualquier tipo de conflicto limita el mercado volviéndolo menos accesible.

Lima (2018) en su artículo: *Cómo la crisis en Nicaragua afecta a Costa Rica, Guatemala, Honduras, El Salvador y Panamá de una forma sin precedentes* para la BBC, habla sobre la inestabilidad que se ha sentido en el istmo centroamericano debido al desastre político en Nicaragua y el saldo que ha dejado en los meses de haber surgido. Lima (2018) da a conocer la opinión de Mario Magaña, director de Asuntos Económicos y Comerciales de la Cámara de Comercio e Industria de El Salvador, sobre la situación:

Dada la posición geográfica estratégica de Nicaragua para el comercio regional, Centroamérica ha quedado dividida en dos. Con esta situación de inestabilidad y los bloqueos de las rutas, la mayor parte del comercio interregional está prácticamente estancando y esto ha traído consecuencias económicas bastante notables para nuestros países. (párr.9)

Continuando la opinión de Magaña, durante los primeros seis meses del 2018, Costa Rica, Panamá, Honduras, El Salvador y Guatemala sintieron los efectos colaterales de la crisis nicaragüense. Los bloqueos, muertes y protestas han dejado a un país lastimado, cuya herida se va corriendo a sus países cercanos sin sanar rápido y generando presión para salir a bordo. Dada la posición logística del país, ha creado que el puente que conecta a todos los países centroamericanos se rompa, encareciendo el transporte y los almacenes, causando pérdidas a las empresas exportadoras.

El comercio, la industria, y los servicios son los principales afectados y los cambios son tan drásticos que no han tenido tiempo para adaptarse, las alternativas se han buscado, pero no están a tiempo. "El comercio por carretera ha sido la vía tradicional, entonces no se han desarrollado otras alternativas y ahora estamos sufriendo las consecuencias", señala Magaña. (párr.32) Por ahora, lo que pueden hacer los países mientras la situación en Nicaragua mejora, es seguir creando alternativas y contabilizar los gastos extras a los que han debido incurrir para mantener vivo el flujo comercial.

Con relación a la crisis financiera internacional de hace 10 años, Fernández (2011) en su tesis: *La crisis financiera internacional y su impacto en las economías emergentes y en desarrollo* habla de los efectos de la crisis financiera mundial en los países en desarrollo, brindando un panorama de lo ocurrido desde el 2007 hasta el 2011.

Cabe mencionar su aporte sobre el impacto de la crisis financiera en las exportaciones, donde destaca la afectación mundial:

Todas las regiones se vieron afectadas gravemente. Los países en desarrollo de Asia, Europa Central y Oriental y la Comunidad de Estados Independientes han sufrido las mayores caídas en las exportaciones en 2009, tanto en términos absolutos como en

relación 30 con las expectativas, pero incluso África Subsahariana, que no está tan bien integrada en la economía mundial, experimentó una caída del 7 por ciento de las exportaciones en 2009. (Fernández, 2011, pp. 29-30)

Prosiguiendo el texto anterior, el comercio fue uno de los sectores que colapsó con prontitud durante la crisis, afectando a las economías emergentes y en desarrollo. El fuerte derrumbe de la demanda en las economías desarrolladas ocasionó que el comercio mundial cayera, así la disminución crucial de las exportaciones. El Fondo Monetario Internacional (FMI) esperaba que los países emergentes y en desarrollo tuvieran un crecimiento de las exportaciones durante el período 2008-12. Sin embargo, debido a la crisis, las exportaciones disminuyeron y se siguieron reduciendo con los años.

Muchos gobiernos de países de bajo ingreso dependen desproporcionadamente de los ingresos de las exportaciones de productos. Para estos países, hay pocas opciones para desarrollarse, si se enfrentan a disminuciones en las exportaciones y a los ingresos fiscales relacionados con la crisis, pues su efecto es bastante significativo. Es difícil explicar las pérdidas de producción que sufren estos países, pero queda muy claro que cualquier tipo de crisis suele ir afectando poco a poco a los países, sin que ninguno se salve.

El mundo de hoy es un lugar interconectado e interdependiente. El surgimiento de nuevas tecnologías, la globalización y el desarrollo de cadenas globales de producción hace que eventos políticos y comerciales en una región impacten la economía mundial. Para muestra, la crisis financiera en 2009 aún manifiesta su impacto en la capacidad de crecimiento de las grandes economías, afectando el comercio que ha sido uno de los motores de crecimiento del PIB global.

Olivares (2018) en su artículo para el periódico Seminario Universidad titulado: *En Nicaragua se reporta pérdida de 215.000 puestos de trabajo por conflictos sociales* habla sobre una caída económica y unas crisis que aumenta. Su objetivo es dar a entender que la crisis actual en el país vecino, Nicaragua, sus actividades económicas y empleo han sufrido pérdidas grandes afectando a muchos sectores, siendo esto una problemática no solo económica, sino que, desafortunadamente, tiene consecuencias sociales que se desarrollan al paso del tiempo. Olivares (2018) comenta lo siguiente:

Aunque todos los sectores sufren la merma de su actividad, los más afectados son, por el orden, el comercio, los servicios de alojamiento y restaurante, la producción de textiles y la de cuero y calzado; la construcción, la intermediación financiera y conexos, y la producción agropecuaria. (párr.10)

Prosiguiendo con lo expresado, una crisis no solo afecta a un sector de la población, conforme esta crece se va apoderando de otros sectores, como una bacteria adueñándose del cuerpo humano y si no es detenida a tiempo, es capaz de destruir todo a su paso y con pocas posibilidades de recuperación. Las actividades mencionadas para muchos países son puntos importantes en el crecimiento económico y estas son la base de la economía nicaragüense, las cuales se encuentran en un estado de pérdidas gigantes y dejan de aportar capital y empleo en el país vecino.

Blasco (2018), en su artículo para el periódico ABC Internacional titulado: *La crisis de Nicaragua bloquea el paso del comercio en Centroamérica*, comenta sobre las pérdidas económicas y afectaciones al transporte terrestre en la región. En dicho artículo, Blasco menciona el informe de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), divulgado por el periódico *La Prensa*, el cual señala que:

En los meses de mayo y junio las operaciones de tránsito que inician, traspasan o tienen a Nicaragua como destino, bajaron un 75% en las rutas Norte-Sur y un 79% en las rutas Sur-Norte. El Salvador y Costa Rica han intentado recomponer el tráfico regional, salvando el territorio nicaragüense que les separa, mediante el uso de un ferri. (párr.3)

Resaltando lo mencionado, la situación afecta gravemente la economía de los países centroamericanos e impide los ingresos. La interrupción del paso causa pérdidas diarias para los países, el no poder hacer entrega de las mercancías a tiempo y cambios de logística. Todo esto hace que muchos empresarios empiecen a buscar alternativas para satisfacer las necesidades de la región. La crisis nicaragüense ha hecho que nuevas medias deban ser desarrolladas y aplicadas para evitar más interrupciones en el flujo comercial de la región.

Gutiérrez (2018) en su artículo para el periódico costarricense *La República* titulado: *Gobierno minimiza efectos negativos de guerra comercial mundial*, explica las afectaciones que

trae la guerra comercial entre China y Estado Unidos, y cómo el país se ve ante dicha situación según las entidades como la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) y el Ministerio de Comercio Exterior. Considerando las actuaciones de otras organizaciones, el flujo comercial y las relaciones de los países, Gutiérrez cita a Francisco Gamboa director ejecutivo de la Cámara de Industrias:

Las guerras comerciales a mediano y largo plazo traen menor crecimiento de la economía y el comercio mundiales y eso para un país tan conectado a la economía internacional no es bueno. Estamos dándoles seguimiento a las políticas comerciales de las grandes economías, de la mano con las autoridades nacionales en materia de comercio exterior. (párr.13)

Según lo antedicho, el comercio de un país no solamente se ve afectado por una guerra civil, diferencias políticas o catástrofes, las guerras comerciales afectarán directa o indirectamente a distintos individuos. Los indirectos encontrarán oportunidades y potencias para diversificarse evitando depender de un solo mercado, a su vez, buscar nuevos mercados. Se puede creer que dicha discrepancia entre Estados Unidos y China no afecta al país, pero no significa que deba pasar desapercibida y que la preocupación sea nula. En el caso de que empeore, una baja de exportaciones se puede presentar, por lo que no cabe duda de que, ante una crisis, no se debe bajar la incertidumbre.

Lehoucq (2013) en su artículo para la Revista Derecho Electoral titulado: *La democratización en Centroamérica desde sus guerras civiles: fortalezas y debilidades*, cuyo objetivo fue documentar y explicar la democracia en Centroamérica, sus hechos fundamentales y los cambios, recalca que hay naciones que han experimentado una guerra civil y lograron mejorar después de todos los incidentes, sin embargo, esta ha dejado marcas en las economías. Lehoucq (2013) comenta lo siguiente:

El sistema político nicaragüense se convirtió gradualmente en semidemocrático en la primera década del nuevo milenio. En 2008, los observadores internacionales se negaron a certificar como justas las elecciones municipales, acción tomada luego de que el régimen no acreditara observadores de Ética y Transparencia pertenecientes a la filial local de Transparencia Internacional y la Organización de los Estados Americanos. (p.12)

Destacando lo anterior, las democracias en la región centroamericana se han deteriorado y uno de los países más afectados ha sido Nicaragua. Durante los últimos 40 años, la falta de democracia y las guerras ha contribuido al impacto económico de la nación. De todos los cambios sucedidos en el istmo, los de Nicaragua son los que han generado más controversia. La apertura a un gobierno democrático y a las relaciones comerciales han fortalecido a las naciones, pero desde un punto crítico, las guerras civiles han sido las responsables de un desplome en las economías y causando grandes problemas al comercio. La incapacidad de la recuperación los hundió, pero estos conflictos ayudaron a renovar muchos aspectos que necesitaban mejora.

Proyecciones de la Investigación

La presencia de conflictos sociopolíticos en la región es un tema poco desarrollado. Por el momento, el impacto de la crisis nicaragüense para muchos aún no es claro, pues la falta de información sobre el tema y que, de cierta manera, su duración no fue tan prolongada, se deja pasar como una interrupción momentánea. Por lo que, en el primer objetivo de este estudio, se determinará la relevancia que tienen las repercusiones, ya sean económicas o comerciales, para las empresas costarricenses del sector alimenticio que se vieron afectadas en el año 2018 debido al conflicto político social nicaragüense. Lo anterior con el fin de comprender las preocupaciones de las empresas y brindarle al lector una herramienta de conocimiento sobre el tema.

En el caso de Costa Rica, la crisis nicaragüense lo involucra de una manera directa, pues Nicaragua es destino y medio de paso para las exportaciones hacia Centroamérica, es un hecho que las consecuencias impactan al país gravemente. Considerando que Nicaragua es un puente para la región centroamericana, como segundo objetivo de la investigación, se determinarán las alternativas logísticas que utilizaron las empresas costarricenses para poder exportar sus productos a Centroamérica usando el medio de transporte terrestre en carretera debido al conflicto surgido en Nicaragua que interrumpió las rutas de acceso a la región y las operaciones comerciales y así dar a conocer las experiencias de las empresas, con el fin de entender las situaciones y problemáticas que trajo consigo la limitación del comercio.

CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA

Antecedentes de la Problemática Nicaragüense

Dictadura y revolución en los últimos 40 años

Vargas (2005) citado por Serrano (2012) dice:

El principio de todo gobierno democrático es el consenso, la aceptación, la credibilidad y el reconocimiento de la población. Sin esos atributos, el poder se identifica con el uso de la fuerza, la violación sistemática de las garantías individuales y sociales plasmadas en la Constitución Política de Nicaragua; que son precisamente las marcas clásicas de los gobiernos autoritarios. Sin las reglas del consenso y la consulta, tampoco es posible la construcción de un gobierno democrático en Nicaragua. (p.9)

Siguiendo la idea de Serrano (2012), la situación de conflicto no solo es determinada por un factor, pues este reúne la violación de varios y así como este inicia, se puede ir transformando según las acciones y actitudes de las partes. Siendo la intervención una respuesta a una situación de crisis, donde un gobierno no está garantizando un bienestar a la población y muchas veces, estos conflictos sobrepasan las fronteras, no solamente afectando al lugar de origen, sino a todos aquellos que tenga relación o cercanía alguna.

Noriega (2007) citando a Miall, Hugh, Ramsbotham y Woodhouse (1991) indica:

El conflicto es una situación inherente a cualquier sociedad, y surge porque sus integrantes tienen interés y metas diversas que con frecuencias se oponen a los de los demás. Lo mismo es válido para los enfrentamientos entre grupos. También puede surgir cambios en actitudes o tradiciones que se contraponen a los existentes. Que sea inherente implica que los conflictos son inevitables; sin embargo, la manera de enfrentarlos puede cambiar, ya que depende de hábitos y actitudes de las partes involucradas. (p.1)

Los orígenes de la dictadura dinástica de Nicaragua están estrechamente ligados a la nefasta intervención del imperialismo norteamericano. En 1912, a petición del presidente Adolfo Díaz, en esos años invadieron Nicaragua hasta 1925; después de una intervención del líder Augusto César Sandino en 1926, lograría retirar a los norteamericanos en 1933, pero dejando a Anastasio Somoza García como jefe de la Guardia Nacional de Nicaragua, quien servía fielmente a los intereses de los norteamericanos.

Mediante un golpe militar en el año 1936, Somoza destituyó al presidente Juan Sacasa empezando la dictadura nicaragüense en sus manos, afectando considerablemente a Latinoamérica, debido a los efectos de la Gran Depresión económica de 1929-1932. A su vez, causando resultados negativos en las exportaciones de mercantiles. Durante la dictadura somocista, la economía nicaragüense se formó según los intereses de Estados Unidos gobernando al país sin importar sus ciudadanos.

Ferrero (2010) menciona que:

Fue tal el nivel de desestructuración social, de descalabro económico, de atropellos a la legalidad, a la justicia y los derechos humanos vivido en Nicaragua durante esos años de

hierro, que buena parte de las elites económicas, sociales y culturales terminaron dándoles la espalda a quienes se habían presentado inicialmente como sus benefactores. (p.17)

El desarrollo de la crisis económica durante los años del gobierno de Somoza empezó a ser notorio a finales de los años setenta. González (2009) citando a Núñez (1987) indica que esta crisis se dio a causa de un:

Agotamiento del modelo agroexportador derivado del estrangulamiento del sector externo, depresión económica, diferencias en las ganancias de las élites y descenso del nivel de vida de la población, aunando a la pérdida de legitimidad del régimen somocista, debilitamiento de la hegemonía norteamericana en la región centroamericana y descontento de las masas. (pp. 244-245)

Con base en lo analizado, se considera que, lamentablemente, después de 30 años de la lucha del sandinismo, solamente quedan escombros de los logros de la revolución y del nuevo sandinismo liderado siempre por Daniel Ortega, pareciendo como un barco sin rumbo, mientras toda la población queda en el olvido.

Es evidente que los pueblos suelen reproducir acontecimientos que han vivido, pues estos nunca han abandonado la historia; es la nueva generación la que debe enfrentarla desde una nueva perspectiva. El tímido avance de la democracia nicaragüense es un hecho y una democracia donde los votos de los ciudadanos deciden y los partidos políticos se enfrentan no se ve en un futuro cercano; una Nicaragua con una democracia débil.

Serra Vázquez (2011) hace mención de Guzmán al indicar (2004):

En Nicaragua, los partidos políticos se han caracterizado por su débil institucionalidad, su organización vertical bajo caudillos carismáticos que oscilan entre el enfrentamiento y los pactos, destacándose la actividad partidaria en coyunturas electorales a fin de obtener votos para alcanzar cargos en un Estado que visualizan como fuente de ganancias y de poder. (p.39)

La sociedad nicaragüense ha experimentado insondables cambios en los últimos años y las políticas gubernamentales nicaragüenses incrementan las desigualdades del país. A 39 años de la revolución sandinista, Ortega encadena un nuevo ciclo de 11 años en el poder, en medio de

protestas y violencia. Las similitudes de su gobierno con el régimen de Somoza son mayores que el antagonismo existente cuando la revolución lo derrocó.

Daniel Ortega tuvo un destacado papel en el Frente Sandinista de Liberación Nacional (FSLN). La misión de este era derrocar la dictadura somocista en honor al revolucionario Augusto Nicolás Calderón Sandino. A sus 22 años, participó en el asesinato de Gonzalo Lacayo, uno de los más fieros torturadores del gobierno Somoza.

Antes del golpe a la dictadura somocista, el FSLN no era visto como una amenaza, pero con el tiempo demostró cuán hondo podía afectar al más importante en toda Nicaragua. Para 1975, FSLN ya no era un grupo pequeño. “No eran tendencias, como se decía entonces, eran organizaciones distintas, cada una con su dirección, sus estructuras, su programa, su política, su filosofía de actuación. Cada una con su propio planeamiento ante la dictadura somocista”, señala Dora María Téllez (2013), exguerrillera sandinista. (párr.2)

Madrigal (2018) comenta que: “Daniel Ortega estuvo en el poder durante 11 años, tras ser derrotado por la periodista Violeta Barrio de Chamorro, como lo son otros 11 años que lleva en el poder en su segundo mandato” (párr.3). Además, Daniel Ortega no se perfilaba como líder, fue su hermano el que se encargó de convencer a los sandinistas para que este fuera candidato y desde 1984 hasta la fecha, Ortega ha sido el único candidato presidencial del FSLN.

A su vez, hubo alguien más que estuvo casi desde un inicio en el camino de Daniel Ortega. BBC Mundo (2018) enuncia que:

Rosario Murillo y Daniel Ortega se conocieron afines de los años 70, cuando Ortega se había autoexiliado en Costa Rica por su participación en el movimiento sandinista que en julio de 1979 sacó a la dinastía de los Somoza del poder, tras una guerra civil de dos años ... como líder de la junta de lo que se denominó como "Gobierno de reconstrucción nacional", Ortega comenzó una serie de giras internacionales en búsqueda de apoyo externo a la joven revolución nicaragüense. (párr.6-7) Y Murillo siempre estaba a su lado.

“La Chayo”, así la conocen en Nicaragua. Rosario Murillo, esposa del presidente de Nicaragua, Daniel Ortega, es seguramente la vicepresidenta más poderosa de toda la región iberoamericana. “En la presidencia, la Rosario es 50 por ciento y Daniel, 50 por ciento”, aseguró

el propio Ortega en una conferencia pública en una ocasión. Hija de Zoila Zambrana Sandino y sobrina-nieta de Augusto César Sandino fue educada en Suiza, habla varios idiomas y en su juventud se encaminó hacia el mundo de las letras.

Rivas (2018) cuenta que: “en 1978 Ortega y Murillo se unieron como pareja, pero no fue hasta el 2005 cuando se casaron por la iglesia y pasaron a ser formalmente matrimonio” (párr.4). Además, comenta que, en el año 2006, siendo Ortega presidente, Murillo comenzó a adquirir más notoriedad política.

A su vez, BBC Mundo informa que, a partir del segundo periodo de Daniel Ortega, comenzado en 2006, su esposa se renovó políticamente, ocupando diversos cargos oficiales, transformándose en la voz y el rostro del gobierno de su marido. A su vez, menciona que quienes conocen desde dentro el funcionamiento del gobierno nicaragüense, aseguran que había muy pocas decisiones importantes que se tomaran sin la aprobación de la mujer del presidente.

Por lo que, Rosario Murillo, poetisa y revolucionaria, se ha mantenido a su lado, en la política y en los conflictos que piden la salida de los dos, siendo gobierno y siendo oposición. Murillo es para muchos quien hoy gobierna en Nicaragua, en nombre de su esposo, pero propio también.

Culshaw (2018) indica que el retorno de Daniel Ortega al poder no se explica sin la generosa ayuda por parte de Venezuela, los estimados \$500 millones de dólares por parte de este país impulsaron proyectos para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos nicaragüenses como calles, electrificación, planes sociales de vivienda, entre otros (párr.19). Tras reelegirse en 2011, gracias a una maniobra legal, Ortega ha dejado el poder prácticamente en manos de Murillo, su portavoz oficial y a quien convirtió en su vicepresidenta en las elecciones de 2016.

Muñoz (2018) en su artículo para el periódico El País titulado: *Los progresistas y Nicaragua*, “Ortega y Murillo no pueden seguir encontrando legitimidad en los movimientos de izquierda a los que con sus actos sin escrúpulos han traicionado. Las víctimas de Ortega y Murillo merecen justicia”, ha dicho Ernesto Cardenal, ministro de cultura sandinista durante varios años, en una carta abierta que le escribe de manera concisa al ex presidente Mujica de Uruguay sobre la situación en Nicaragua (párr.6)

Según Quintero (2018): es “una trágica ironía que vive el país: quien lideró la revuelta contra la dinastía Somoza, hace 40 años, es el tirano que hoy reprime al país. Así se aferra Ortega al poder” (párr.1). Las decisiones tomadas por Ortega han traído de vuelta el terror a los nicaragüenses y han acercado el régimen del actual mandatario al del dictador Anastasio Somoza, a quien Ortega derrocó como miembro del Frente Sandinista de Liberación Nacional.

Sánchez (2018) menciona al poeta Rubén Darío, quien escribió un cuento que coincide a la perfección con la actitud que Ortega mantiene:

En El sátiro sordo, este nicaragüense universal retrata a una criatura incapaz de apreciar los diversos sonidos de la floresta en la que vive ni de bailar al son de la música de Orfeo. Sus oídos no pueden captar las melodías, al igual que el dictador de Managua ha perdido toda posibilidad de percibir la voz de los ciudadanos. (párr.11)

García y Murillo (2018) mencionan que: “la mecha que prendió el levantamiento popular fue una controvertida reforma del sistema de pensiones que finalmente el Gobierno dejó sin efecto. Sin embargo, el hartazgo y el nepotismo del matrimonio derivaron en una larga y sangrienta protesta” (párr.12).

A su vez, en el mismo artículo de García y Murillo (2018), el secretario general de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en su visita a la conmemoración de los 40 años de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) llevada a cabo en julio del 2018 con sede en San José, Costa Rica, dijo: “es evidente que hay un uso letal de la fuerza por entidades ligadas al Estado que no es aceptable. Por eso mismo es tan importante que termine la violencia y que el diálogo político permita encontrar una solución inclusiva” (párr.2)

La estrategia seleccionada por el Estado nicaragüense ha tenido como resultado fallecidos y personas heridas, esto se ha conseguido por tan solo querer apagar las voces de aquellos que luchan a diario por la libertad, para cubrir las violaciones a los derechos de los nicaragüenses y los crímenes en los que ha incurrido el gobierno. Esto afecta no solamente al pueblo nicaragüense, sino a sus vecinos, tanto de manera social como en el ámbito económico.

Similitud de la Crisis Económica y Política de Nicaragua y Venezuela

La crisis que está atravesando Nicaragua recuerda a la situación de Venezuela, un país que lleva siendo sacudido desde hace meses debido a los graves problemas económicos y políticos, y donde tuvieron lugar centenares de protestas por parte de civiles en las calles de sus ciudades, siempre reprimidas mediante el uso de la violencia. La situación que está atravesando Nicaragua suscita la pregunta de si Daniel Ortega convertirá al país en la Venezuela de Nicolás Maduro, y es que ambas crisis guardan similitudes.

Muchos han comparado la crisis nicaragüense con la que vive desde hace años su vecino caribeño. Los dos son países del bloque del Alba que se han encontrado ante un estallido social. En los dos países latinoamericanos, los movimientos de protesta piden la salida de sus líderes, ambos de izquierda, Maduro y Ortega, o elecciones adelantadas.

No hay que negar la gran cantidad de similitudes que tienen ambas crisis: quienes protestan son jóvenes, los gobiernos son acusados de totalitarismo, las protestas son muy violentas y los medios de comunicación intervenidos, a pesar de la existencia de estas similitudes, el nivel económico de ambas naciones tiene capacidades muy distintas.

Enrique Sáenz (2019) menciona las diferencias que permiten ver un camino distinto para Nicaragua. Se hace mención del régimen del presidente Nicolás Maduro, pues a pesar de sufrir una profunda crisis económica y escasez, cuenta con una capacidad de resistencia a causa de las exportaciones de petróleo. Además, el grueso de la economía venezolana depende del Estado, donde se concentran los ingresos y, aunque distribuye escasez, asegura unos mínimos (párr.3).

Del lado contrario, en Nicaragua el Estado no tiene ingresos autónomos. Estos provienen de los impuestos que recaudan de las pequeñas, micros, grandes y medianas empresas. A menor actividad económica de las empresas, menos ingresos para el Estado. Además, otra buena parte de la economía depende de los créditos de las instituciones financieras multilaterales.

Situación Económica Nicaragüense

El Fondo Monetario Internacional declaró a principios del 2018 que la economía nicaragüense había tenido en 2017 un crecimiento mejor de lo que esperaba. Sin embargo, advirtió que había una serie de riesgos, a los que había que poner atención para no afectar la economía del país. Señaló la posible aprobación de la ley Nica Act, en Estados Unidos, para

bloquear fondos de los organismos multilaterales para Nicaragua y los riesgos enfocados al déficit del seguro social.

El Banco Mundial informó que la economía nicaragüense desaceleró a 4.7 y 4.5 % en 2016 y 2017, respectivamente. Para el 2018, el Banco Central de Nicaragua tenía previsto un crecimiento de 4,9 del producto interno bruto; sin embargo, debido a los disturbios que se experimentaron en abril del 2018, la posibilidad de que este país experimente una contracción es amplia, a pesar de que existe la incertidumbre sobre los resultados finales respecto a la crisis nicaragüense.

Según el Informe Trimestral del Producto Interno Bruto del II trimestre publicado por el Banco Central de Nicaragua (BCN) en octubre del 2018, la economía nicaragüense se caracteriza por una estructura productiva tecnológicamente atrasada, donde en su sector primario predomina en agricultura, ganadería, silvicultura, pesca y minería, un sector manufacturero dominado por la agroindustria y la maquila textilera, un amplio sector terciario de servicios personales y comercio informal.

En la región centroamericana, Nicaragua es el país que tiene el Producto Interno Bruto (PIB) más bajo y los más altos índices de pobreza. Ante la crisis que enfrenta Nicaragua, el informe del BCN para el segundo trimestre del 2018 indica una gran afectación debido a la situación sociopolítica que enfrenta el país. De no encontrarse una salida a la crisis, la economía nicaragüense podría retroceder más.

Como bien se sabe, una crisis no solo afecta al país donde se desarrolla. Según la BBC (2018), muchos empresarios han proyectado pérdidas millonarias debido al transporte de las mercancías. A finales de mayo, cuando las protestas llevaban poco más de un mes, el Banco Central de Nicaragua (BCN) se vio forzado a revisar este crecimiento a la baja, situándose entre un 3% y 3,5%. Se estimó que la economía nicaragüense no crecería para los últimos meses del 2018 y se ven las posibilidades de que se siga contrayendo.

A medida que se ha extendido la crisis sociopolítica del país, los organismos financieros han ampliado las proyecciones de contracción de la economía de Nicaragua para 2018. Así, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proyectó un decrecimiento del 3.1% para el país, muy cercano a estimación del 4% del Fondo Monetario Internacional (FMI),

3.8% del Banco Mundial (BM) y la Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social (FUNIDES) también han planteado que la economía se contraerá entre 2.1% y 4%.

Admitiendo que es difícil pronosticar el caos, el economista Néstor Avendaño, presidente de Consultores para el Desarrollo Empresarial (COPADES), no descarta que el producto interno bruto caiga 20% en 2019 y este se parezca a 1979, cuando la economía nicaragüense se desplomó hasta -26.5%. Para evitar esto, se necesita el interés del gobierno en evitar ese descalabro, sin embargo, el presidente de Nicaragua parece no interesarse en el tema para evitar una caída en la economía de su país.

“Ese 20% de caída del PIB para el 2019, ocurriría como efecto de las sanciones financieras estadounidenses sobre la inversión pública, a lo que se suma ninguna inversión extranjera directa, y un nivel de inversión privada doméstica equivalente al 30% de la ejecución normal anual”, especificó Avendaño para el periódico El Confidencial (párr.5). Esto solo hace concordar que una depresión económica sea posible, volviendo a lo vivido en los años ochenta.

Vidaurre y Bejarano (2019) mencionan que la Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social (FUNIDES), presentó el *Informe de Coyuntura* donde en su artículo añade que: "... La “crisis de confianza de los agentes económicos” está afectando los flujos de inversión, el turismo, la demanda externa de algunos productos de exportación tradicionales y de zonas francas, y la salida de depósitos del sistema financiero nacional, entre otros" (párr.5). Respecto al sector comercial, el comercio es uno de lo que más pueden ver pérdidas si el conflicto en Nicaragua no se detiene. Según datos de FUNIDES, el sector comercial ha perdido US\$672,8 millones.

Según FUNIDES en su publicación *Proyección de la actividad económica para 2019*, se analizan dos escenarios sobre la crisis que enfrenta el país. Un primer escenario supone que la economía continúa ajustándose y que la población y las empresas se adaptarán a la situación nicaragüense, donde se continúan realizando las actividades económicas a una menor intensidad, contrayendo la economía del país. En este escenario, la tasa de crecimiento real de la actividad económica para el 2019 sería de -5.2% en comparación al 2018.

Como segundo escenario, se supone que las protestas se intensificarán y la incertidumbre aumentará, afectando al comercio local y a la actividad financiera. En este segundo escenario, se

esperarían mayores pérdidas en comparación al primer escenario, la tasa de crecimiento real de la actividad económica sería de -8.7% en el 2019.

Atrás de la caída del producto interno bruto de un país se pueden ir notando otros muchos factores que han sido afectados. La Fundación Internacional para el Desafío Económico Global (FIDEG) alertó que el 41% de los nicaragüenses viven en condiciones de pobreza, pero que ese porcentaje puede superar el 46% si se contrae el consumo en Nicaragua. FUNIDES informó que alrededor de 1.2 millones de personas corren el riesgo de cambiar su nivel socioeconómico, pues la reducción de ingresos puede provocar la pobreza de la población.

En el artículo *Cómo asfixiar una economía* de Central America Data, informa que, aunque el país enfrenta una grave crisis económica y política, la administración de Ortega pretende nuevamente realizar las reformas al Instituto Nicaragüense de Seguridad Social (INSS). El presidente del Consejo Superior de la Empresa Privada (COSEP), José Adán Aguerri, dijo a Nuevo Diario de Nicaragua en el artículo titulado: *Cosep: Reforma quebrará empresas*, que: "... la iniciativa de ley de reforma tributaria más las nuevas disposiciones sobre el seguro social provocarán la quiebra de empresas en el país" (párr.2)

Entre las principales reformas propuestas destacan el aumento de 19% a 21,5% de la cuota patronal para empresas con menos de 50 trabajadores y en el caso de las compañías con más de 50 trabajadores, propone incrementarla desde 19% a 22,5%. A su vez, las cuotas estatales subirían de 0,25% a 1,75% y las laborales aumentarían desde 6,25% a 7%.

En el artículo del periódico El Confidencial titulado: *Cosep: Reforma "confiscatoria" generará cierre de empresas*, Olivares (2018) menciona a Sergio Maltez, presidente de la Cámara de Industria de Nicaragua (CADIN), el cual explicó que: "... La salida a la crisis política no se soluciona con una reforma económica... Las empresas han perdido competitividad con la caída de las ventas, más la desaceleración económica del país, lo que viene es a incentivar el cierre de muchas empresas."

Además, Bejarano (2018) en artículo titulado: *Cosep advierte sobre retroceso económico*, del Nuevo Diario, menciona a Aguerri el cual añadió que: "... algunos sectores económicos del país perdieron en siete meses lo que les tomó construir en siete años... Eso significa que, por

cada mes de crisis sociopolítica hay un año perdido o medio año perdido, dependiendo del sector"(párr. 5-7)

La grave crisis política que vive Nicaragua cobrará varias facturas a la economía nicaragüense y a la de sus países vecinos. La situación actual de cada país centroamericano ha dificultado el crecimiento de sus economías, sin embargo, cuando un sector como el comercial se ve afectado y las exportaciones representan gran parte del producto interno bruto del país, no hay quien pueda escapar de los daños.

Comportamiento de las exportaciones en la economía nicaragüense

El Banco Central de Nicaragua (BCN) informó que, entre enero y agosto, la balanza de comercio exterior de Nicaragua cerró en negativo. El informe muestra que las exportaciones bajaron 2.5% en comparación con los primeros ocho meses del 2017. González (2018) comenta que la caída de los envíos de la industria manufacturera y agropecuaria influyó negativamente en las exportaciones de Nicaragua, causando que el país percibiera US\$46.5 millones menos que lo percibido en el 2017.

Además, menciona que la industria manufacturera dejó de percibir US\$25.8 millones entre enero a agosto, por la reducción del 43.8% en la venta de productos de cuero, 19.3% en porcelana, 19.1% en azúcar y 10.5% en melaza. Junto a ello, las exportaciones de azúcar captaron US\$31.7 millones menos que en el período del 2017, mientras que la reducción en envíos de ganado en pie en 55.4%, banano en 20.8% y el café en 13%, influyó para que el sector agropecuario recibiera US\$7.2 millones menos en el 2018.

La parte positiva del informe brindado por el Banco Central de Nicaragua (BCN) es que las exportaciones del sector pesquero tuvieron un aumento del 4.2%, incentivado por la venta de pescado fresco y camarón, sumando a ello el aumento del precio en los productos mencionados anteriormente. Y productos como el ajonjolí, tabaco, frijol y maní tuvieron un crecimiento ayudando a la economía.

Pérdidas de empleo en la economía nicaragüense

El desempleo es una epidemia en Centroamérica, pero para Nicaragua se duplica la dificultad para la recuperación, pues se teme que los miles de trabajos perdidos por la crisis no

vuelvan pronto. Una crisis complica el día a día para los ciudadanos que contaban con un empleo, así como también resulta el doble de difícil colocar un negocio propio.

Las estadísticas de BCN revelan que, el número de trabajadores formales en el país también ha reportado una tendencia negativa, puesto que de marzo a octubre del 2018 la cantidad de empleados inscritos en el Seguro Social cayó 16%, al bajar de 897 mil a 754 mil. Las tasas de empleo nicaragüense se encuentran en un descenso bastante marcado desde hace décadas, provocando migración hacia las ciudades o al extranjero. Las principales causas de desempleo se dan por menor demanda interna, intereses altos, el Gobierno no invierte en generación de empleo y mayores costos de producción.

Los cálculos de FUNIDES son bastante desalentadores para la población, pues, para datos de octubre del 2018, la crisis ha enviado al desempleo o suspensión de puestos de trabajos a unas 347 000 personas, principalmente de los sectores de turismo, comercio y construcción, el 76,7% de las cuales corresponden a los tres sectores que se acaban de señalar. Este efecto conlleva a las personas a buscar alternativas de sobrevivencia, anclándolos al subempleo o migración.

Datos de FUNIDES mencionan que los despidos y suspensiones se han convertido en un aumento en el porcentaje de personas en situación de pobreza de 29.6% a 34.8%. Estos datos reiteran la importancia de que exista voluntad política para buscar una salida a la crisis sociopolítica actual, restableciendo la confianza de los inversionistas, consumidores, sistema bancario y el turismo.

Aumento de niveles sociales bajos

De acuerdo con FUNIDES, ese volumen de despidos y suspensiones de empleo hizo que las personas en situación de pobreza pasaran del 29,6% al 34,8% de la población (porcentaje que equivale a más de 2 millones de nicaragüenses) y existen alrededor de un millón de personas que, aunque no son pobres, están en riesgo de caer en situación de pobreza si perdieran su empleo o si su ingreso se reduce.

Las estadísticas de FUNIDES estiman que más de 100 mil personas entraron en estado de pobreza durante la crisis, creciendo de un 29.6% a 31.7% el índice. Aun existiendo la posibilidad de que aumente los niveles de pobreza a falta de no poder rescatar los empleos. Esto es el

resultado del aumento de desempleo en la región, con ello trae un impacto directo a las familias nicaragüenses, traducido en pobreza.

El Instituto Nacional de Información de Desarrollo (INIDE) en su informe *Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) Encuesta Continua de Hogares (ECH) 2009 – 2017* destaca la situación socioeconómica del país, marcada por la situación de pobreza que afecta a la mayoría de la población nicaragüense, incluyendo el 17,1% en extrema pobreza. Según las cifras oficiales basadas en el método de “agregado de consumo” asciende al 65,9% de la población (incluyendo el 36,8% en extrema pobreza), según resultados basados en el método de “necesidades básicas insatisfechas” (NBI).

Datos del Banco Mundial indican que Nicaragua es uno de los países con mayor desigualdad de ingresos en la región: el 20% más rico de la población acumula el 47,7% del total del consumo, mientras el 20% más pobre apenas recibe el 6,2%. El consumo promedio de los hogares de nivel socioeconómico alto es cinco veces mayor que el de los pobres extremos y tres veces el de los hogares pobres. En este contexto, la emigración a Costa Rica, El Salvador, Guatemala o Estados Unidos aparece como la mejor opción para tener un empleo remunerado.

De verse afectadas todas esas personas, los niveles de pobreza serían similares a los de la primera mitad de la década de 1990, cuando el país salía de la guerra entre el gobierno revolucionario del FSLN y la Contra, donde prácticamente la mitad de la población nicaragüense vivía en situación de pobreza.

Corrupción nicaragüense

La problemática de la corrupción en las instituciones públicas es un problema crónico, el último informe de la organización Transparencia Internacional ubica a Nicaragua con el índice 2,5 de 10 en la categoría de países con un nivel de “corrupción extrema”. El país a nivel regional se encuentra en el puesto 30 de 32 países y ha descendido al puesto 151, en el 2017, de 180 países del mundo debido a diversos factores como escasa fiscalización de entes públicos, reducido acceso a información de gestión gubernamental y fraude en las elecciones municipales.

En los países más pobres, los niveles de corrupción pueden significar la diferencia entre la vida y la muerte. Estos males son cada vez más notorios en la sociedad nicaragüense y es obvia la complicidad y tolerancia hacia el tema de la corrupción por parte del Estado nicaragüense.

La corrupción en Nicaragua ha alcanzado niveles altos, produciendo una epidemia a la que nadie se atreve a enfrentar. En los últimos meses, el país ha vivido un baño de sangre organizado por el gobierno, el uso de paramilitares para reprimir a quienes protestan no es nuevo, ha estado desde los primeros días de la crisis, pero sus maniobras eran esporádicas y fugaces. La única política del gobierno de Ortega es la represión. Esa es una apuesta peligrosa que representa un punto de no retorno para un régimen que ha descartado por los hechos la vía del diálogo.

Indignación por los Fallecimientos y Desaparecidos

La crisis social nicaragüense ha cobrado víctimas. Los muertos y desaparecidos aumentaron desde que estallara el conflicto en el mes de abril. La crisis social y política en Nicaragua continúa creciendo y cada vez se acumulan más las denuncias en contra del régimen de Daniel Ortega, que ha utilizado un sistema represor para controlar a los opositores de su gobierno

La Asociación Nicaragüense Pro Derechos Humanos (APNDH) hizo un balance de los abusos de poder del gobierno sandinista, se considera que al menos 545 personas han muerto en Nicaragua. La APNDH detalló que 4533 personas resultaron heridas en un lapso de 137 días, entre el 18 de abril y el 2 de septiembre pasados, de las cuales 98 sufrieron lesiones graves permanentes y 1338 fueron secuestradas.

De los 545 homicidios, 152 murieron en "ejecuciones aleatorias", 116 en "ejecuciones planificadas", 86 en enfrentamientos "desproporcionados" entre fuerzas del régimen y civiles "incluyendo asesinados por francotiradores", 57 en ejecuciones selectivas, 36 "aparentan ser planificados y ejecutados por paramilitares encapuchados y armados" y 8 no fueron precisados, según ANPDH.

Además, la oficina del Alto Comisionado de la Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH) responsabilizó al régimen sandinista de "más de 300 muertos", así como

por ejecuciones extrajudiciales, torturas, obstrucción a la atención médica, detenciones arbitrarias, secuestros, violencia sexual, entre otras violaciones a los derechos humanos.

Ante tal situación, 13 países latinoamericanos expresaron preocupación por la situación de Nicaragua, denunciando la violación de los derechos humanos que se produce en ese país en el marco de las protestas contra el Gobierno de Daniel Ortega, según William Hernández (2018) para el periódico: El Diario de Hoy, de El Salvador.

En el comunicado del 16 de junio del 2018: Declaración especial sobre la situación en la República de Nicaragua, por parte de la República Oriental de Uruguay, se menciona que ante tal situación en la República de Nicaragua los países:

1. Expresan su preocupación por la violación de los derechos humanos, las libertades fundamentales y los reiterados hechos de violencia.
2. Exigen el cese inmediato a los actos de violencia, intimidación y amenazas.
3. Instan a reactivar el diálogo nacional en Nicaragua.
4. Hacen un llamado al Gobierno de Nicaragua y otros actores sociales para que demuestren su compromiso y participen constructivamente en negociaciones pacíficas.

Impacto Comercial en Costa Rica

Las transacciones comerciales son uno de los principales componentes del proceso económico. El comercio es ese motor que, junto a la existencia de la especialización, hace que el proceso productivo sea más eficiente. Montesquieu habla sobre el comercio como un sistema para el orden. La conclusión es bastante clara, el comercio es lo contrario al conflicto y el comercio no es solo tránsito de mercancías para aumentar el bolsillo de un país, también es una actividad donde todos los involucrados del proceso reciben un beneficio, el cual es mutuo entre las partes que intercambian. Aunque muchas veces se da en la necesidad de un interés propio, involuntariamente se está contribuyendo a un camino de paz y avance.

La principal preocupación en cuanto al impacto del comercio se da precisamente por el bienestar general que este puede dar. La preocupación de varias empresas e instituciones sobre la situación que enfrenta Centroamérica es notoria, la Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO) teme que la crisis sociopolítica que atraviesa Nicaragua afecte el

desempeño de las exportaciones costarricenses debido a las dificultades que ha provocado la situación para el comercio con Centroamérica.

Martínez (2018) en el artículo para El Nuevo Diario titulado: *Crisis de Nicaragua “afecta a toda Centroamérica”*, menciona Guy de Pierrefeu, presidente de la Cámara de Comercio de Industria de Tegucigalpa (CCIT) dice que: “las pérdidas por no existir intercambios comerciales constantes entre los países suman millones de dólares, afectando a las empresas, colaboradores y consumidores en general” (párr.1). Pierrefeu en su entrevista con El Nuevo Diario, afirmó que: “esta es una crisis política, económica y social que afecta no solo a Nicaragua de manera directa, sino que a toda Centroamérica” (párr.3)

Nicaragua se ha convertido en un relevante destino de las exportaciones costarricenses; en 2011, según datos de PROCOMER, fue el quinto lugar en importancia para las ventas internacionales del país, donde se exportaron 463,4 millones de USD, tras presentar una tasa de crecimiento promedio anual de 12,1% en los últimos diez años. Además, es el tercer país al que exportan más empresas costarricenses, solo detrás de Estados Unidos y Panamá.

Permitir el comercio global para las pymes y las grandes empresas es un factor clave para el crecimiento económico en muchos países y se puede considerar que este factor sea uno de los más importantes para América Latina. Sin embargo, ante tal situación muchas empresas están perdiendo las oportunidades de negocios, debido a que el acceso a los distintos mercados está siendo limitado ya sea Costa Rica – Nicaragua o viceversa.

Afectación en las exportaciones costarricenses

Toda la región centroamericana ha resultado afectada con respecto a la crisis que Nicaragua enfrenta, siendo este uno de los más afectados; se estima que sus pérdidas van más allá de USD\$600 millones. Esto no saca del juego a los demás países de Centroamérica, pues todos al ver impactados sus intercambios comerciales, en un cierto período verán la afectación en las negociaciones y lo que sus consumidores podrían notar.

Bien se sabe que la exportación es una actividad que requiere de planeación, pues es una actividad que se llevará a cabo en un período de mediano o largo plazo y para lograr una

incidencia positiva, se debe comprender que el comercio no es tan libre como parece y sobre la existencia de obstáculos en el camino.

A nivel costarricense, los exportadores y transportistas reportaron un decrecimiento de ventas y una logística con un costo más alto. Esto se debe a que la fluidez del tránsito se ha paralizado causando costos y procesos adicionales para el almacenaje de las mercancías y entre la gran cantidad de productos que se transportan, los perecederos del sector alimenticio son unos de los más afectados.

Analizando los datos de la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) indican que de enero a abril las ventas de productos de Costa Rica al exterior sumaron 3.649 millones de dólares, un 6,2 % más comparado al mismo periodo en el 2017. En el informe *Evolución del PIB real y la balanza de pagos en el I trimestre de 2018*, de la División Económica del Banco Central de Costa Rica (BCCR), la economía crece más lentamente y los términos de intercambio de los productos nacionales se han deteriorado.

En el informe *Análisis trimestral sobre la evolución de las exportaciones de bienes y servicios de Costa Rica: Exportaciones de bienes al I trimestre de 2018*, del Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica, las exportaciones de bienes entre abril de 2017 y marzo de 2018 alcanzaron un monto de US\$10.830 millones, cifra que fue mayor al monto registrado entre abril de 2016 y marzo de 2017 y supera en US\$1.514 millones al promedio de los últimos cuatro periodos interanuales (abril-marzo).

Con referencia a la región centroamericana, esta abarcó el 22% del total exportado, destacando las ventas de jarabes para bebidas, así como textiles y confección hacia Guatemala; jarabes para bebidas y cables eléctricos a Nicaragua; alimentos para animales y conservas de pescado hacia Panamá; y envases de vidrio y cables eléctricos hacia Honduras. Para 2017 los datos de PROCOMER indican que, del total de las exportaciones hacia Centroamérica, Panamá y Nicaragua obtienen el primer y segundo lugar respectivamente (p.116).

Sin embargo, para los últimos meses del año, el Banco Central de Costa Rica indicó en su informe *Evolución del índice mensual de actividad económica (IMAE)* de septiembre, 2018, que la producción del país presentó en setiembre de 2018 un crecimiento interanual de 2,5%, el cual

es inferior en 0,3 puntos porcentuales (p.p.) al crecimiento interanual del mes previo. Viéndose reflejado de una manera directa el impacto de la huelga en Nicaragua en la reducción de la demanda de productos costarricenses.

Representantes del sector exportador de Costa Rica hicieron un recuento por la afectación económica que ha dejado la crisis nicaragüense. CADEXCO reportó un total de \$45 millones en pérdidas. Solo en el mes de agosto, se registró una reducción del 7% en el flujo exportador, lo que significa que disminuyó \$24,3 millones, si se compara con el mismo periodo del año anterior.

Según la Estadística de Comercio Exterior de Costa Rica 2017, la industria alimentaria es la tercera más importante representando un 15% de las exportaciones, después del sector agrícola y el sector equipo de precisión y médico representando el 27% cada una. De acuerdo con los datos del 2017 de la página de PROCOMER, Coca Cola Industrias Ltda., Cooperativa de Productores de Leche (Dos Pinos R.L.) y Compañía de Galletas Pozuelo DCR S. A. son los principales exportadores de la industria alimenticia que se dirigen a Nicaragua o Centroamérica.

Para el 2017, las exportaciones hacia Centroamérica representaron 2388 millones de dólares del total y de los productos que más se destacan en el sector alimenticio son el banano con 10%, la piña con un 9%, los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas y el café representan un 3%, además, los jugos y concentrados de frutas un 2% según informes de PROCOMER. Del total de las exportaciones, uno de los productos que más se exporta a Centroamérica son los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas representando unos 200 millones de dólares.

Figura 3: Costa Rica: Los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas,
50 de los principales productos de exportación a Centroamérica

PAÍS	VALOR (MILLONES DE USD)		TONELADAS (MILES KG)		VARIACIÓN VALOR 17/16
	2016	2017	2016	2017	
Guatemala	59,8	62,3	1493,6	1345,2	4,2%
Honduras	38,7	55,2	1439,1	1635,7	42,8%
Panamá	35,7	33,1	1769,3	730,8	-7,0%
República Dominicana	27,6	27,1	820,3	831,7	-1,9%
El Salvador	21,7	26,4	981,6	931,6	21,6%
Nicaragua	21,5	22,1	1039,6	833,6	2,6%
México	13,5	18,9	690,4	807,1	40,3%
Otros	47,7	56,8	3135,0	1790,6	19,0%
TOTAL	266,2	301,9	11369,0	8906,4	13,4%

Fuente: Estadísticas de Comercio Exterior de Costa Rica 2017 (p.67)

Figura 4: Costa Rica: exportaciones hacia América Central por destino según producto

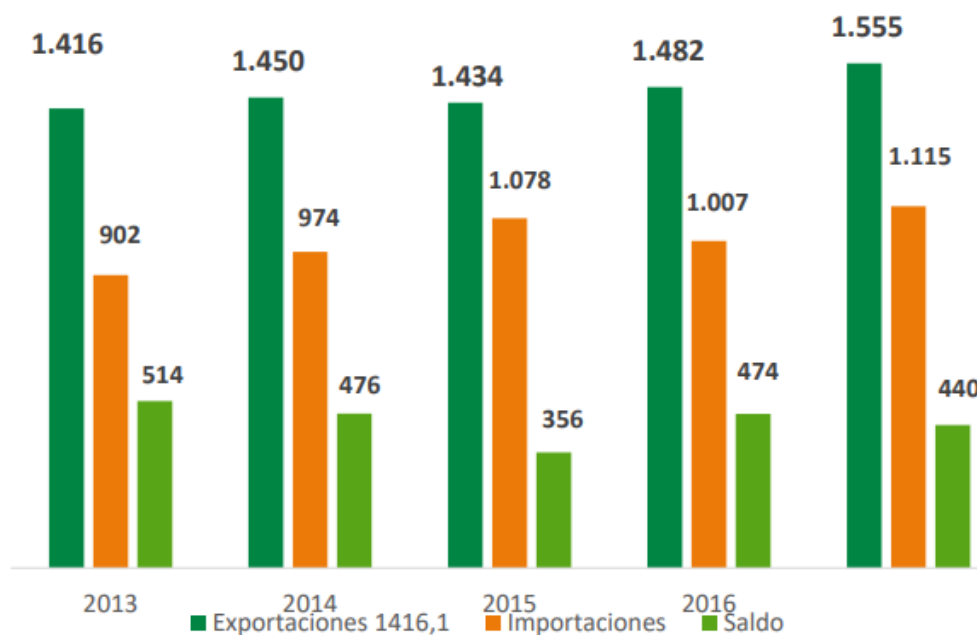
PRODUCTO	VALOR 2017*	CENTROAMÉRICA				PANAMÁ	BELICE
		NICARAGUA	GUATEMALA	HONDURAS	EL SALVADOR		
Los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas	202,4	22,1	62,3	55,2	26,4	33,1	3,2
Medicamentos	117,8	18,3	23,7	25,8	19,0	31,0	0,0
Salsas y preparaciones	100,9	19,0	35,3	17,8	18,7	10,1	0,0
Pañales	83,4	12,6	23,7	17,6	11,7	17,8	0,0
Productos de panadería fina	77,5	16,9	23,4	7,7	8,1	21,4	0,0
Cables eléctricos	74,0	6,7	15,2	23,4	12,3	16,4	0,1
Pinturas y barnices	69,5	14,3	10,9	15,9	5,2	23,2	0,0
Artículos de plástico para el envasado	64,8	17,7	9,2	4,6	1,5	31,8	0,1
Antisuecos	61,1	5,6	7,4	9,7	7,4	30,9	0,0
Textiles y confección	55,3	9,1	25,6	12,3	5,9	2,4	0,1
Otras preparaciones compuestas para la industria de bebidas	48,8	4,4	12,0	7,6	12,9	11,2	0,7
Alimento para animales	46,8	15,4	1,3	2,7	0,7	26,1	0,7
Insecticidas y fungicidas	42,5	7,6	14,3	10,0	3,0	7,4	0,1
Materiales eléctricos	41,5	8,2	15,1	6,5	4,8	6,9	0,0
Envases de vidrio	37,8	9,9	8,3	7,0	4,9	6,8	0,9
Cementos sin pulverizar (clinker)	36,1	36,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tubos y accesorios de tubería de plástico	34,7	13,1	7,5	4,8	3,1	6,2	0,0
Leche y nata sin concentrar	33,2	2,5	15,3	3,2	7,9	4,3	0,0
Llantas	33,0	7,6	7,6	5,3	6,3	6,2	0,1
Productos laminados de hierro o acero	32,6	7,2	15,8	3,8	5,2	0,6	0,0
Otros	1094,6	312,3	207,7	136,6	131,9	302,5	3,5
TOTAL	2388,3	566,4	541,6	377,4	296,8	596,4	9,6

Fuente: Estadísticas de Comercio Exterior de Costa Rica 2017 (p.118)

Afectación en la industria alimentaria costarricense

Según el informe de PROCOMER *Retos y oportunidades para la oferta de alimentos diferenciados en Costa Rica* del 2016, en las dos últimas décadas la industria alimentaria ha estado en crecimiento, convirtiéndose en el 3° sector de exportación de Costa Rica. Las empresas exportadoras prácticamente se han duplicado, aumentando la producción, los destinos y el monto exportado.

Figura 5: Costa Rica: balanza comercial del sector alimentario



*Saldo en millones de dólares

Fuente: *Retos y oportunidades para la oferta de alimentos diferenciados en Costa Rica 2016*

(p.35)

Un análisis aportado por CADEXCO estableció que, entre los principales productos colocados en los países centroamericanos, están cementos, jarabes y preparaciones para bebidas gaseosas, medicamentos, salsas y preparaciones.

En términos de sectores de exportación, destacan los envíos de la industria alimentaria, con una participación en 2011 del 0,5% del total exportado a Nicaragua y un crecimiento promedio anual en la última década mayor al del total de las exportaciones (14,5%);

posteriormente, se encuentran el sector químico farmacéutico (14,2% del total exportado), metalmecánico (11,3%) y plástico (8,2%).

Los principales productos costarricenses exportados al vecino país del norte en 2011 son las otras preparaciones alimenticias (participación de 6,1% del total), el aceite de palma (4,7%), los productos laminados de hierro y acero (4,7%), cementos sin pulverizar (3,6%), artículos para el envasado plástico (3,5%), salsas y preparaciones (2,8%), agua mineral y gaseada (2,8%), medicamentos (2,7%), productos de panadería fina (2,5%) y cables eléctricos (2,3%).

Para noviembre del 2018, la Revista Alimentaria de la Cámara Costarricense de la Industria Alimentaria, en su artículo *Factores de la economía que la industria alimentaria debe tomar en cuenta*, comenta sobre que la existencia de múltiples factores económicos debe ser un tema de gran interés para las industrias alimenticias del país. Por lo que el economista Alberto Trejos impartió una conferencia a los asistentes en el XV Congreso Nacional de la Industria Alimentaria destacando las variables más importantes en la actualidad para la economía:

1. Finanzas gubernamentales en crisis.
2. Crecimiento de la economía global.
3. Menor dinamismo en actividad económica interna.
4. El mercado cambiario se mantiene estable.
5. Condiciones de crédito restringidas.
6. Situación actual en la región es convulsa.

Tomando en cuenta las anteriores variables, cabe destacar la variable número 6, pues la situación actual en la región centroamericana se encuentra llena de bastantes dificultades. Según Trejos, es importante tener una atención más cercana a lo que pasa en la región, debido a que puede afectar la industria alimentaria con problemas en la exportación, especialmente en el ingreso de productos en países como Nicaragua o El Salvador, donde la situación política se encuentra inestable.

Trejos hace hincapié en la importancia de que la industria alimentaria tome en consideración las complicaciones no solo económicas, sino las políticas y las externas, y ejerza las acciones necesarias ante las posibles afectaciones.

La situación fiscal, el panorama internacional y las consecuencias de la situación en Nicaragua son algunos de esos factores de gran relevancia en la actualidad. El valor de las exportaciones de la industria ha presentado un aumento, luego de su caída en el 2014. Sin embargo, este crecimiento se puede ver amenazado por la delgada línea de la crisis nicaragüense.

Según cifras obtenidas del portal estadístico de PROCOMER, señalan que en el 2014 el valor de las ventas generadas por este sector fue de \$1.444 millones de dólares, mientras tanto, en el 2017 ascendieron a \$1.618 millones de dólares. Sin embargo, para el periodo 2018 la industria de alimentos se vería afectada.

Afectación en el transporte terrestre costarricense

El transporte de las mercancías ha sido afectado en una gran proporción. Costa Rica y Panamá han recibido la influencia de la crisis nicaragüense, la cual ha causado pérdidas a las empresas de cada país y a sus consumidores.

Un 90% de las exportaciones costarricenses a Centroamérica se envían por medios terrestres, por lo cual se requiere su tránsito por territorio nicaragüense. Por tal razón, las empresas se mantienen alertas acerca de las condiciones en territorio nicaragüense, pues los primeros días de las protestas en el país vecino, los tiempos de tránsito para las mercancías por el territorio nicaragüense se vieron atrasados, debido a los retenes que se encontraron los transportistas mientras avanzaban en este país, deteniendo a los camiones por horas o días.

Inicialmente, los primeros choferes que se enfrentaron a bloqueos resolvieron su paso con rutas alternas. Pero cuando el conflicto se intensificó a los días, el paso prácticamente fue nulo, elevando hasta cuatro días el tránsito por territorio nicaragüense. "El tránsito de mercancías por carretera, tanto de allá para acá, o desde aquí, se ha visto severamente afectado con interrupciones. Actualmente, tenemos uno de los afiliados que llevaba unos tubos y está estacionado en Rivas desde hace tres días", explicó Quirós, director de CANATRAC, al periódico La Nación en el artículo titulado: *Tránsito de mercancías en Nicaragua tarda hasta cuatro días debido a retenes*. (párr.4)

“Dada la posición estratégica de Nicaragua para el comercio regional, Centroamérica ha quedado dividida en dos” (párr.9), explica el director de Asuntos Económicos y Comerciales de

la Cámara de Comercio e Industria de El Salvador, Mario Magaña, a BBC Mundo en el artículo titulado: *Cómo la crisis en Nicaragua afecta a Costa Rica, Guatemala, Honduras, El Salvador y Panamá de una forma "sin precedentes"*. Añade: “con esta situación de inestabilidad y los bloqueos de las rutas, la mayor parte del comercio interregional está prácticamente paralizado estancando y esto ha traído consecuencias económicas bastante notables para nuestros países” (párr.10)

En el informe de PROCOMER: *Estadísticas de Comercio Exterior de Costa Rica 2017*, el transporte terrestre representa un 21% de la totalidad de las exportaciones que el país realiza. Por lo cual, su importancia se resalta más cuando se trata del intercambio comercial que tiene la región, desde México y todos los países de Centroamérica.

Datos del INEC en su estadística de Comercio Exterior sobre los totales preliminares respecto a las exportaciones por transporte del III trimestre 2018, muestran una caída en el transporte por carretera con un total de 544 150 991 en comparación con el III trimestre del 2017, donde el total fue de 601 075 945 viéndose reflejado el impacto que tuvo la situación nicaragüense sobre el movimiento de cargas por medio del transporte terrestre.

A su vez, se puede notar el aumento que obtuvo el transporte marítimo en comparación al tercer trimestre del 2017. Aumentando de 1 221 761 320 a 1 382 459 406 significando que los viajes no realizados por vía terrestre debido a los bloqueos en Nicaragua, tuvieron que realizarse vía marítima para poder cumplir con los requisitos de la entrega de mercancías.

Tabla 1: Costa Rica: Valor Aduanero^{1/} en dólares de las exportaciones según transporte – estadística de Comercio Exterior INEC

Por: Mes

Según: Transportes

III, 2017* y 2018*

Transportes	Mes			III trimestre 2018	III trimestre 2017
	Julio	Agosto	Setiembre		
TOTAL	919 463 475	988 380 161	890 521 265	2 798 364 901	2 648 337 503
Marítimo	476 903 677	492 908 479	412 647 250	1 382 459 406	1 221 761 320
Aéreo	255 290 382	289 474 089	288 664 194	833 428 665	782 160 207
Carretera	174 660 994	190 137 384	179 352 613	544 150 991	601 075 945
Otros ^{2/}	12 608 422	15 860 209	9 857 208	38 325 839	43 340 031

1/: Valor aduanero tipo FOB

2/: Otros: Transporte por tuberías, ferrocarril y por lo propios medios

* Datos preliminares

Fuente: INEC - Costa Rica, Unidad de Estadísticas Económicas

Jorge Calderón, vicepresidente de Asuntos Corporativos de Cargill para Latinoamérica, señaló que con respecto a la frontera con Nicaragua han visto dificultades para que los camiones puedan pasar. "Pero más que un tema de una sola empresa o de un solo país, a nivel comercial, la crisis en Nicaragua ya dejó de ser un tema unilateral, pues ahora se ha convertido en una situación que atañe a toda Centroamérica", agregó el empresario, en el artículo titulado: *Tránsito de mercancías en Nicaragua tarda hasta cuatro días debido a retenes* (párr.17).

Inseguridad al transitar la región centroamericana

Un estudio del Banco Mundial en el 2011 reflejó que los países del *Triángulo del Norte*, caracterizados por los altos índices de violencia, son los que más invierten en seguridad, mientras que Costa Rica y Nicaragua tenían una mejor seguridad ciudadana. Sin embargo, Bejarano (2015) dice: "a pesar de que Nicaragua goza de mejores índices de seguridad ciudadana también se le está saliendo caro el traslado de mercancías más allá de sus fronteras, por la inseguridad en esos países" (párr.7).

Según Aguilar (2016), comenta que el aumento en los casos de robo y contaminación de las mercancías que se importan y exportan ocasiona pérdidas millonarias para las empresas. A su vez, elevan los costos por las medidas adicionales de seguridad y resguardo que se han debido tomar en el transporte (párr.4).

En dicho artículo también menciona que en los últimos tiempos se registra el robo de un promedio de 20 contenedores por año, con carga tanto de exportación como de importación; añade que hace seis años el promedio era de 12 contenedores sustraídos, es decir, que el robo aumentó en un 60%, según datos de la Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC).

Los exportadores y los transportistas están temerosos de la inseguridad porque en el momento en que los productos están siendo trasladados para las ventas al exterior, en muchas instancias son sustraídos. Laura Bonilla, presidenta de la Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO), manifestó que la principal preocupación de ellos está en que hay poco recurso policial para la atención de este problema.

La falta de seguridad en la logística afecta la imagen del país, así como reduce los ingresos y desalienta la inversión. Todos estos elementos reducen el crecimiento económico y el desarrollo social.

Bloqueos en carreteras

Los bloqueos en las vías se triplicaron en toda Nicaragua cuando la policía nacional empezó a actuar en contra del pueblo. Los bloqueos se establecieron en distintos barrios, así como en los accesos de las más grandes ciudades. Durante ese período, los bloqueos de carreteras hicieron que las rutas que atraviesan Nicaragua de norte a sur fueran un camino infranqueable para los países centroamericanos. Adán Aquino, presidente de Transportes Los Andes, señaló: "Los pilotos y medios de transporte están siendo utilizados como escudos y rehenes, en contra de su voluntad, dado que no pueden movilizarse" en el artículo para el periódico Prensa Libre titulado: *Cuatro mil camiones de carga están atrapados en Nicaragua* (párr.1).

Fajardo, de la Federación Centroamericana de Transporte (FECATRANS), resaltó que el inicio de esta crisis ha provocado la dificultad para transitar por el territorio centroamericano, ya que existió paralización casi total en la ruta que va de Managua a Peñas Blancas, frontera entre

Costa Rica y Nicaragua. Esta situación causa un impacto negativo para toda la región, pues Nicaragua debe ser utilizado como destino o ruta de paso obligatoriamente.

Los perjuicios que generan estos bloqueos causan efectos económicos en las cuentas de los países, provocando desabastecimientos por la afectación al bolsillo del pueblo y la escasez y causando la violación a la libre circulación.

La crisis de Nicaragua evidenció que Costa Rica no tiene un plan a corto y mediano plazo que solucione un cierre de las vías de tránsito terrestre, además de la falta de infraestructura adecuada para el comercio intrarregional es notable ante una crisis. Por eso es que creemos de suma importancia establecer un plan de acción ante circunstancias similares, para poder tomar medidas rápidas que solucionen problemas como lo son los medios de transporte, eje principal del comercio, dijo Laura Bonilla, presidenta de CADEXCO para el artículo del periódico La República titulado: *Empresarios: Conflicto en Nicaragua deja pérdidas por \$45 millones* (párr.5).

Suspensión del servicio de transporte

La oleada de protestas en Nicaragua que se iniciaron el miércoles 18 de abril del 2018 generó problemas en el servicio del transporte de mercancías y no menos importante, el transporte de pasajeros, pues estos son quienes se dirigen a los distintos países de Centroamérica para realizar turismo. La Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC) envió un comunicado a sus afiliados para solicitarles que evitaran ingresar a Nicaragua, pues las condiciones de seguridad no son las óptimas para el traslado de mercancías.

La situación provocó que cientos de transportistas debieran detener sus operaciones antes de ingresar al país o durante su estadía al interior de la nación. Muchas circunstancias como bloqueos, la inseguridad del transporte a ciertas horas y la falta de combustible hacen que el servicio de transporte se suspenda, causando que las mercancías no lleguen a sus destinos a tiempo o que miles de personas retrasen su llegada a sus destinos.

Afectación en las fronteras centroamericanas

A pesar de que la región centroamericana ha hecho grandes esfuerzos para lograr disminuir los tiempos en aduanas y la complicada revisión de documentación, la situación

nicaragüense refuerza que hay un camino largo que las fronteras de la región deben mejorar para mantener un comercio más claro y fácil.

Cunha y Jaramillo (2013) mencionan lo siguiente:

A pesar de recientes mejoras, el desempeño de las aduanas constituye un obstáculo para el comercio en algunos países de la región, y la falta de coordinación y armonización plantea un desafío para todos. Según la base de datos de *Doing Business* del Banco Mundial, el tiempo total empleado para preparar documentos y cumplir los requisitos aduaneros oscila entre 5 días en Panamá y casi 16 días en Honduras, lo que es elevado de acuerdo con las normas internacionales (p.11)

En el artículo del Banco Mundial (2013) se dice que:

En la frontera entre Costa Rica y Nicaragua suele formarse una larga fila de camiones que esperan su turno para presentar sus documentos. A su vez, el playón frente a las oficinas aduaneras se llena de vehículos que aguardan para regularizar su papeleo y continuar el viaje. Los expertos señalan que “para la ruta de San José a Managua, el tiempo de espera en la frontera de Peñas Blancas – para volver sin mercadería – es de 24 horas, que en promedio representa un 22% del total del viaje”. (párr.9)

El comercio transfronterizo es otra de las áreas de medición del *Doing Business* del Banco Mundial, se miden principalmente los costos de los procesos de exportación e importación tanto en su dimensión documental como fronteriza. En el indicador en materia de comercio transfronterizo, la puntuación observada para Centroamérica para el indicador Distancia a la Frontera (DAF) de 2018 es de 79.2, lo que ubica a la región por debajo del estándar de países de Europa y Asia Central (84), así como los miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) (93.9), pero con un rendimiento superior en comparación con otras regiones en desarrollo de Europa, América, Asia y África (Espinoza Valverde, Galdámez, & Escoto, 2018)

La crisis sociopolítica nicaragüense que demanda por una democracia ha provocado pérdidas económicas y mayores gastos operativos a los transportistas nacionales, pues los paros en Nicaragua no han dejado un libre paso a las mercancías, así como también han impedido el abastecimiento con productos costarricenses.

Pese a que Centroamérica es una región bastante pequeña en comparación con los demás continentes, el transporte eficiente y los costos en la región centroamericana son un desafío que se debe analizar con cautela y más en momentos complicados a los que se enfrenta actualmente el istmo. Este factor perjudica el avance del comercio interregional en Centroamérica.

Datos de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana muestran que el costo del comercio transfronterizo para exportación en promedio para Centroamérica asciende a USD 391 y a pesar de ser superior al promedio de los países de la OCDE, la región centroamericana como bloque se presenta de manera más competitiva respecto a América Latina y el Caribe, donde en promedio el costo transfronterizo para exportación es USD 249 más alto.

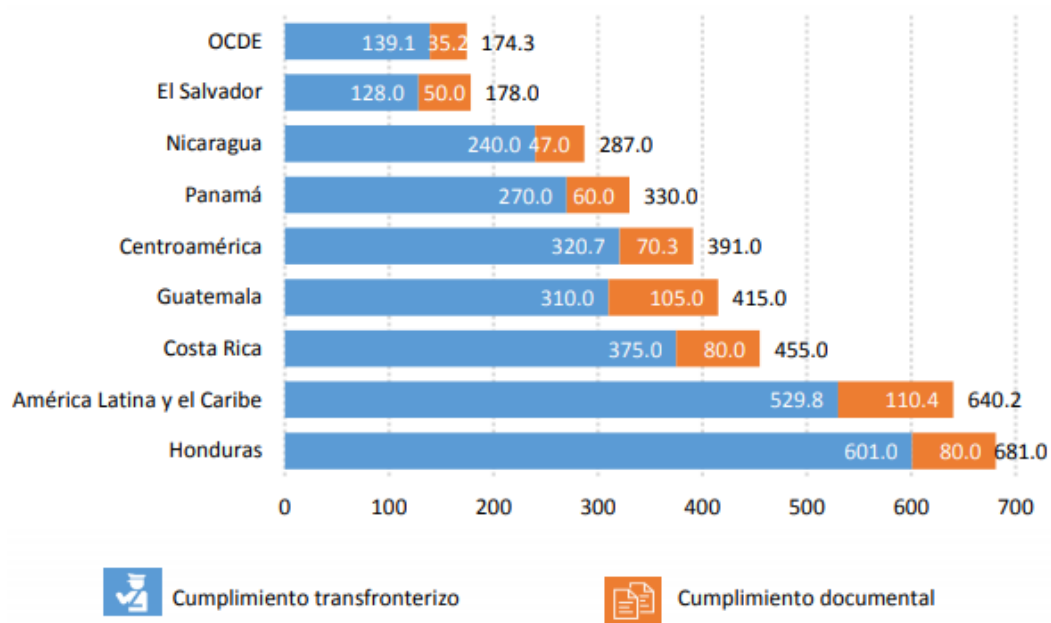


Figura 6: Comercio fronterizo en Centroamérica y los costos de exportación

Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos del Doing Business 2018 del Banco Mundial.

En Centroamérica, el 80% del costo total de las exportaciones se explica por procedimientos de cumplimiento fronterizo, mientras el 20% obedece al cumplimiento

documental (Espinoza Valverde, Galdámez , & Escoto, 2018). El bloque centroamericano transporta casi la totalidad de su carga por carretera, esto se traduce en un problema permanente en costos y eficiencia vial. El transportar carga de forma más eficiente sigue siendo el gran desafío que enfrentan los países de la región, con el fin de mejorar su competitividad para convertir a América Central en una plataforma logística moderna y a menor costo operacional.

Medios de transporte alternativos al terrestre

Transporte aéreo

En el informe *El Transporte en Centroamérica: importancia en la economía regional*, elaborado por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana, Panamá es el país de la región que posee la infraestructura aeroportuaria más amplia, contando con siete aeropuertos internacionales; Costa Rica y Honduras con cuatro terminales aéreas cada uno; El Salvador y Guatemala con dos cada uno y, por último, Nicaragua con una terminal internacional.

El informe detalla que el transporte aéreo es el menos utilizado para transportar carga. De acuerdo con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en el 2016 se generaron \$228 millones en exportaciones de este servicio para Centroamérica. Por su parte, los volúmenes internacionales de carga transportada vía aérea han experimentado un decrecimiento. La tendencia decreciente no es solo a nivel regional.

El mercado aéreo en la región centroamericana es poco atractivo. El sector aéreo requiere una mayor intervención y presenta dificultades que le impide ampliar la oferta de servicios para responder a las necesidades de desarrollo de la región y a las exigencias del comercio exterior.

Transporte marítimo

En el documento: *Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica* de la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística (2015), se menciona que el sistema portuario regional centroamericano se rigió hasta los años 80, bajo un esquema de administración estatal, responsable de la prestación de los servicios, construcción y mantenimiento de la infraestructura y del equipo portuario, generando en la mayoría de los países un sistema portuario burocratizado y centralizado, con escaso mantenimiento de la infraestructura y del equipo,

provocando un desempeño pobre comparado a la naturaleza de las actividades portuarias, que requiere de soluciones inmediatas en el accionar diario.

En Centroamérica existe la oferta de distintas navieras para el envío de mercancías. Costa Rica, al igual que la mayoría de los países centroamericanos, cuenta con dos entradas para el transporte de carga marítimo (Caribe y Pacífico), facilitando así el intercambio internacional y remarca la importancia y alcance geográfico que tiene Centroamérica.

Dadas las circunstancias en el istmo, empresas costarricenses y autoridades analizaron las posibilidades de utilizar el medio marítimo para el transporte de carga por Centroamérica. De acuerdo con datos de la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER), el 92% de las exportaciones desde Costa Rica hacia Centroamérica se transporta vía terrestre. Alrededor de 5000 contenedores salen desde Costa Rica hacia el norte.

El Gobierno de Costa Rica acordó reactivar diálogos para impulsar el traslado de mercancías vía marítima como medida en el mediano plazo por el medio de transporte en ferri centroamericano. Para ello, se debe proceder a la revisión de normativas de leyes, tomando en consideración los tratados de libre comercio o acuerdos de cooperación económica y un necesario mejoramiento continuo de la infraestructura y servicios.

A su vez, los gobiernos centroamericanos plantean un servicio de transporte multimodal para enfrentar el impacto de la crisis sociopolítica en Nicaragua. Ese tipo de transporte se refiere al traslado de mercancías de un país a otro con utilización de más de un medio de transporte y sin que exista ruptura de carga. El sector gubernamental, las autoridades portuarias y el sector privado se deben tomar en cuenta para desarrollar el sistema de transporte marítimo centroamericano.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), dentro de su Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana, establece que, para lograrlo, es necesario fijar las condiciones de competencia en el sector público y privado, de manera que se garantice un nivel de eficiencia competitiva, cumpliendo con las normas de seguridad y preservación del medio ambiente, tal como lo exige la Organización Marítimo Internacional (OMI).

Convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada es posible, si la unión es estratégica en el comercio marítimo internacional, fomentando las actividades marítimas que permitan la modernización de los servicios portuarios. Desde la frontera norte de Guatemala hasta Panamá, la región cuenta con 3969 kilómetros de costa en el Océano Pacífico y aproximadamente 3226 kilómetros en el Caribe.

La competitividad de un puerto al desarrollo de la cadena logística se mide por las tarifas competitivas, la seguridad y su eficiencia. Más allá de inversión, es importante empezar a planificar estratégicamente nuevos procesos que mejoren continuamente la cadena logística de cada país centroamericano.

Ferri El Salvador – Costa Rica

El ferri, conocido como transbordador, es un transporte marítimo utilizado para transportar vehículos, pasajeros y contenedores internacionalmente. Esta modalidad de transporte cubre rutas en el comercio entre países, siendo este una alternativa de carga marítima. Para el transporte de cargas, se deben conocer los procesos, normativas y procedimientos existentes en las distintas aduanas a las que se dirigen las mercancías.

En respuesta a la emergencia que enfrentan cientos de exportadores e importadores por la crisis en Nicaragua, instituciones costarricenses como INCOP, JAPDEVA y representantes de navieras buscan implementar un servicio que permita trasladar mercancías hacia la región centroamericana ante las dificultades de atravesar Nicaragua. Para impulsar el transporte marítimo en la región, surgen actores relevantes para considerar la propuesta.

Se resaltó volver a la idea de operar un ferri que transporte carga desde El Salvador hasta Costa Rica y viceversa, para reducir la afectación que la crisis política ha causado en el comercio de los países centroamericanos, debido a las dificultades de transportar carga por tierra. Las gestiones de implementar el ferri se intensificaron como alternativa a raíz de disminuir la afectación del transporte terrestre por Nicaragua, la cual se espera consolidar como una alternativa sostenible.

El tema de implementar el ferri fue analizado por la COCATRAM, donde se evidenció el interés de operar con esta modalidad de transporte marítimo de corta distancia. La ruta del ferri se ubica entre el Puerto La Unión de El Salvador y Puerto Caldera en Costa Rica. “Tenemos

prácticamente todo resuelto desde el punto de vista aduanal y de migración. En los puertos estamos listos para enfrentar esta emergencia y darles una respuesta a los exportadores costarricenses, tanto grandes como pequeños” (párr.8), indicó Rivera en el artículo del MOPT titulado: *MOPT articula acciones para impulsar transporte marítimo ante crisis en Nicaragua*.

El documento difundido por el Ministerio de Economía salvadoreño explica que ambos países desean establecer una ruta de exportaciones e importaciones. “Este es un avance fundamental para la facilitación del comercio en la región; ahora estamos haciendo todos los esfuerzos para consolidar esta etapa inicial y lograr expandirla a nivel regional” (párr.7), expresó Julián Salinas, viceministro de Economía de El Salvador para el artículo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes titulado: *Presidente Carlos Alvarado anuncia entrada en operación del ferry Costa Rica-El Salvador*. Ambas naciones aciertan que es una necesidad establecer esta alternativa de transporte.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la investigación

Esta investigación pretende comprender el objetivo de la vinculación entre el comercio, los conflictos y las alternativas para brindar una nueva ruta, haciendo un recorrido desde lo operacional hasta lo histórico. Dentro del campo de la investigación, la opción metodológica en la cual se enmarca la presente tesina se ubica dentro del campo de la investigación cualitativa, ya que se evalúa la realidad de los acontecimientos a través de las entrevistas, observación y el cuestionario; también facilita la comprensión de los hechos. Es oportuno destacar la propuesta de Flores (2010), el cual hace mención sobre la experiencia de Morse y De Miguel (1994) cuando plantean que:

El buen investigador cualitativo:

- Es paciente, sabe ganarse la confianza de los que estudia.
- Es polifacético en métodos de investigación social.
- Es meticuloso con la documentación (archiva metódicamente y a diario).
- Es conocedor del tema (capaz de detectar pistas).
- Es versado en teoría social (capaz de detectar perspectivas teóricas útiles a su estudio).
- Es, al mismo tiempo, capaz de trabajar inductivamente.
- Tiene confianza en sus interpretaciones.
- Verifica y contrasta, constantemente, su información.
- Se afana en el trabajo intelectual de dar sentido a sus datos.
- No descansa hasta que el estudio se publica. (Flores, 2010, p. 89)

El enfoque cualitativo estudia la realidad en su contexto natural, tal y como sucede e interpreta los fenómenos de acuerdo con los significados que tienen para las personas implicadas. Su intención es analizar los procesos, fenómenos y prácticas, para esclarecer las significaciones en relación con ellos.

Tabla 2. Principales fortalezas del método cualitativo

Ventajas método cualitativo
Los datos están basados en categorías de significado.
Es útil para estudiar en profundidad un limitado número de casos.
Es útil para describir fenómenos complejos.
Puede comparar casos cruzados y análisis.
Provee una comprensión y descripción de los fenómenos que forman parte de la experiencia personal de la gente.
Puede describir ricamente detalles, fenómenos, así como su situación y profundidad en el contexto local.
Los investigadores identifican factores contextuales y fijos relacionados con el fenómeno de interés.
El investigador puede usar primeramente el método cualitativo como teoría central y generar inductivamente una teoría tentativa y explicativa acerca del fenómeno.
Puede determinar cómo los participantes “interpretan constructos”.
Los datos usualmente son recogidos de manera natural.
La aproximación cualitativa responde a situaciones locales, condiciones y necesidades.

Fuente: Vildósola (2009) citando a Johnson y Turner (2003, p.172).

Diseño de la investigación

En relación con el diseño de la investigación y después de describir algunas consideraciones respecto a la metodología cualitativa, se exponen los fundamentos que justifican la decisión de utilizar el método cualitativo de investigación para abordar los objetivos de estudio. De manera general, en la recolección de datos se ha utilizado el método fenomenológico a través del análisis de documentos, entrevistas, observación e interpretación de los datos

obtenidos, comprendiendo las experiencias de lo acontecido y cómo surgió. Siendo este método el más adecuado para responder de modo enriquecedor al estudio.

Es cualitativa en tanto está centrada en analizar las cualidades de la información y encontrar los patrones de sentidos subyacentes en las acciones de los participantes. De acuerdo con Creswell (1998), Alvarez-Gayou (2003) y Mertens (2005) citados por Hernández, Fernández y Baptista (2014), la fenomenología se fundamenta en las siguientes premisas:

- Se pretende describir y entender los fenómenos desde el punto de vista de cada participante y desde la perspectiva construida colectivamente.
- Se basa en el análisis de discursos y temas específicos, así como en la búsqueda de sus posibles significados.
- El investigador confía en la intuición y en la imaginación para lograr aprehender la experiencia de los participantes.
- El investigador contextualiza las experiencias en términos de su temporalidad (tiempo en que sucedieron), espacio (lugar en el cual ocurrieron), corporalidad (las personas físicas que la vivieron) y el contexto relacional (los lazos que se generaron durante las experiencias).
- Las entrevistas, grupos de enfoque, recolección de documentos y materiales e historias de vida se dirigen a encontrar temas sobre experiencias cotidianas y excepcionales.

La investigación cualitativa busca comprender la situación, escuchar a los participantes y desde esa base, el interesado en elaborar la investigación une todas las conexiones y diseña el escenario vivido. Se encarga de reconstruir y de unificar toda la información para volverla una, es mostrar al mundo lo experimentado.

Para la realización de una investigación con el método mencionado, es necesario tomar en cuenta: lograr una descripción del fenómeno en estudio que resulte lo más completa y no prejuiciada, y a la misma vez se refleje de manera fiel el punto de vista de las personas que colaboran en la investigación.

Fuentes de información

Las fuentes de información que se utilizaron en la investigación son el sustento de este trabajo, permitiendo el acceso al conocimiento sobre el tema. Para ampliar, argumentar y dependiendo del tipo de información que proporcionan las fuentes, se utilizaron las siguientes:

Fuentes primarias

Como fuentes primarias de información se tendrá el contacto con las personas involucradas en el proceso de exportaciones, pues son quienes tienen un contacto directo con los procesos y mayor conocimiento en las necesidades y exigencias requeridas en el entorno del intercambio de bienes y servicios.

Fuentes secundarias

- Libros
- Documentos de archivos
- Base de datos
- Leyes
- Revistas electrónicas

Muestra

En relación con la selección de la muestra, para esta investigación se tienen varias poblaciones de estudio. Primero, empresas dedicadas a las exportaciones de la ciudad de San José pertenecientes al sector comercial alimenticio y segundo, los representantes pertenecientes a diferentes instituciones o entidades dedicadas al comercio, tales como Cámara Nacional de Transportes (UCCAEP), Cámara Nacional de Transportes de Carga (CANATRAC), Oficina de Comercio de la Embajada de Nicaragua y el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX).

Características que deben tener los sujetos de investigación

Los participantes deben tener las siguientes características: (1) enfocados en el sector alimenticio, (2) tener conocimientos en exportaciones, (3) deben realizar exportaciones a Nicaragua o Centroamérica, (4) deben contar con datos respecto al intercambio comercial

costarricense y (5) empresas que usan el transporte terrestre para la movilización de mercancías. Se realizarán 10 entrevistas para la recolección de los datos.

Unidades de análisis

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014): “una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse... El concepto de variable se aplica a personas u otros seres vivos, objetos, hechos y fenómenos, los cuales adquieren diversos valores respecto de la variable referida” (p.93). Por lo que en este estudio se tomará como variables:

1. Repercusiones de las empresas costarricenses por el conflicto nicaragüense: se refiere a las diversas repercusiones comerciales que trajo consigo el conflicto nicaragüense a las empresas costarricenses del sector alimenticio ya que muchas empresas se vieron afectadas, por lo tanto, se investigarán las repercusiones que recibieron en sus operaciones las empresas del sector alimenticio costarricense.
2. Cambios logísticos: se analizan las principales modificaciones de los procesos logísticos en el transporte de carga para exportar a Nicaragua y para no detener el flujo comercial que realizan muchas empresas costarricenses. El transporte terrestre es el principal de la región centroamericana por lo que, se describirán los medios y rutas alternas que se debieron incurrir para el envío de las mercancías.

Instrumentos utilizados en la investigación

Luego de haber descrito el tipo y diseño de investigación, así como la unidad de estudio, es necesario establecer los distintos métodos, técnicas y procedimientos que harán posible la obtención de la información requerida y así alcanzar los objetivos. Los instrumentos de investigación son herramientas muy útiles para orientar la investigación, de forma tal que no se olviden aspectos importantes. El instrumento utilizado durante el proceso de investigación fue el cuestionario y el método la entrevista estructurada.

Cuestionario

Como complemento a las entrevistas, también se crea y aplica un cuestionario. Uno de los elementos básicos para la recolección de datos es la elaboración del cuestionario, ya que los resultados que se obtengan estarán condicionados de acuerdo con el diseño de las preguntas. Un cuestionario ayuda a obtener los datos para la investigación, pues ayuda a comprender y conocer el fenómeno de lo ocurrido y las causas, ya que colecta la información adecuada para explicar el tema.

Tal vez el instrumento más utilizado para recolectar los datos es el cuestionario. “Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir. Debe ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis” (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p.217). Independientemente de que las preguntas sean abiertas o cerradas y de que sus respuestas estén pre codificadas o no, hay una serie de características que deben cubrirse al plantearlas. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), las preguntas deben ser comprensibles y claras, las cuales deben tener un vocabulario conocido por las personas entrevistadas y, a su vez, deben ser preguntas relacionadas con el tema de estudio.

En la presente investigación, se aplica un cuestionario a los empresarios y profesionales encargados de las decisiones de las empresas del sector alimenticio. Dicha investigación se enfoca en esta área, porque la afectación en los últimos meses ha sido considerable, lo que se pretende con la información proporcionada por los entrevistados es que se verifique cuáles impactos han recibido, si los procesos y medios de transporte utilizados les han servido a las empresas para hacerle frente a los cambios y si presentan resultados positivos o negativos.

Se aplica a la muestra de la población correspondiente a 10 personas que laboran para las empresas en el área del comercio, específicamente a exportadores y a personas del departamento de comercio.

Método utilizado en la investigación

Entrevista semiestructurada.

Las entrevistas permiten la recolección de información de acuerdo con el objetivo de estudio, pero con las libertades de permitir la emergencia de aspectos complementarios o desconocidos, se basan en una guía de temas o preguntas diseñadas previamente por el

investigador, no obstante, se tiene la libertad de formular preguntas no planeadas, con el fin de precisar aspectos relevantes que emergen o para obtener mayor información sobre algún tópico tratado, por lo cual no todas las preguntas son predeterminadas (Hernández, Fernández y Baptista, 2014). Para la aplicación de esta técnica, se entrevistó a los siguientes profesionales mostrados en la tabla 4:

Tabla 3. Entrevistados

Entrevista	¿Quién?	¿Por qué?
Entrevistado 1	Manza Té	Compañía nacional exportadora de productos alimenticios con licencia Marca País.
Entrevistado 2	Alimentos Cook	Compañía industrial que se dedica a la exportación de cereales.
Entrevistado 3	Vigui	Empresa productora de tallarines con años de experiencia en el mercado y exporta exitosamente a Centroamérica.
Entrevistado 4	Mondaisa	Empresa costarricense con más de 30 años de experiencias en el mercado con amplia gama de productos.
Entrevistado 5	Cámara Nacional de Transportistas de Carga	Constituidas por las empresas más representativas dedicadas al transporte terrestre de carga comercial.
Entrevistado 6	COMEX	Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica encargado de las integraciones y estadísticas.
Entrevistado 7	AIMI Logística	Agencia aduanal costarricense con amplia experiencia en servicios aduanales y transporte internacional.
Entrevistado 8	Consolidador de carga – ILG Logistics	Empresa con conocimiento en servicios logísticos nacionales e internacionales.
Entrevistado 9	Agencia de Aduanas – Kuehne Nagel	Compañía global de transporte y logística que brinda servicios a Centroamérica
Entrevistado	Cámara de Costarricenses	Constituida por transportistas unitarios y empresas

10	de Transportistas Unitarios	de transporte de carga comercial.
----	-----------------------------	-----------------------------------

Fuente: Elaboración propia.

Proceso para la recolección y análisis de datos

Una vez obtenida la información por medio de la aplicación de los instrumentos y técnicas expuestos anteriormente, se procede a ordenar los datos utilizando las categorías de análisis planteadas para este fin. Con el objetivo de contar con criterios de validez, dentro del desarrollo del estudio, se utilizó el método de la triangulación.

La triangulación

Para obtener los resultados finales de la aplicación de las técnicas antes mencionadas, es necesario el análisis de los mismos a través de las diferentes técnicas lógicas. Para la validación de los resultados en la investigación cualitativa, se emplea generalmente el método de la triangulación, donde se aplican diferentes técnicas para determinar coincidencias e intersecciones al fenómeno en estudio, en pocas palabras, la triangulación es la utilización de diferentes fuentes y métodos de recolección.

La triangulación de la información tiene como beneficio brindar solidez al proceso de investigación, al tener en cuenta distintas perspectivas y ángulos del mismo objeto de estudio. Como mencionan Hernández, Fernández y Baptista (2014): siempre y cuando el tiempo y los recursos lo permitan, es conveniente tener varias fuentes de información y métodos para recolectar los datos. En la indagación cualitativa se posee una mayor riqueza, amplitud y profundidad en los datos, si estos provienen de diferentes actores del proceso, de distintas fuentes y al utilizar una mayor variedad de formas de recolección de los datos (p.439).

Tomando en cuenta el planteamiento teórico del método fenomenológico, se determinaron las fases de investigación que permitieron el cumplimiento de los objetivos de la presente investigación.

- Selección de la población participante.
- Selección de técnicas e instrumentos de análisis y presentación de datos.
- Realización del trabajo de campo.

- Análisis de la información y redacción del documento.
- Conclusión y presentación de resultados.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

Con el fin de lograr los objetivos planteados al inicio de esta tesina, el capítulo tiene como objetivo presentar resultados obtenidos a partir de la aplicación de entrevistas a las distintas empresas exportadoras costarricenses hacia Centroamérica involucradas en el proyecto de investigación que accedieron a participar.

Se procedió a la interpretación y análisis de cada uno de los ítems, para dar cumplimiento al desarrollo de los objetivos propuestos. El análisis e interpretación de los resultados obtenidos se realizaron con base en la teoría del análisis cualitativo. Se organizó en función de varios aspectos esenciales que fueron considerados durante el desarrollo de la investigación, los cuales permitieron delinear los aspectos referentes.

La importancia del capítulo de análisis e interpretación de resultados radica en que constituye la base fundamental para la continuación del siguiente capítulo que se desarrolla en la investigación y que concluye la misma, el capítulo de conclusiones y recomendaciones. Para ello, se interpretarán las transcripciones de las entrevistas analizando las categorías que se extraen de las mismas y se analizarán los resultados obtenidos relacionándolos con los conceptos teóricos expuestos en el capítulo III.

Tabla 4. Unidades y Categorías de Análisis

Unidad de Análisis	Categorías
Repercusiones de las empresas costarricenses por el conflicto nicaragüense	1. Desconocimiento de la situación
	2. Disminución de exportaciones
	3. Afectación en materia de seguridad
	4. Jornadas laborales de producción y transporte afectadas
	5. Costo adicional de custodia
	6. Incremento de tramitología
	7. Almacenaje adicional
	8. Incremento en tiempos de entrega
	9. Nicaragua como socio comercial importante
	10. Negociaciones perdidas
Cambios logísticos	1. Modificación de rutas de transporte
	2. Cambiar medio de transporte es una alternativa a estudiar
	3. Aumento de costos logísticos al cambiar medio de transporte
	4. Transporte marítimo como la opción más viable para Centroamérica

	5. Transporte aéreo no es viable para los países centroamericanos
	6. Cambiar el transporte terrestre no es rentable
	7. Ferri como alternativa para Centroamérica

Fuente: Elaboración propia con datos de la presente investigación. San José, 2018.

Unidad de Análisis 1: Impacto Comercial

En la primera unidad de análisis de esta investigación, se hace referencia a las repercusiones comerciales que enfrentaron las empresas costarricenses al exportar sus productos a Centroamérica y cómo estas repercusiones generadas por el conflicto en Nicaragua afectan la economía de las partes involucradas en el comercio internacional. A continuación, se presentan las categorías que se pudieron derivar de la presente unidad de análisis:

1. Desconocimiento de la situación
2. Afectación en materia de seguridad
3. Costo adicional de custodia
4. Disminución de las exportaciones
5. Negociaciones perdidas
6. Jornadas laborales de producción y transporte afectadas
7. Incremento de tramitología
8. Almacenaje adicional
9. Incremento en tiempos de entrega
10. Nicaragua como socio comercial importante

Categoría 1: Desconocimiento de la situación

Descripción.

Basado en lo que expresaron los profesionales en comercio internacional entrevistados, se establece esta categoría de análisis. En esta se hace referencia a como la incertidumbre puede afectar las exportaciones del país, pues por el temor, muchas empresas deciden tomar prevenciones y detener sus procesos para medir y asegurarse de que pueden proseguir sin miedo. Lo dicho anteriormente se aprecia en las siguientes frases, mencionadas por algunos de los entrevistados:

Lo que se dio más que todo fue un tema de incertidumbre en nuestro caso. Nuestras ventas son en formato exwork por lo que en teoría nuestra responsabilidad es hasta que salga de la compañía, sin embargo, ante tal situación apoyamos al distribuidor en cualquier parte y en cualquier situación. En este caso nos pusimos en contacto con la región norte para verificar en qué nos indicaran cuando enviar el producto.²² (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

Inicialmente hubo mucha desinformación y temor por asaltos y robos de mercaderías, por lo que las exportaciones bajaron significativamente. Sin embargo, rápidamente se tomó el pulso a la situación y vimos que se podía seguir operando. Fue determinante el comportamiento de los manifestantes. (Entrevistado 7, comunicación personal, 2018)

Claro que tuvimos pérdidas, pero lo que nos afectó más al inicio fue el desconocimiento de la situación, el no saber cómo actuar –exportamos productos perecederos – ya teníamos un camión detenido, pero había logrado pasar, solo fueron unas horas de atraso, pero si enviábamos más, no sabíamos que iba a suceder con esa mercancía. (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Al analizar los resultados sobre las pérdidas que presentaron las exportaciones que se dirigían a destinos centroamericanos, los empresarios coinciden en que existieron pérdidas, pero más que pérdidas productivas o monetarias, una de las principales razones que más afectó a las exportaciones fue la incertidumbre, la falta de información sobre lo sucedido y el temor a robos o asaltos. El transportar en medio de una Nicaragua conflictiva causaba angustias sobre lo desconocido, pues el comportamiento de la población había alterado el comercio entre los países centroamericanos.

La situación no estallaba porque todavía no eran conscientes de lo que estaba pasando, se perciben síntomas, pero intuyen, más bien querían creer, que la situación no iba ir a más. Sin embargo, solamente con el conocimiento real de la situación se puede responder a la gravedad del momento.

La incertidumbre causó muchas dudas y se puede ver desde el punto de vista en que, con cualquier tipo de situación que surja, al inicio hay mucho desconocimiento entre las partes y esto hace que cualquier decisión que deba tomarse sea temerosa. Al final, lo que buscaban los exportadores era controlar sus mercancías y más evitar pérdidas de las que ya esperaban. A su vez, se reconoce que, a pesar del desconocimiento, lo principal es contar con apoyo mutuo entre el vendedor y el comprador, porque en este tipo de casos apoyar da más oportunidades para no detener el comercio internacional.

Categoría 2: Afectación en materia de seguridad

Descripción.

Siguiendo el hilo de la categoría de análisis anterior, una de las afectaciones que enfrentaron las exportaciones nacionales fue el temor en materia de seguridad sobre la entrega de sus mercancías a destino. Actualmente, las exportaciones por Centroamérica se vuelven peligrosas, pero por la crisis nicaragüense, el temor de los exportadores se incrementó. Los entrevistados sobre esta categoría indican lo siguiente:

En nuestro caso, los efectos no fueron únicamente a nivel económico, sino también en materia de seguridad, por las exportaciones que sí se efectuaron y transitaron vía terrestre por el territorio nicaragüense, además de las que estuvieron detenidas en medio de las manifestaciones; un ejemplo de ello es uno de nuestros contenedores que estuvo a poco de ser atacado en una de las manifestaciones. (Entrevistado 3, comunicación personal, 2018)

El volumen de envíos nuestros a Centroamérica no es muy grande. Sin embargo, puedo pensar que en empresas que exportan grandes cantidades productos con una salida constante, probablemente hayan visto afectado el proceso que utilizan normalmente por temor a la seguridad de sus mercancías. Es importante saber y tomar en cuantos aspectos importantes que son a nivel cultural y hasta de cierta forma proteccionista pero que ayudan a evitar inconvenientes adicionales a la hora de la exportación en este sector, como el utilizar choferes de la misma nacionalidad del país al que se exporta. Considero que a partir de estos problemas se debe actuar y se deben tomar medidas alternas para no afectar el intercambio comercial. (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018)

Centroamérica se enfrenta a un nivel de inseguridad bastante alto, y la falta de oportunidades económicas impulsa a que los actos vandálicos crezcan. En especial en el Triángulo del Norte centroamericano, donde la inseguridad se triplica, pero no dudo de que esto pueda aumentar en Nicaragua por la situación a la que enfrentan. (Entrevistado 5, comunicación personal, 2018)

Considerando los cierres y las horas de espera para transportar por Nicaragua, otro punto a tomar en cuenta es la seguridad y puede que la inseguridad crezca, y es uno de los puntos que nos preocupa al transportar porque ciertas mercancías pueden ser bastante deseadas por la delincuencia. (Entrevistado 10, comunicación personal, 2018).

Análisis.

Los entrevistados dan a conocer un mundo peligroso al atravesar la región centroamericana cuando de transporte de carga se habla. La violencia que enfrentan los países de Centroamérica provoca temor en la población. Centroamérica ha buscado sin duda un crecimiento económico y una mejor democracia desde los tiempos de guerras civiles, pero los miles de intentos no han traído la paz, volviéndola una región vulnerable, con una enorme desigualdad social e insegura. La inseguridad supone un reto para las democracias centroamericanas.

La mayoría de las exportaciones hacia Centroamérica se realizan por medio del transporte terrestre, por lo que muchos transportistas se han enfrentado a la inseguridad a diario cada vez que deben conducir a través del territorio centroamericano. El aumento de la delincuencia ha afectado a los transportistas, pues resulta difícil evitar los robos hacia los contenedores que contienen mercancía apetecible para los asaltantes. Esta inseguridad ocasiona pérdidas millonarias para las empresas, sumado a ello, las empresas deben contratar medidas adicionales de seguridad y resguardo para poder llevar con mayor seguridad las mercancías a destino.

Si el incremento de la inversión en seguridad se planifica de la manera adecuada, se estaría contribuyendo a la seguridad del mañana. La seguridad es ante todo responsabilidad de la región, lo que obliga a trabajar en conjunto como sectores para encontrar recursos e implementar acciones que disminuyan la problemática, pues el tema de robo de contenedores ha dejado de ser

un tema muy casual para ser algo ya permanente que altera a la economía del país y a las empresas de transporte.

En un mundo de intercambio comercial, la violencia en Centroamérica es un problema de todos. En materia de seguridad, va más allá de mandatos, consiste en el trabajo en conjunto de la región y su población. A pesar de que sea una tarea compleja, reducir la inseguridad en Centroamérica es posible.

Categoría 3: Costo adicional de custodia

Descripción.

De acuerdo con lo anterior, se logra determinar que el transporte de carga por Centroamérica requiere de seguridad, una de las razones es el Triángulo del Norte, es decir, Guatemala, El Salvador y Honduras, que se caracterizan por sus altos niveles de violencia. Esta característica es real, cientos de transportistas la viven día a día.

Considerando la actualidad de Nicaragua, la inseguridad ha crecido y el temor de muchos transportistas al dirigirse a estas tierras es más evidente. En referencia a la categoría mencionada, la muestra indica lo siguiente:

Para dirigirnos a Nicaragua debimos asumir un costo adicional de custodia, el cual no estábamos acostumbrados a utilizar pues no era necesario. La situación presentada, hizo que asumiéramos el costo de un custodio. (Entrevistado #1, comunicación personal, 2018)

No fue necesario para nosotros, pero considerando que la situación se hubiese vuelto más peligrosa, a partir de estos problemas se debe actuar y se deben tomar medidas alternas por lo que, un custodio puede ser considerado en futuro para atravesar Nicaragua. (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

Transitar por Centroamérica es complicado, desde el 2012 se ha reportado un incremento en la inseguridad de la región, hace unos años las mercancías llamativas eran los electrodomésticos o artículos eléctricos, pero últimamente, la industria alimentaria se ha visto muy afectada por la inseguridad presente, y muchos transportistas han debido incurrir en gastos adicionales con respecto a la seguridad privada. (Entrevistado 5, comunicación personal, 2018)

Los delincuentes en Centroamérica actúan con tanta violencia que un custodio puede hacer poco. Sumado a ello, es que se debe estar cambiando de custodia cada frontera, porque las regulaciones de seguridad varían dependiendo de cada país. El tema de un custodio es un tema complejo, dificultando el transporte de carga. (Entrevistado 10, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Actos criminales y robos de carga ocurren frecuentemente en las carreteras de Centroamérica, convirtiéndose Nicaragua en otro país afectado por la inseguridad como El Salvador, Guatemala y Honduras. El transporte terrestre de mercancías en América Central se convirtió en oneroso, peligroso e inseguro; por lo cual los transportistas centroamericanos deben incurrir en gastos cuantiosos para realizar un viaje por el territorio afectando, a su vez, la competitividad al comercio.

Costoso, peligroso e inseguro, así se convirtió el transporte terrestre de mercancías por Centroamérica, el cual obliga a los transportistas a invertir en seguridad privada para cada uno de sus viajes en la región. Estos actos ilegales en las vías terrestres de América Central no solo representan un problema de seguridad, también provocan pérdidas económicas a sus dueños.

Para resguardar la carga, se recurre a custodios dentro del vehículo y en algunos casos hasta escoltas motorizados, todo depende del valor de la carga. Además, se ha vuelto imposible seguir transitando en horarios nocturnos, debido a la gran inseguridad existente en las carreteras de la región, afectando no solo a la empresa transportista, sino a todas las empresas productoras.

La inseguridad le pone frenos a la industria del transporte de carga terrestre. Los pagos de custodia y seguros para proteger la carga de robos o la compra de equipos de rastreo satelital disparan los costos de esta actividad. Este es el panorama en que las empresas de transporte de carga operan diariamente, por lo que sobrellevar la carga de dificultades representa un dolor de cabeza.

La inseguridad y la burocracia abundan a lo largo de los 1500 kilómetros de ruta terrestre que los transportistas recorren. Centroamérica se ha vuelto una carretera de casi 1500 kilómetros de obstáculos para las mercancías. Los entrevistados también mencionan que existen productos

más deseados para el hampa como productos manufacturados y agroalimentarios, las cuales son mercancías comunes que transitan a lo largo del territorio centroamericano.

Este fenómeno está presente en toda la región, no hay quien se salve de todos los retrasos y temor al cruzar Centroamérica. Un camino minado, lleno de trampas por la delincuencia y la corrupción, donde la posibilidad de salir librado depende de la pericia y, por su puesto, de la suerte. Las medidas de seguridad pueden proteger a los transportistas, pero se sabe que el camino es inseguro, haciendo de Centroamérica una zona riesgosa y, por lo tanto, es urgente tomar medidas eficaces y coordinadas para enfrentar el problema.

Categoría 4: Disminución de exportaciones

Descripción.

Las exportaciones pueden disminuir por varias razones, como inflación creciente o inestabilidad regulatoria. También, el fortalecimiento del dólar juega a favor de las exportaciones, por lo cual esto se ha visto evidenciado en el crecimiento que han tenido. Sin embargo, es equívoco basar la competitividad del país en este único factor. En este caso, las exportaciones se han visto afectadas por conflictos internacionales que generan retaliaciones particulares puntuales que afectan a ciertos productos. Sobre esta categoría, los entrevistados brindaron sus puntos de vista:

Nuestras exportaciones se vieron bastante afectadas. Se dejaron de despachar pedidos para Honduras, Guatemala, el Salvador y Nicaragua perdida de \$95000. Si esto se extendiera más, no me imagino lo difícil que sería recuperarse. (Entrevistado 1, comunicación personal, 2018)

En algunos momentos donde la situación estuvo más tensa, los transportistas decidieron frenar por completo las exportaciones ya que era demasiado peligroso para su equipo, personal y para la carga, ya que no podían asegurar que la misma llegara intacta a destino. (Entrevistado 5, comunicación personal, 2018)

Para ejemplificar la afectación que tuvo el comercio intrarregional en el periodo de crisis y los bloqueos que se dieron en Nicaragua, se tienen los siguientes datos de la SIECA para abril y junio de 2018: En abril los países centroamericanos exportaron a Nicaragua

US\$106,6 millones, monto que disminuyó a US\$62.9 millones en junio, esto representa una reducción de US\$43.2 respecto a ese mismo mes del año anterior. Las exportaciones de Nicaragua hacia los demás países de la región alcanzaron un total de US\$49 millones en abril, y para en junio este monto se redujo a US\$29.8 millones. (Entrevistado 6, comunicación personal, 2018)

Sí hubo una reducción en las exportaciones y en algunos casos desabastecimiento de ciertos puntos de venta. Se trató de mantener las exportaciones como ya se tenían planeadas, pero en ciertas ocasiones se solicitó no hacer salida de la mercancía. (Entrevistado 8, comunicación personal, 2018)

Nuestra empresa se dedica al movimiento de las mercancías, por lo que los paros en Nicaragua provocaron varias dificultades para transitar y entregar las cargas. Por lo que, algunas empresas decidieron dejar de exportar para evitar producto detenido. (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Se sabe que el dinamismo de las exportaciones es importante para cada país y a la hora de observar una desaceleración en el intercambio comercial, se debe tomar medidas que permitan encontrar las razones, extraer lecciones valiosas y las soluciones ante tal disminución. Por lo que se debe estudiar el conflicto centroamericano que en los primeros meses de su brote provocó disminución en las exportaciones costarricenses hacia Nicaragua o Centroamérica.

A su vez, se debe tener presente que Centroamérica es socio comercial importante para Costa Rica y cualquier problema tiene impactos fuertes en la exportación y en la tasa de crecimiento, especialmente en los meses más cercanos a la crisis enfrentada, pero a pesar de que la situación haya bajado sus niveles de gravedad, la situación que enfrenta Nicaragua continuaría impactando negativamente a todos los sectores de la región centroamericana.

La crisis política y económica en Nicaragua, que ha causado una desaceleración de las exportaciones de Costa Rica, produjo que la relación comercial de ambos países muestre números negativos. La disminución de las exportaciones se da, principalmente, por el temor a perder las

mercancías durante el transporte o porque el comprador no puede afrontar la situación y debe detener sus operaciones.

A su vez, ha generado pérdidas millonarias a comerciantes y ha afectado la exportación, producto de los bloqueos en carreteras. Los comerciantes reportan una baja en las ventas y aumento en los costos de logística y el costo de almacenaje, esto sin contar las horas laborales y de transporte, debido a que el tráfico fue restringido. Y se teme que el problema se agrave y vuelva la inestabilidad.

Sin embargo, la cercanía entre los países centroamericanos son factores que abren las puertas a numerosas empresas para aprovechar y exportar sus productos. Pero, si este conflicto se extendiera, significaría que las exportaciones costarricenses e incluyendo las centroamericanas, podrían verse afectadas nuevamente y la competitividad no sería fuerte.

Categoría 5: Negociaciones perdidas

Descripción.

Al detenerse el intercambio comercial, se disminuyen las exportaciones, pero junto a ello, las negociaciones en proceso se ven afectadas. Ante este panorama, las empresas buscan posibles soluciones para continuar exportando a Nicaragua y a la región sin interrupciones. Ante tal situación, los expertos tienen sus opiniones respecto a esta categoría:

“Sí, hemos perdido negociaciones o compras al no poder despacharle a Guatemala por casi dos meses Wal-Mart nos depura producto por faltante” (Entrevistado 1, comunicación personal, 2018).

No, no se han perdido negociaciones o compras, por el momento. Sí hubo una reducción de órdenes por parte de ciertos clientes acoplándose a la situación; sin embargo, siempre ha habido un apoyo bilateral entre nuestra empresa y nuestros clientes, pues existe una conciencia general sobre la problemática. Pero puedo imaginar que muchas empresas sí perdieron ventas. (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

Tomando como base los FAUCA's transmitidos en la región, se tiene que el número de operaciones de exportación de Centroamérica hacia Nicaragua en abril alcanzaron un total de 8.292 y para junio se redujo casi a la mitad, para un monto de 4.076 operaciones. Por su

parte, las operaciones de Nicaragua al resto de Centroamérica en abril alcanzaron un monto de 2.286 y en junio se redujo este monto a 1.657 operaciones. Significando que muchas compras no se realizaron. (Entrevistado 6)

Al inicio de esta crisis, no se pudo entregar el producto a tiempo, es claro que, si tuvimos inconvenientes, todos los tuvieron. Igualmente, para ese tiempo estábamos empezando negociaciones con una empresa, pero, en medio de una crisis en donde no tienes una certeza de cuando vas a poder entregar tu producto, la negociación no se completó. Es claro que este tipo de problemas, en cualquier lado del mundo y en áreas logísticas vitales para el comercio mundial van a afectar. (Entrevistado 7, comunicación personal, 2018)

Análisis.

El negociar se ha vuelto una parte esencial en las organizaciones, ya que se negocia también con los competidores, con la imagen que se quiere dar del producto, con la forma en que se va a llegar a ellos y con los propios procesos internos. Y para negociar ambas partes deben estar dispuestas a hacerlo, pero no siempre la negociación es perfecta y jamás en una negociación se debe buscar el beneficio individual, negociar significa que ambas partes obtengan su beneficio.

Así como quedó evidenciado que la crisis nicaragüense trajo consigo muchos problemas al comercio internacional como atrasos, bloqueos, altos costos y una inestabilidad, también se debe saber que tuvo una afectación en la disminución de las exportaciones que ya estaban establecidas, en las negociaciones o ventas perdidas por las empresas nacionales que estaban teniendo una conversación con otras empresas centroamericanas.

Toda empresa debe estar preparada para saber manejar las distintas complicaciones a la hora de negociar, como falta de coordinación, objetivos distintos o puntos de vistas. Sin embargo, perder negociaciones por una situación fuera de las manos deja sin palabras a los empresarios. Perder un contrato trae varios problemas en especial, pérdidas económicas considerables y futuras inversiones que no van a llegar.

La herramienta que ayuda a resolver los problemas es la negociación, es el proceso de diálogo que conduce a un acuerdo mutuamente aceptado y que es un convenio colectivo o contrato de trabajo. Pero, ante una situación como la presentada, hace que ambas partes empiecen a tener dudas o se somete al miedo al no lograr el éxito.

El comerciar es importante para cada país, ya que es de vital importancia para la economía nacional y, a la vez, regional. Por lo que ahora solo les queda a los empresarios retomar sus rutinas y negociaciones nuevamente, volver a la normalidad y esperar que la situación vivida no vuelva a ocurrir y se traiga abajo lo que se había vuelto a construir porque, al fin y al cabo, el comercio es esencial para la economía.

Categoría 6: Jornadas laborales de producción y transporte afectadas

Descripción.

El desplome de la actividad económica, aparte de reportar pérdidas económicas, afecta al área laboral, pues ciertos puestos de trabajo tendrán mayor afectación. Se conoce que el desempleo aumentó gravemente en Nicaragua, pero del lado de los demás países de la región Centroamérica notaron cambios en su producción y logística con respecto a la cantidad de personas o horas que se necesitaba. Los entrevistados opinan lo siguiente sobre esta categoría:

Se contempló exportaciones aéreas y marítimas, pero por el alto costo se desecharon. Se prefirió que las horas del transporte terrestre se alargaran. Respecto a producción o administración no tuvimos problemas, pero si debimos enfocarnos en las horas extendidas de los transportistas. (Entrevistado 1, comunicación personal, 2018)

Los paros en Nicaragua provocaron una extensión en los tiempos de entrega y también en las jornadas laborales de los transportistas principalmente. Pero también al disminuir el volumen de trabajo la empresa se ve afectada meramente al igual que las sedes, ya que no se necesitan tantos empleados para manejar las operaciones porque el volumen disminuyó. (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

“Las horas de trabajo fueron las misma. Solo que la entrega se atrasó. Eso pudo haber causado un atraso en la producción pues nosotros producimos contra orden de compra, pero no fue nada importante” (Entrevistado 3, comunicación personal, 2018).

Inicialmente no hubo efectos importantes en temas de jornada laboral, ya que seguimos trabajando bajo la proyección que teníamos establecida con los clientes, porque en cualquier momento se podía resolver y abrir la frontera y necesitábamos estar preparados para esos despachos. No obstante, al persistir esta situación en Nicaragua, nos vimos en la necesidad de

reducir de una manera importante los niveles de producción por saturación de producto. (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018)

Los conductores de camiones que hacen tránsitos internacionales, tiene camarotes en los cabezales, donde duermen diariamente. Si bien hubo atrasos y demoras por los bloqueos, el incremento de días perdidos (que se pagan por aparte) fue relativamente poco, aunque si hubo un grupo que quedo retenido por más de un mes. (Entrevistado 10, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Cuando el intercambio comercial se ve impactado por ciertas situaciones, múltiples factores del proceso se ven afectados. En el escenario del conflicto nicaragüense, cabe resaltar que los mayores afectados en sus jornadas laborales fueron los transportistas, pues, al encontrarse con bloqueos en las calles o tener que detenerse a determinada hora, se limitaba la factibilidad de continuar la ruta con normalidad, atrasando las entregas en los plazos comunes y el problema es que ese número de horas afectadas puede crecer muy fácilmente si la situación se vuelve a repetir.

Además, se suma a ello la producción. Considerando que las empresas que mantienen un constante envío de mercancías hacia un destino en específico también tienen una producción constante para abastecer al mercado de destino y así evitar desabastecimiento, pero la situación causó que las mercancías no fueran entregadas, provocando sobreproducción en ciertos momentos y es ahí donde muchas empresas decidieron bajar su producción para evitar mayores pérdidas.

El abastecimiento es un diario desafío para las empresas porque surgen ciertos problemas complejos. El desabastecimiento temporal o parcial es un problema real cuando un fenómeno como la crisis nicaragüense aparece, pero muchas veces las empresas exportadoras deben bajar sus niveles de producción para evitar más afectación en sus operaciones.

Aunque todos los sectores sufren la merma de su actividad, el más afectado en esta situación es el sector de la logística, pues es clave en el proceso del intercambio comercial. Aunque se busquen alternativas, un pequeño problema va causando dificultades a la línea del

proceso comercial. La existencia de entregas tardías o vías cerradas y la parte laboral golpeada va más allá de problemas logísticos, también se debe considerar la existencia de personas dedicadas que deben pasar más horas de las debidas para transportar las mercancías o quienes ven disminuidas sus horas laborales pues la producción no es la misma.

Esta categoría tiene una fuerte importancia que recae grandemente en la economía del país y afecta a toda la cadena del comercio internacional. Así como el país que enfrenta la situación está siendo afectado, su socio comercial también lo está siendo porque, analizando una de las peores situaciones, puede que una empresa dependiente del intercambio comercial con Nicaragua deba cerrar sus puertas al verse imposibilitada a continuar comerciando.

Categoría 7: Incremento de tramitología

Descripción.

Todos los productos tienen distintas oportunidades y regulaciones según sus características y el destino que se elija, por lo tanto, el proceso siempre es diferente. Exportar a Centroamérica lleva una serie de requisitos documentales, tales como la declaración aduanera (DUA), póliza de seguro, lista de empaque, notas técnicas, entre otros. Sin embargo, el comercio se restringe más cuando se está pasando por una situación delicada. Los entrevistados aportan sus comentarios sobre esta categoría:

Además de que los costos, la tramitología se ha visto incrementada, ya que posterior al cierre total de fronteras que hubo en Nicaragua, todas las exportaciones están resultando en aforo rojo. Constantemente se generan trabas en los trámites de exportación que se traducen en mayores atrasos y costos; incremento en inspecciones, todas las exportaciones están resultando con aforo rojo, lo que implica inspecciones físicas y documentales de todos los envíos. (Entrevistado 2)

Como entidad representativa de empresas de servicio de carga, la modernización de los puestos fronterizos es esencial, como acciones para simplificar los procedimientos que afectan el tránsito de mercancías. La situación nicaragüense ha sacado a la luz lo necesario y urgente que es mejorar las aduanas fronterizas. (Entrevistado 5, comunicación personal, 2018)

“No es un secreto que el transporte terrestre por Centroamérica es tedioso debido a las rutas peligrosas y también los famosos cuellos de botella que hacen que se atrasen los viajes, los trámites de documentación en cada frontera son procesos de largas horas” (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018).

Análisis.

A pesar de que Centroamérica se ha convertido en un destino esencial para muchas empresas nacionales, los aspectos legales, registros, patentes y etiquetado son clave para lograr una exportación exitosa.

El paso por aduana es el eterno problema para el comercio. Centroamérica tiene un camino complicado por recorrer respecto a la agilidad en sus aduanas y atender de manera urgente las barreras logísticas en cada paso fronterizo, donde cada proceso es una historia distinta. A pesar de varias mejoras, el sector fronterizo constituye un desafío para la región para coordinar de una manera más efectiva los procesos.

Esta situación es agobiante para los transportistas y las empresas que desean exportar a la región. Mientras que algunas aduanas centroamericanas se ajustan a las necesidades y se esfuerzan por prácticas óptimas, las dificultades varían de un país a otro como en el tema de armonización de los procedimientos de aduanas y el comercio. A nivel regional, hay grandes oportunidades para mejorar la coordinación y el intercambio de información, así como la armonización de reglas, procedimientos y horarios de atención en las fronteras, la palabra clave en este inconveniente es la facilitación sobre el tema de trámites.

Las largas horas de espera es un escenario de casi todos los días para los transportistas en todos los pasos fronterizos de la región. No solo los trámites en las impredecibles aduanas centroamericanas participan en el aumento en el tiempo de tránsito, se le suma la inseguridad de la región y la pobre infraestructura de sus caminos.

Unificar las aduanas y fomentar el comercio entre las regiones parece un cuento que lleva años sin cambiar de página. Y pese a las similitudes de los países centroamericanos, hay una gran cantidad de barreras en las fronteras, pues cada una tiene legislaciones distintas. Centroamérica desea incentivar el comercio interregional, pero es necesario mejorar los pasos fronterizos. Queda evidenciado que este es uno de los temas en el cual la región debe mejorar.

Categoría 8: Almacenaje adicional

Descripción.

Contar con un sistema de almacenaje y distribución es un factor importante en la logística y exportación. Es preciso recordar que la gestión de almacenes tiene como propósito garantizar el proceso de logística. Lo anterior sirve para planificar y coordinar las actividades necesarias para cumplir con los niveles de servicio y calidad. Sin embargo, a nivel centroamericano, a la hora de transportar las mercancías a sus destinos, los transportistas desean no tener que almacenar sus mercancías en la región, sino llegar a destino directamente. Sobre esta situación, los entrevistados opinan lo siguiente:

Se presentaron dificultades por saturación de bodega de producto terminado, debido a que varias órdenes de los clientes no podían ser despachadas; ante esto, la empresa se vio en la necesidad de alquilar una bodega externa para aumentar el espacio disponible para el almacenamiento de estos productos. (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

Existen costos variables y fijos, respecto a la documentación las empresas exportadoras prefieren que las empresas de transporte manejen toda la documentación; sin embargo, existen otros documentos que incrementan los costos y en cada frontera que se deba pasar las cosas se complican más. (Entrevistado 7, comunicación personal, 2018)

Se supone que los procedimientos aduaneros cuentan con todos los trámites necesarios para garantizar el libre comercio entre los países de la región, pero en cada aduana la situación es distinta y siempre hay problemas. Ahora con la situación en Nicaragua, la problemática se dobló. (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018)

Lo ideal sería que las aduanas fronterizas de Centroamérica tuvieran un proceso uniforme. Siempre es una sorpresa al pasar en cada aduana, porque no sabes que va a pasar al menos de que, ya tengas más conocimiento de la situación y sepas manejarla. Pero siempre muchos transportistas se quedan detenidos mucho tiempo por procesos aduanales. (Entrevistado 10, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Es obvio que el uso principal de un almacén es el mantenimiento de productos y mercancías de manera controlada durante un periodo de tiempo. Por su parte, el manejo de las mercancías comprende todas las actividades de carga y descarga, el traslado de los productos a sus diferentes destinos y la preparación de pedidos. Los sistemas de almacenamiento en logística son claves a la hora de manejar la propia producción o a la hora de exportar y una correcta gestión permitirá evitar costes innecesarios.

En la mayoría de las empresas, no sobra espacio y menos en el almacén. Una correcta logística es clave para que toda la línea de trabajo en una empresa funcione sin problema. La falta de espacio en un almacén logístico es uno de los típicos problemas que pueden suceder en la logística de una empresa. Al impedir recibir mercancía se van acumulando de manera poco adecuada, las consecuencias de esta afectan directamente los tiempos de entrega. Sin duda, es uno de los problemas más graves que sucede cuando por alguna razón el intercambio comercial se afecta.

Las tarifas de transporte tienen una influencia importante en el uso de los almacenes. Nada puede fallar, el cumplimiento del tiempo de entrega es vital y minimizar gastos es muy importante para las empresas de la región, pero cuando una situación inesperada surge, como lo fue el conflicto nicaragüense, el cumplimiento de las exigencias externas e internas se vuelve crítico cuando las empresas desean exportar sus productos.

El incumplir los procesos afecta el intercambio comercial, pues causa fechas de entregas inciertas, tiempos de espera excesivos y clientes insatisfechos. En la gran medida que estos problemas puedan evitarse, las empresas logran cumplir con los objetivos comerciales, pero muchas veces no hay salidas fáciles.

La producción, el almacenamiento y la distribución correcta de mercancías mejora el flujo de las mismas. Pero en este punto, la preparación de los pedidos supone una de las actividades más críticas dentro del manejo de las mercancías, debido a que el tratamiento de los pedidos conlleva a reducir la producción o detenerla para dejar de sobre producir cuando el producto no se puede despachar.

Categoría 9: Incremento en tiempos de entrega

Descripción.

Centroamérica transporta casi la totalidad de su carga por carretera, lo cual se traduce en un permanente problema de mantenimiento de la red vial y congestionamientos. Se le suma a ello los efectos causados por la crisis sociopolítica nicaragüense que provocó un aumento en el transporte terrestre durante los días más conflictivos de la nación. Respecto al incremento del tiempo, los entrevistados dan su conocimiento sobre la situación:

Por nuestra parte únicamente tuvimos que retrasar una exportación hacia Guatemala, pero era de materiales no perecederos, por lo cual no tuvimos grandes pérdidas, una empresa que tuviera exportaciones de bienes perecederos pudo haber perdido mucho dinero, ya que los bienes van con un tiempo de cosecha específico y deben consumirse dentro de un tiempo determinado. (Entrevistado 3, comunicación personal, 2018)

Tuvimos excesivos inconvenientes con el retraso para la entrega. Puede que, para muchas empresas, como nosotros, que exportamos grandes cantidades productos con una salida constante, probablemente hayan visto afectado el proceso normal que utilizan. Lo analizo en el sentido de que este tipo de retrasos afecta en un principio al cliente que no recibe su producto a tiempo. (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018)

Esta no es la primera crisis que tenemos en la región. En los sesentas, la guerra entre Honduras y El Salvador, paralizó el tráfico centroamericano y no se permitía la circulación de mercancías por sus carreteras, pero para estos años el problema es más pesado porque los niveles de intercambio son más grandes y cualquier pequeño retraso cuenta mucho. (Entrevistado 5, comunicación personal, 2018)

Los retrasos internos en los tránsitos internacionales terrestres de las exportaciones costarricenses destinadas a ese país o en tránsito, afectaron seriamente. De igual manera se afectaron las exportaciones que realizaron los países del triángulo norte (Guatemala, Honduras y El Salvador), hacia el resto de la región. Cabe destacar que 2.063 empresas costarricenses exportan hacia los países que se ubican al norte de Costa Rica, las cuales se afectarían de repetirse una situación como la presentada. (Entrevistado 6, comunicación personal, 2018)

Otros efectos que se han derivado de la situación en Nicaragua y que han sido exclusivos para este país, comprende el incremento de tiempos de entrega de los envíos, por las demoras que pueden presentarse en ruta o en los puestos fronterizos. (Entrevistado 8, comunicación personal, 2018)

“Las pérdidas se dieron por los atrasos en los tiempos estimados, principalmente porque había que remunerar los envíos que se perdían o especialmente la llegada tardía” (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018).

Si bien el conflicto en Nicaragua creó problemas, la estrategia que los huelguistas emplearon nos permitió seguir operando, pues la modalidad era cerrar por unas horas, luego dejar pasar y volver a bloquear. Con esto, logramos mantenernos en movimiento, aunque durando más tiempo en los tránsitos. (Entrevistado 10, comunicación personal, 2018)

Análisis.

A lo largo del año, la empresa transportista se puede enfrentar a sus propios picos de actividad y periodos vacacionales o días festivos, por lo que es algo que hay que tener en cuenta a la hora de planificar la distribución de las mercancías y así evitar complicaciones inesperadas. Pero situaciones como el conflicto nicaragüense inició de la noche a la mañana y no hay manera de predecir el hecho.

La crisis nicaragüense del 2018 provocó retrasos en las exportaciones. La crisis no causó que las exportaciones no salieran, pero sí tuvieron un retraso en su programación. Al postergar las exportaciones, incurren en pérdidas por gastos de almacenajes en otro escenario, algunas empresas tuvieron la prudencia de no exportar, pero no siempre esta era una opción para las compañías que tienen contratos y que sus mercancías deben entregarse.

Los tiempos de entrega siguen siendo un punto crítico para toda empresa. Recibir los productos a tiempo y en condiciones óptimas es el cierre ideal para toda operación logística, conseguirlo no es tarea fácil y requiere de un trabajo de planificación riguroso, sin embargo, una buena entrega es clave para construir relaciones sólidas entre las empresas y sus clientes porque el tiempo es valioso y las exigencias cada día son más altas.

Las transacciones de las empresas que importan o exportan suelen tener un valor alto, cuyos montos resultan importantes y costosos. En la medida en que el tránsito internacional se prolonga, los riesgos se incrementan. Esto es así debido a la mayor permanencia de las mercancías en el transporte, en los depósitos y en otros ámbitos propios de la logística internacional. Por este motivo, el reducir los tiempos de viaje se convierte en algo esencial.

Categoría 10: Nicaragua como socio comercial importante

Descripción.

A pesar de que Costa Rica y Nicaragua no tengan una muy buena relación como vecinos, sí son buenos socios comerciales. Los países de Centroamérica son unos de los principales socios comerciales para Costa Rica, por lo que tener presencia en el mercado nicaragüense es esencial para toda empresa nacional, pues Centroamérica es un mercado natural en cada país de la región y es uno de los primeros destinos para internacionalizarse.

En términos generales, las relaciones diplomáticas deben mejorar entre ambos países, pero no se debe negar que Nicaragua se ha convertido en un buen socio comercial en el istmo para Costa Rica. Los expertos en comercio dan su opinión respecto a esta categoría:

Para Costa Rica, el mercado centroamericano reviste de gran importancia ya que representa el segundo destino de las exportaciones después de Estados Unidos, con una participación de 22,4% del total exportado en 2017. En este contexto, Nicaragua es un socio comercial de gran relevancia para el país, en el 2017 fue nuestro sétimo socio en importancia, a nivel individual, en términos de comercio total, y el flujo de comercio entre ambos países alcanzó un valor de US\$718 millones en ese mismo año. (Entrevistado 6, comunicación personal, 2018)

“Si el consumo disminuye en Nicaragua nos afecta muchísimo. Nicaragua es nuestro segundo mercado en importancia, esto nos afectaría de forma directa y seguir exportando a este país es muy importante” (Entrevistado #1, comunicación personal, 2018).

Sí, claro. Nicaragua, históricamente, ha sido uno de los más importantes mercados para nuestra empresa. Si bien durante los últimos años, hemos trabajado arduamente en fortalecer otros socios comerciales y buscar nuevos mercados, Nicaragua aún comprende una

importante participación en nuestras exportaciones. (Entrevistado #2, comunicación personal, 2018)

El mercado de Nicaragua es importante para nosotros. Entiendo que de cada dólar exportado 30 centavos van para Nicaragua como país por lo que, si tenemos una gran dependencia con este mercado. Pero en nuestro caso lo que estamos tratando es de incrementar las ventas en otros países para depender menos de Nicaragua en caso de. (Entrevistado 3, comunicación personal, 2018)

No es la primera vez que sucede una crisis en la región, pero, para estos años, se denota la gran importancia de los socios comerciales para cada país y para nosotros Nicaragua es muy importante y dejar de exportar a este país afectaría mucho. (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018)

“Hace unos 40 o 30 años el comercio entre Centroamérica era débil y difícil pero hoy en día no nos cabe duda de que Centroamérica es uno de nuestros socios comerciales más importantes y principalmente Nicaragua, lugar donde transportamos más seguido” (Entrevistado 7, comunicación personal, 2018).

Creo que es muy importante seguir teniendo relacionales comerciales con cualquier país, pero más por el hecho de sean miembros o países de nuestra región. La relación y el intercambio comercial con Centroamérica es un proceso de desarrollo y fortalecimiento para todo el sector y es muy importante para que haya un crecimiento de todas las partes y que puede enfocarse para buscar ampliar los objetivos económicos no como un país reitero, sino como toda una región y un sector económico pequeño pero importante para el mundo. (Entrevistado #8, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Encontrar al socio ideal es prácticamente imposible, pero, cuando este se busca, un verdadero socio tiene que aportar al negocio algo que este no posea, es decir, debe complementarlo. Los socios comerciales son de gran ayuda para una empresa. Así mismo, la empresa tiene que elegir muy bien a sus socios, ya que hasta cierto punto de ello dependerá el éxito de la misma. En sí,

todo país necesita socios comerciales en los cuales debe tener mucha confianza porque de ellos depende su economía.

Las décadas de los ochenta y noventa no fueron fáciles para Centroamérica. Pero en los últimos años la actividad comercial de la región se favoreció para la creación de relaciones comerciales fuertes, pues en la última década los países centroamericanos han tenido un comercio más abierto. Y aunque Estados Unidos ha sido el principal receptor de mercancías centroamericanas, la región en sí misma es muy importante.

Desde el punto de vista comercial, las relaciones entre ambos países no se han visto afectadas, ni siquiera por los conflictos diplomáticos de los últimos años. Los empresarios y los gobiernos han hecho la diferencia en este tema, a pesar de las tensas relaciones. Sin embargo, en un punto donde un país colapsa y surge una crisis, no hay buena relación que se salve del abismo. El intercambio comercial puede encontrar muchas trabas, pero en ciertas ocasiones no hay salida.

Los problemas políticos se resuelven políticamente. Pero cuando estos se tardan, como ocurre actualmente en Nicaragua, los afectados económicamente tienen que presionar para producir una solución que lleve a una normalidad en corto tiempo, haciendo estos en favor de la paz y la estabilidad de la región.

Tener una estabilidad social y económica se traduce en signos de prosperidad traídos por su comercio. Los conflictos afectan el comportamiento de las exportaciones y para una empresa no es normal, por lo que una crisis sociopolítica y económica como la que vive Nicaragua afecta directamente al comercio costarricense.

Pese a la importancia y potencial de Nicaragua como socio comercial, las empresas costarricenses están conscientes de que deben empezar a buscar otros socios comerciales para no depender mayormente de un solo país. Diversificar los mercados amplía los horizontes de las empresas y permite generar actividad en nuevos sectores. Querer crear nuevos productos o abrirse a nuevos mercados necesita un estudio previo para evitar un rotundo fracaso comercial y financiero.

Quedarse inmóvil y sin actuar tampoco es una opción para las empresas hoy en día y dada la situación con Nicaragua, todas las empresas deben estudiar las posibilidades de aumentar sus ventas en otros mercados. No significa dejar de exportar hacia este país, porque seguirá siendo importante socio comercial para la región, pero sí tener que reforzar las relaciones comerciales con otros países, no obstante, esto debe ser acompañado de estrategias que conlleven a potenciar la economía y aumentar las posibilidades de inversión.

Unidad de análisis 2: Cambios logísticos en el transporte terrestre

En la segunda unidad de análisis de esta investigación se establecerán los cambios logísticos que las empresas debieron realizar y cuáles serían sus otras opciones para seguir exportando a Centroamérica cuando una crisis en algún país de la región impida el paso de las mercancías.

De esta unidad se pueden derivar las siguientes categorías de análisis:

1. Modificación de rutas de transporte.
2. Cambiar medio de transporte es una alternativa por estudiar.
3. Transporte marítimo como la opción más viable para Centroamérica.
4. Transporte aéreo no es viable para los países centroamericanos.
5. Ferri como alternativa para Centroamérica.

Categoría 1: Modificación de rutas de transporte

Descripción.

Para varias empresas de transporte, llevar las mercancías hasta destino representa una gran responsabilidad del proceso. Cuando se trata de transportar, las rutas autorizadas deben respetarse, pues no todas las rutas son ideales para el transporte pesado, además, Centroamérica tiene graves problemas en sus carreteras. Respecto a ello, los entrevistados opinan:

Sí hubo cierta reestructuración en los procesos de exportación; no obstante, dichos cambios se vieron reflejados principalmente en la logística del cliente, ya que nuestras exportaciones, en su mayoría, se realizan en términos *ExWorks*. Aun así, en temas de apoyo y documentación sí tuvimos cambios. (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

En este comercio intrarregional los países utilizan principalmente el transporte terrestre de mercancías, esto debido a las facilidades que este ofrece en cuanto a frecuencia, disponibilidad y costos. Dado lo anterior, un conflicto político como el que se vivió en Nicaragua hace varios meses tiene una gran repercusión en el comercio para los países de la región porque Centroamérica no cuenta con una alternativa ideal cuando la principal se ve bloqueada, además, esto aumenta el costo de las operaciones de cada empresa. (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018)

Para algunos casos, empleamos el uso de rutas alternas, pero esto fue cuando al comprador le urgía la mercancía, pues se sabe que manejar por esas otras rutas no es lo mejor y hasta se prefería esperar a que abrieran la ruta principal porque, de alguna manera, tu costo sigue aumentando, pero estás en un lugar seguro. (Entrevistado 8, comunicación personal, 2018)

Utilizamos rutas alternas para evitar atrasos. Solo las rutas de algunos tipos de mercancías; principalmente las cargas perecederas tuvieron que ser transportadas por rutas alternas para evitar el deterioro por lo que tuvieron que aumentar las jornadas de los transportistas ya que, usualmente estas rutas son más extensas y no cuentan con las condiciones ideales. A su vez, aumentando el costo de la operación. (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018)

Como te mencioné, la estrategia que ellos emplearon nos permitió seguir operando, pero con ciertos envíos debimos utilizar rutas alternas pues el atraso ya era más grande y al menos, las rutas alternas dejaban seguir avanzando, aunque, no cuentan con las condiciones óptimas y se volviera un poco más extenso. (Entrevistado 10, comunicación personal, 2018)

Análisis.

A lo largo de los años, los países centroamericanos han procurado salir adelante en temas de infraestructura vial, ya que, al tener las carreteras en abandono, trae consigo problemas como carreteras obsoletas o grandes congestionamientos. Por las dificultades de transitar con carga por

América Central surge esta categoría, donde los entrevistados explican que es difícil decidir cambiar las rutas por las dificultades que esto trae.

La calidad de las carreteras es un sello de garantía para el desarrollo de un país, sin embargo, en Centroamérica hay fenómenos bastante particulares, ya que las condiciones de infraestructura de carreteras son muy variadas y no están precisamente relacionadas con la riqueza o pobreza del país. La inversión en infraestructura de carreteras es una prioridad para muchos gobiernos en la región y se impulsan proyectos a gran escala para mejorar la viabilidad.

Sin embargo, aún no es suficiente para la logística ideal que desean miles de transportistas que transitan a diario por territorio centroamericano, viéndose más afectado cuando el conflicto nicaragüense cerró las principales rutas del país.

Muchos prefieren seguir utilizando el transporte terrestre para seguir exportando a Centroamérica, porque es la manera que se ajusta más a las necesidades de las empresas centroamericanas, pero ponen en duda el querer cambiar de rutas porque no son las más adecuadas. Por el conflicto nicaragüense, cientos de empresas debieron modificar su logística para poder proseguir con las exportaciones; sin embargo, cambiarían de rutas solamente en casos extremos.

Categoría 2: Cambiar el medio de transporte terrestre es una alternativa por estudiar

Descripción.

La elección del medio de transporte en el comercio internacional tiene un impacto muy significativo sobre el precio total de la mercancía y sobre los tiempos de entrega, pues estos factores logran que una empresa sea competitiva. Por ello, surge esta categoría, pues cada empresa antes de decidir cambiar el medio de transporte para seguir exportando a Nicaragua o Centroamérica debe considerar muchos puntos importantes antes de decidir. Los entrevistados opinan:

Durante los meses críticos la opción era marítima pero no había opción rápida, oportuna en tiempo y tránsito (fechas de salida) y costos. También se contempló las exportaciones aéreas, pero ambas, la marítima y la logística se descartaron por el alto costo y los tiempos. (Entrevistado 1, comunicación personal, 2018)

El proceso de logística por medio de transporte terrestre a Centroamérica no es algo complicado si se cuenta con la experiencia. Sin embargo, es importante saber y tomar en cuenta aspectos importantes a la hora de la exportación en este sector, No creo sea necesario que la logística se deba cambiar totalmente, sin embargo, considero que a partir de estos problemas se debe actuar y se deben tomar medidas alternas para no afectar el desarrollo e intercambio comercial normal entre los países. En nuestro caso no se utilizó otro medio ya que no es rentable. (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018)

Se dieron alternativas marítimas para intentar solventar el problema y que la exportación no se detuviera, pero esto generaba un costo poco racional, ya que al mandar carga terrestre se intenta que los costos se abaraten y añadir un flete marítimo lo incrementa en gran manera. (Entrevistado 5, comunicación personal, 2018)

La decisión recaía principalmente en los clientes, que eran quienes contrataban el servicio de transporte. Sin embargo, para algunos casos, con el objetivo de brindarles apoyo y mantener una buena relación con los clientes, la empresa asumió ciertas tareas, pues, por las dimensiones y pesos de los productos, se requiere de cierta experiencia y entender si podría funcionar o no. (Entrevistado 7, comunicación personal, 2018)

Nosotros nos especializamos en transporte terrestre hacia Centroamérica porque es el más factible y adaptable, pues tiene mayor variedad en salidas y tiempos por lo que, decidir cambiar el medio de transporte nos llevaría (y a todas las empresas) a considerar muchos factores como costos, rapidez y acceso. (Entrevistado 8, comunicación personal, 2018)

Como empresas enfocadas en el transporte terrestre, un cambio traería muchas consecuencias para el sector, pero más allá de consecuencias, antes de tomar alguna decisión, se debe estudiar las razones por la que se necesite cambiar el medio de transporte, pues casi un total de las exportaciones a Centroamérica son vía terrestre porque los demás medios no son tan efectivos en la región. (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018)

Análisis.

En la logística, todas las etapas están relacionadas y la modificación de cualquier etapa puede afectar al resto de las fases. Además, la logística consiste en planificar las actividades

necesarias para realizar cualquier tipo de proyecto y muy pocos saben de la cadena logística que existe atrás del proceso de entrega.

A nivel comercial, hay empresas que se dedican a realizar todos los procesos o aquellas otras que se especializan en un área. Dependiendo de la situación, la logística comercial tendrá más peso para cierto sector del proceso, un ejemplo de esto es lo sucedido en Nicaragua, se deben adoptar cambios o posiciones para que el área de logística vaya por el buen camino; sin embargo, esto no sería posible si no se realizará un estudio previo de la situación y si todos los factores están siendo considerados para la toma de decisiones.

El transporte terrestre es la alternativa más utilizada en las distancias cortas. La principal ventaja del transporte terrestre es que permite enviar cualquier tipo de mercancía por el balance entre precio y conservación. Cabe destacar que no es la vía más barata, pero en cantidades moderadas es asumible por las empresas de transporte de mercancías.

Los entrevistados mencionan que existe la posibilidad de cambiar el medio de transporte, aunque esto no sea una segunda opción que se tome a la ligera. La mayoría de las exportaciones desde Costa Rica a Centroamérica son por vía terrestre, por lo que cambiar el medio de transporte resulta algo difícil en términos de costos y tiempos, que es uno de los puntos más importantes al considerar exportar.

Es como cualquier otra actividad, se debe tener una planificación sobre los objetivos que se desean alcanzar y los nuevos cambios deben considerarse para alcanzar el éxito, pues los planes de exportación integran las principales metas de la organización y se establecen acciones específicas para alcanzar los objetivos marcados.

Por lo que, para las empresas nacionales en la fase de realizar cambios, si una crisis surge nuevamente en territorio centroamericano, se debe llevar a cabo un plan logístico que dependerá de los sistemas de transporte, almacenes, volumen, política de aprovisionamiento y demás. Al fin y al cabo, lo que buscan todos en común es que el proceso logístico requerido sea eficaz, rápido, simple y económico.

Categoría 3: Transporte marítimo como la opción más viable para Centroamérica

Descripción.

El transporte marítimo es y ha sido a lo largo de la historia un vehículo de primer orden para el desarrollo de las actividades humanas. Cabe resaltar que, gracias a la modalidad de transporte marítimo, se encontraron nuevas rutas comerciales, nuevos descubrimientos para el comercio. Esta categoría surge cuando los entrevistados analizan que, en caso de que la situación nicaragüense vuelva a surgir y se prolongue, el transporte más factible sería el marítimo, sus opiniones son las siguientes:

Tuvimos que acudir a transporte marítimo de ciertos envíos que eran urgentes por desabastecimiento. Por las dimensiones y pesos de los productos, lo más viable era marítimo. Aunque esta dificulta un poco la logística que se acostumbra a seguir. (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

En nuestro caso podríamos mandar marítimo pero los costos no darían por lo que es muy difícil decirle que si a esta alternativa. Ese análisis debe hacerse más en relación a la rentabilidad que da el producto y la necesidad inmediata del cliente, y específicamente analizarlo en una situación como esta que no es común. En muchos casos si es una empresa consolidada y con un alto nivel de rentabilidad se puede tomar una alternativa de estas en específico para mantener su buena relación comercial con el cliente y en vistas de que no va a significar un riesgo para la estabilidad de la empresa. (Entrevistado #4, comunicación personal, 2018)

Para nosotros, era marítima la opción pues por pesos, es la que nos funciona mejor pero no había opción oportuna y costos, los tiempos de transito no eran los ideales y a pesar del costo, es la opción más viable para nosotros por lo que, en una situación más complicada, el transporte marítimo nos funciona mejor. (Entrevistado #7, comunicación personal, 2018)

Por haber participado en reuniones que se dieron durante la emergencia, le puedo informar que los exportadores estuvieron dispuestos a pagar un sobrepago por el transporte de sus mercaderías vía marítima, pero dejaron claro que era una situación que no podían sostener indefinidamente. (Entrevistado #8, comunicación personal, 2018)

El transporte marítimo, aunque nos amplía las opciones a transportar es más lento, por lo que se tendría que modificar el tiempo de entrega además del costo. Sin olvidar que el acceso vía marítima es más complicado que enviar una mercancía de manera terrestre. Pero sin duda, es la única segunda opción que consideraríamos. (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Centroamérica ha basado su intercambio comercial con la región enfocándose casi totalmente en el transporte terrestre por su facilidad y distancias que no requieren de un transporte marítimo, pero el conflicto vivido recientemente hace que las empresas deban pensar dos veces y tengan una alternativa ante un momento donde el comercio se ve detenido.

La carretera es la opción más flexible, ágil y de relativamente bajo costo para América Central y aunque el transporte terrestre sea el ideal para la región centroamericana, surge la necesidad de mantener el transporte activo, aunque si este está generando pérdidas, no está cumpliendo con su principio.

En este escenario, el transporte marítimo surge como una alternativa ante aquellas relaciones de transporte en las que existe solamente el transporte terrestre. A pesar de que el transporte marítimo se usa para cubrir grandes distancias, se podría recurrir a este para movilizar mercancías en rangos cortos de distancia. Siendo siempre el terrestre y los marítimos aliados en el movimiento de las mercancías. Sin embargo, en este enfoque, el transporte marítimo eleva su precio.

La principal solicitud por parte de las empresas costarricenses para considerar el transporte marítimo como transporte para los países centroamericanos es que se permita aumentar el tiempo disponible para realizar viajes más consecuentes, además de reducir los costos en los que se incurren porque, a pesar de esto, es el transporte que más se adapta a las necesidades de la región.

Categoría 4: Transporte aéreo no es viable para Costa Rica

Descripción.

El transporte aéreo ofrece la posibilidad de correr largas distancias en tiempos antes inimaginables. Viajes que vía marítima requieren decenas de días para arribar a destino, el aéreo los puede realizar en horas. La importancia del transporte aéreo en el mundo actual es indiscutible. Respecto a cambiar el medio de transporte de terrestre a aéreo, los entrevistados opinan lo siguiente:

“Debido a la situación que enfrentábamos y que el producto tiene un manejo bastante fácil, se consideró la exportación aérea como una opción, pero era demasiado cara y se tuvo que descartar” (Entrevistado 1, comunicación personal, 2018).

“Puede que existan más salidas, y sea más rápido, pero el costo es alto, y las cargas pesadas son más complicadas o muchas veces, simplemente el valor de la mercancía no se adapta al costo del transporte aéreo, nosotros no optaríamos por el transporte aéreo” (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018).

“En nuestro caso mandar el producto aéreo no es posible, los costos son altos. La rentabilidad que da el producto no es suficiente para optar por aéreo y tampoco es algo de urgencia como para pensar utilizar el medio aéreo” (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018).

“Por las dimensiones y pesos de los productos; la vía aérea no es una opción para exportar, en especial a Centroamérica” (Entrevistado 6, comunicación personal, 2018).

El transporte aéreo es el medio de transporte más costoso y, además, no tiene tanta capacidad para transportar como los otros medios, entonces a menos que la carga en transporte sea muy valiosa o delicada, el transporte aéreo sería la opción menos factible. (Entrevistado 7, comunicación personal, 2018)

Análisis.

En la región centroamericana, el servicio aéreo es utilizado mayormente para el transporte de personas. Sin embargo, para el transporte de carga no es tan atractivo por su alto costo y poca capacidad. En este modo de transporte, la negociación, contratación y reserva dependerá mucho

del espacio que se vaya a contratar, ya que dependerá de las dimensiones el costo por kilogramo, pues en este tipo de transporte no son factibles grandes volúmenes de mercancía, debido a su limitada capacidad, lo que bien puede triplicar la estimación inicial de un transporte terrestre.

La industria del transporte aéreo de carga es un sector pequeño que está experimentando un rápido crecimiento en algunos mercados. El crecimiento de la economía de la región e incremento del comercio han hecho que el transporte aéreo de carga se vuelva más importante. Además, las ventajas del transporte de carga aérea son, entre otras, la seguridad, a esto se le suma la rapidez cuando la mercancía se requiere de carácter urgente y siempre presenta un control de entrega más exacto.

Sin embargo, la competitividad en costos es un aspecto de vital importancia. El transporte aéreo es el más costoso en comparación con el transporte terrestre y marítimo. Aun así, es una buena alternativa para el envío de mensajería urgente, artículos de lujo o productos sanitarios y farmacéuticos.

El transporte aéreo no es una alternativa para el sector alimenticio costarricense, pues no es un transporte que soporte grandes pesos y tampoco su valor permite mantener los precios adecuados en los productos, pues contratando este tipo de medio, las mercancías se elevarían de precio para poder contrarrestar el costo de transporte. Por lo que queda completamente descartado para la industria alimentaria, ya que no es rentable para el sector.

Categoría 5: Ferri como alternativa para Centroamérica

Descripción.

Aunque el flujo de transporte ha sido restaurado gracias a que la ruta principal fue abierta o las rutas alternas, tránsito en horarios diferidos o desvío de mercancía, se destaca que es importante incorporar nuevas alternativas como el ferri, un transporte marítimo para la región. Respecto a ello, los entrevistados opinan:

“Si es una alternativa que debería funcionar desde ahora” (Entrevistado 1, comunicación personal, 2018).

Sí, por supuesto. Esta es una alternativa que ha estado sobre la mesa durante muchos años; se ha anunciado, se han dado ciertos avances, pero no se ha logrado consolidar. El

sector exportador lo necesita; esta situación de Nicaragua es solo un ejemplo de lo expuestos que estamos a estas complicaciones logísticas y tenemos que estar preparados ante cualquier eventualidad, porque los efectos en las exportaciones se reflejan en la imagen país y el posicionamiento que tiene Costa Rica en los mercados internacionales. (Entrevistado 2, comunicación personal, 2018)

“Como única solución sí. Pero si es una opción más podría evaluarse. El tema es que si fuera la única solución los costos podrían elevarse. Yo la haría para que existan opciones económicas también” (Entrevistado 3, comunicación personal, 2018).

Como te dije es muy difícil analizarlo desde un punto global, habría que verlo en base al sector productivo al que representa la empresa. Es muy importante cualquier opción alterna y ver la viabilidad, disponibilidad, capacidad, tiempos de tránsito y factores externos que puedan afectar esta alternativa, pero es lógico que todo aquello que genere opciones ante una eventual crisis política o de otra índole que afecte el comercio normal y es viable, hay que tomarla en cuenta. (Entrevistado 4, comunicación personal, 2018)

La alternativa del ferri al Salvador en estos momentos suena muy atractiva por el conflicto, agregando el hecho que no se sabe una fecha próxima para que terminen los problemas en el país. También no es un secreto que el transporte terrestre por Centroamérica es tedioso debido a las rutas peligrosas y también los famosos cuellos de botella que hacen que se atrasen los embarques. (Entrevistado 9, comunicación personal, 2018)

Un servicio de ferri es sin duda una opción que no puede descartarse. Lo que sucedió, es que, en el punto alto de la crisis, ningún exportador quiso “casarse” con los oferentes del ferri, los cuales exigían contrato, para poder mantenerse operando. También influyó que el ferri ofrecido inicialmente, era en realidad un equipo para modalidad roll on, roll of, lo cual no permitía enviar los equipos completos (cabezal y furgón) y eso suponía una logística más complicada para todos. Es importante señalar, que la reacción de nuestro gobierno (MOP- DGA- COMEX- MIGRACION- MAG-SALUD) fue oportuna y bastante bien coordinada. (Entrevistado 10, comunicación personal, 2018)

Análisis.

Ante la crisis que se sufrió por los problemas políticos y sociales que vive Nicaragua, se consideró la necesidad de que la operación del ferri entre Caldera, Costa Rica y El Salvador es una alternativa que contribuiría con el transporte de mercancías entre la región. Si bien el proyecto del ferri tiene un par de años de estarse manejando como posibilidad, es hasta la crisis sociopolítica nicaragüense que los exportadores han visto como urgencia implementarlo y que negociaciones de reactivación pertinentes se vuelvan a retomar.

Los entrevistados consideran importante poner a operar el ferri, ya que durante la situación de bloqueos reportaron pérdidas millonarias al transitar vía terrestre y, a su vez, contribuiría a reducir las horas de recorrido que se tarda por las carreteras centroamericanas. Además, añaden que sería una alternativa complementaria para crear competencia entre los costos de los medios de transporte, sin embargo, esperan que, si se implementa, no sea un transporte de costo muy alto, porque al final no sería una alternativa ideal.

La operación del ferri entre Caldera y El Salvador es una alternativa que contribuiría con el transporte de mercancías entre la región y significaría el ahorro en trámites aduaneros, costos de logística y tiempo; no obstante, aún es insuficiente para la demanda de la región, porque la mayoría del flujo de transporte de carga es vía terrestre y la capacidad de transportar contenedores no es tan amplia como se desearía.

El ferri se ve como una opción que permitiría dinamizar el intercambio comercial y reducir trabas fronterizas, pero no se ha llegado a ningún punto. Se requiere llegar a un acuerdo, pues los costos de mover un contenedor deben ser al menos iguales o más bajos de lo que cuesta movilizar un contenedor por tierra, pero su precio

Por ahora, es una alternativa en la que se continuará trabajando con las autoridades competentes para la búsqueda de soluciones alternas con condiciones y facilidades en el traslado de mercancías para la región, mejorando tiempos y costos, además, que no sea solo una solución temporal, sino que sea una alternativa comprometida para movilizar cargas.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Con la investigación y con base en la información recabada y complementada por parte de las entrevistas realizadas, para el primer objetivo se establece que, sin duda, la paz y las buenas relaciones tiene una influencia positiva en el comercio internacional, cuando una región encuentra el equilibrio logra un intercambio comercial sin restricciones ni contratiempos, ayudando a la economía de los países.

Se determina que existe una relación y un efecto natural entre la paz y comercio internacional ya que, para generar beneficios económicos se requiere que exista un ambiente pacífico y libre de conflictos.

Se evidencia que, sin duda una crisis es capaz de inmovilizar el comercio y tener repercusiones directas en los procesos, economía y relaciones comerciales, surgiendo la necesidad de buscar alternativas que mejoren los procesos logísticos para evitar repercusiones en la economía en un corto, mediano y largo plazo.

La crisis evidencia que Costa Rica necesita un plan para cuando situaciones como el cierre de las vías de tránsito terrestre, y el comercio se vea afectado, este pueda encontrar una manera de continuar con su intercambio regular, evitando que las empresas nacionales vean afectada su economía.

El desconocimiento en cualquier área no es tan inofensivo como parece, la situación enfrentada por cientos de empresas productoras y transportistas. Se concluye que, ante una crisis como la pasada en Nicaragua es de vital importancia que los países mantengan una comunicación activa y su apoyo incondicional hacia sus empresarios de no ser así, la incertidumbre tendría mayores efectos negativos en el momento de tomar decisiones.

A pesar de la cercanía de los países centroamericanos y siendo esto una ventaja de las más importantes, hacen que Centroamérica sea unos los principales mercados para Costa Rica y para las empresas que desean internacionalizarse.

Sin embargo, se determina que la inestabilidad de la región provoca dudas sobre comercializar y querer fortalecer las relaciones comerciales con otros países.

Se determina que, la gestión de fronteras y de rutas de tránsito no ha sido visualizada como lo que es: una parte importante de la cadena de valor que puede llegar a ser determinante para definir una cierta capacidad competitiva a las mercancías.

Esta ineficiencia en los puestos fronterizos reduce la competitividad, y puede afectar la calidad de los productos alimenticios y recargar en el consumidor final, estos costos añadidos.

Junto a ello, se evidencia que la tramitología en las distintas aduanas es lenta y que esta problemática se da porque las aduanas son legisladas por cada país, y que la corrupción en cada frontera y la infraestructura inadecuada causan que la actividad comercial centroamericana sea poco competitiva, costosa y estresante.

Se determina además que, muchos piensan que esta clase de crisis sólo afecta procesos aduanales, los tiempos de entrega y las exportaciones.

No obstante, la investigación especifica que, hay factores afectando a la región en sí, como lo es el tema de seguridad. La inseguridad circundante entre los países del istmo, aumentan los costos de las operaciones logísticas de las exportaciones y el peligro al transportar, aun así, aumentar los costos en seguridad no les asegura a las empresas la entrega de sus mercancías.

En el estudio se determinó que, la industria alimenticia es de bastante importancia para Costa Rica a la hora de exportar a América Central y cualquier afectación como la disminución de exportaciones que existió durante el período abril-diciembre 2018 a causa de la crisis nicaragüense, impacta gravemente en la economía del país.

En el sector alimenticio, se evidenció que cambiar el medio de transporte a uno distinto del terrestre no resulta viable puesto que, son mercancías de valores bajos lo cuales, no se ajustan a las necesidades de la industria dificultando que los exportadores puedan decidir seguir exportando pues, los costos y beneficios cambian en gran medida en comparación con el transporte terrestre el cual es, el medio ideal para Centroamérica.

También se determinó que, según lo planteado en el segundo objetivo, los empresarios costarricenses estarían dispuestos a buscar alternativas que les permita seguir transitando por territorio centroamericano o cambio de medios de transporte, que les permita llevar sus mercancías a destino ya que, al final todos en común desean que las exportaciones no se detengan y se mejoren las relaciones comerciales entre la región las cuales han crecido a través de los años.

Es sabido que el transporte terrestre es el principal medio para transitar las mercancías hacia los países de América Central y que, en términos de elegir al transporte marítimo es una alternativa a la cual no todos podrían adaptarse como a su vez.

Considerando lo anteriormente dicho, en este estudio se concluye que, el transporte aéreo no sería una opción para el sector alimenticio por los altos costos provocando, alza en precios y disminución en el comercio.

Se determina que, la dependencia del sector industrial alimenticio hacía con Nicaragua es bastante grande, consternando a los empresarios sobre sus resultados y relaciones comerciales futuras puesto que, buscan una menor dependencia del país, aun así, sabiendo que América Central es uno de los principales socios para los empresarios costarricenses.

Durante la investigación se concluye que, una alternativa ideal para los exportadores es la implementación del ferri centroamericano el cual, daría grandes cambios y oportunidades a la región. Siempre y cuando, los costos sean realistas y la capacidad exportable se adapten a las necesidades de la región.

Por lo tanto, comprendiendo que el conflicto centroamericano afectó las exportaciones del sector alimenticio, también fue capaz de influir en los procesos logísticos y en las negociaciones de los exportadores; durante la investigación se concluye que, en el presente trabajo se aportan las distintas las repercusiones comerciales que enfrentaron las exportaciones vía terrestre del sector alimenticio costarricense como retrasos en entrega, exportaciones fallidas e incremento en costos operacionales, esto con respecto al conflicto político-social nicaragüense en el período abril-diciembre 2018.

Recomendaciones

La profundización de la crisis económica, política y social nicaragüense, la inestabilidad y el irrespeto al libre comercio y los derechos humanos tienen el potencial para una crisis de con impacto directo en la estabilidad y devenir del desarrollo de Centroamérica.

En atención a las actuales circunstancias, el país debe tomar acciones para evitar el incumplimiento de las obligaciones estipuladas en los diferentes acuerdos. Considerando las situaciones ocurridas, se le recomienda al Gobierno de la República de Costa Rica debe influir en

consolidar la paz en situaciones durante y posteriores a conflictos, planteando y debatiendo acuerdos para resolver pacíficamente las controversias que afecten al país y la región.

A su vez, se le recomienda al Gobierno de la República de Costa Rica que impulse el crecimiento, con el objetivo de aprender de las mejores prácticas y de rescatar la relevancia de la facilitación del comercio en el proceso de integración económica centroamericana, herramienta para garantizar una mayor eficiencia y efectividad del intercambio de mercancías.

Teniendo claro que la integración es un medio necesario para fortalecer el comercio de la región, lo cual necesita participación de todos los países que permita a la región tener un camino más seguro tanto económico como comercial, se necesita apoyar las alternativas para el mejoramiento del comercio de la región como el apoyo a la unión aduanera centroamericana que tiene como propósito el libre tránsito de mercancías, lo cual acelera y facilita el comercio entre ambos países, modernización de las normativas y desarrollo económico.

A Costa Rica y a la región le urge una pronta reacción de parte del Gobierno nicaragüense para atender esta grave situación y que se volvería insostenible si se llegase a postergar. Por lo que, se le recomienda las Cámaras de Comercio de los países de la región Centroamericana diseñar una agenda de cooperación con el objetivo fortalecer las relaciones comerciales entre la región y mejorar la competitividad brindando a los exportadores alternativas para acceder sin dificultades a América Central.

Como país de destino, tránsito y origen, respetuoso la prioridad siempre debe ser la protección de la población, la seguridad de la región y el crecimiento de la economía local. En materia de seguridad, se le recomienda al Gobierno de Costa Rica debe exigir el cumplimiento de los compromisos internacionales para brindar las garantías en el resguardo de las fronteras en el sector centroamericano, a fin de evitar las acciones criminales que ejecutan estas agrupaciones delincuenciales hacia los contenedores que son trasladados por medio del transporte terrestre.

Los gobiernos participantes comparten la preocupación por el incremento en los riesgos y amenazas a la integridad de los transportistas en su tránsito por los países de la región. Por lo que se recomienda, intensificar las medidas de prevención y de carácter social. Poner el acento en el fortalecimiento de las instituciones, en la prevención del delito y en la indispensable contribución de las políticas sociales para conformar una región próspera, segura y en paz.

Se recomienda al Gobierno de la República de Costa Rica que, por medio del Ministerio de Comercio Exterior, a través de todas sus entidades enfocadas en el comercio exterior de Costa Rica, intervenir para mejorar el control y procesos de las mercancías en las aduanas fronterizas y la infraestructura de las mismas, que afecta el intercambio comercial del país y de los países centroamericanos, con el fin de evitar atrasos en los tiempos y que el comercio se dé más libre.

Dado que existe un gran problema fronterizo y aduanero a nivel regional, a partir de los últimos años se ha desarrollado un proceso de modernización de aduanas en Centroamérica, lo cual se refleja en la mejora de algunos métodos para controlar mercancías y de una agilización de trámites y flujo de comercio entre países. Sin embargo, aún existen sensibilidades internas que deben ser cambiadas por lo que, se recomienda a todos los países de la región, a fortalecer sus aduanas y pasos fronterizos, de forma tal que mejore la competitividad en la región, con el objetivo de plantear estrategias que ayuden a los exportadores a acceder de manera ágil y expedita a los mercados de Centroamérica.

Se recomienda a las entidades enfocadas en el comercio internacional, brindar a los exportadores apoyo en temas de crisis y estancamiento comercial cuando las mercancías no pueden ser despachadas, a través de la búsqueda de soluciones y alternativas que permitan seguir con el libre comercio y brinden a los empresarios confianza en que como país se está trabajando para que las relaciones comerciales no se rompan.

Se recomienda a la región centroamericana y a sus respectivos ministerios de obras y transporte proceder con la mejora de la infraestructura de las principales rutas de tránsito como las alternas puesto que, muchas no cuentan con las normativas e infraestructura correcta para el transporte terrestre de carga, medio en el cual se transportan cientos de contenedores pesados.

Para el transporte terrestre los procesos de intercambio comercial en América Central brindan oportunidades, aunque implica también superar desafíos. Y de alguna manera, el problema del transporte carretero de carga busca cómo adaptarse a estos cambios por demás inexorables. Es decir, con las dificultades ya existentes hoy, se recomienda que se realicen mejoras en su gestión y operaciones, mediante el acceso a nuevos conocimientos y a una mayor comprensión de las tendencias que afectan al comercio exterior, y la competencia entre modos y en el propio mercado.

Se recomienda a las empresas transportistas, tanto del sector marítimo como terrestre, mantener la competencia leal y aumentar las buenas prácticas de seguridad en el transporte de mercancías, especialmente para el transporte terrestre, pues se sabe que está rodeado del peligro en ciertos países de la región, por lo que, las pérdidas no sólo afectan al productor sino también a la empresa transportistas que ve dañado su equipo y la vida del conductor.

Respecto al ferri entre El Salvador y Costa Rica, su idea es ofrecer una opción al transporte terrestre, no eliminarlo, así como desahogar las aduanas fronterizas para que funcionaran mejor y bajar la presión sobre las maltrechas carreteras. Por lo que se recomienda que, esta alternativa en el caso de Centroamérica sea un complemento adecuado al transporte terrestre por carretera, que se mueva rápidamente y que sus costos sean asequibles y no representen costos altos en las operaciones de los exportadores.

Centroamérica por su ubicación es uno de los mejores socios para los países de América Central, esto evidencia que desempeña un buen papel en las estrategias comercial. Por lo que, se recomienda a las empresas exportadoras del sector industrial alimenticio, crear relaciones sólidas con los compradores centroamericanos y fortalecer los vínculos económicos.

A pesar de que es una región indispensable para el intercambio de bienes, se le recomienda al sector industrial alimenticio buscar nuevos socios comerciales para fortalecer el crecimiento de la economía nacional y propia, logrando menor dependencia de ciertos socios para el éxito de sus operaciones e impulsando su comercio en otras partes del mundo.

Los negocios internacionales siempre han sido sinónimo de apertura y expansión, de nuevas oportunidades y de alianzas entre otros escenarios comerciales. Por eso, se le recomienda a las empresas del sector alimenticio saber convertir las diferencias en oportunidades en las futuras negociaciones, se aseguren de llevar a cabo una adecuada negociación que implique compromiso y beneficios mutuos a largo plazo.

En base a este estudio, se le recomienda al Gobierno de Costa Rica, instituciones encargadas de los procesos y mejoras en el comercio internacional, empresas exportadoras y transportistas, trabajar en conjunto y apoyarse mutuamente ante situaciones que tienen repercusiones directas en el intercambio comercial pues, situaciones como la crisis socio-política

nicaragüense en el 2018 deja claro que solamente trabajando todos como una región, se puede salir adelante evitando peores repercusiones a la economía.

REFERENCIAS

- Aguilar, A. Y. (25 de septiembre de 2016). Seguridad Pública reconoce que robos en transporte de mercancías empeorará. *AM Prensa*. Recuperado de <https://amprensa.com/2016/09/seguridad-publica-reconoce-que-robos-en-transporte-de-mercancias-empeorara/>
- Banco Central de Costa Rica. (2018a). *Evolución del índice de actividad económica (IMAE), julio 2018*. Recuperado de https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Documentos/Sector%20Indices%20de%20Precios%20y%20de%20Cantidad/IMAE_JULIO_2018.pdf
- Banco Central de Costa Rica. (2018b). *Evolución del PIB real y la balanza de pagos en el I trimestre de 2018*. Recuperado de <https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Documentos/Sector%20Producci%C3%B3n%20y%20Empleo/Evoluci%C3%B3n%20PIB%20trimestral/Evoluci%C3%B3n%20PIB%20Real%20%20y%20Sector%20externo-%20I%202018.docx.pdf>
- Banco Central de Costa Rica. (2018c). *Evolución del PIB real y la balanza de pagos en el II trimestre de 2018*. Recuperado de <https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Documentos/Sector%20Producci%C3%B3n%20y%20Empleo/Evoluci%C3%B3n%20PIB%20trimestral/Evoluci%C3%B3n%20PIB%20Real%20%20y%20Sector%20externo-%20II%202018.pdf>
- Banco Central de Costa Rica. (2019). *Evolución del índice mensual de actividad económica (IMAE), diciembre 2018*. Recuperado de https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Documentos/Sector%20Indices%20de%20Precios%20y%20de%20Cantidad/IMAE_DICIEMBRE_2018.pdf
- Banco Central de Nicaragua. (2018). *Informe trimestral del producto interno bruto - segundo trimestre*. Recuperado de https://www.bcn.gob.ni/publicaciones/periodicidad/trimestral/cuentas_nacionales/cuentas_nacionales_2.pdf
- Banco Central de Nicaragua. (2019). *Informe trimestral del producto interno bruto - tercer trimestre*. Recuperado de https://www.bcn.gob.ni/publicaciones/periodicidad/trimestral/cuentas_nacionales/cuentas_nacionales_3.pdf

- Banco Central de Nicaragua. (s.f.). *Banco Central de Nicaragua*. Recuperado de <https://www.bcn.gob.ni/estadisticas/>
- Banco Mundial. (07 de febrero de 2013). ¿Por qué el transporte de mercancías es tan caro en Centroamérica? *Banco Mundial Noticias*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/02/07/costos-del-transporte-en-centroamerica>
- Banco Mundial. (08 de febrero de 2013). Logística y transporte: gran camino por recorrer en Centroamérica. *Banco Mundial Noticias*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/02/07/logistica-transporte-en-centroamerica>
- Barquero, M. (6 de junio de 2018). Tránsito de mercancías en Nicaragua tarda hasta cuatro días debido a retenes. *La Nación*. Recuperado de <https://www.nacion.com/economia/negocios/transito-de-mercancias-en-nicaragua-tarda-hasta/KHO4JZHSP5BIHFODZITUGADEJA/story/>
- BBC Mundo. (31 de mayo de 2018). Qué es una guerra comercial, cuáles son sus armas y quiénes son sus principales víctimas. *BBC Mundo*. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-43309754>
- BBC Mundo. (23 de abril de 2018). Quién es Rosario Murillo, la extravagante mujer de Daniel Ortega y poderosa vicepresidenta de Nicaragua. *BBC Mundo*. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-36969850>
- Bejarano, M. (13 de diciembre de 2018). Cosep advierte sobre retroceso económico. *El Nuevo Diario*. Recuperado de <https://www.elnuevodiario.com.ni/economia/481408-cosep-economia-retroceso-crisis-nicaragua/>
- Bejarano, M., Espinoza, J., & Martínez Rocha, M. (29 de enero de 2019). Cosep: Reforma quebrará empresas. *El Nuevo Diario*. Recuperado de <https://www.elnuevodiario.com.ni/economia/484551-cosep-inss-crisis-nicaragua-reforma/>
- Blasco, E. J. (15 de agosto de 2018). La crisis de Nicaragua bloquea el paso del comercio en Centroamérica. *ABC Internacional*. Recuperado de https://www.abc.es/internacional/abci-crisis-nicaragua-bloquea-paso-comercio-centroamerica-201808140310_noticia.html
- Calderón, G., F. (agosto de 2012). Diez tesis sobre el conflicto social en América Latina. *Revista Cepal*, 7-30. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11546/107007030_es.pdf
- CentralAmericaData. (29 de enero de 2019). *Cómo asfixiar una economía* [sitio web]. Recuperado de https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Cmo_asfixiar_una_economia
- Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística. (2015). *Política marco regional de movilidad y logística de Centroamérica*. Recuperado de

<https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/a1a26454-ad62-4897-b407-ade0af9b019c/Politica+Marco+Regional++Movilidad+y+Logistica+Nov+2016-CR.pdf?MOD=AJPERES>

- Culshaw, F. (22 de julio de 2018). Historia repetida en Nicaragua. *El Observador*. Recuperado de <https://www.elobservador.com.uy/nota/historia-repetida-en-nicaragua-2018722500>
- Cunha, B. y Jaramillo, C. F. (2013). *Comercio y logística en Centroamérica* [sitio web]. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/23697>
- Duque, A. I. y Saffon, A. M. (2016). *Conflictos armados y comercio internacional: un estudio empírico*. Colombia. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10784/12104>
- Envío Digital. (2013). El Frente Sandinista colapsó, ahora es la maquinaria política de una familia. *Revista Envío*(370). Obtenido de <http://www.envio.org.ni/articulo/4639>
- Espinoza, E., Galdámez, C. y Escoto, A. S. (2018). *La facilitación del comercio en Centroamérica: acciones y estrategias después de Bali*. Ciudad de Guatemala: Secretaría de Integración Económica Centroamericana. Recuperado de <https://s3-us-west-2.amazonaws.com/web-sieca/ceie/DI-001-2018+Facilitaci%C3%B3n+del+comercio+en+Centroam%C3%A9rica.pdf>
- Fernández, P. N. (marzo de 2011). *La crisis financiera internacional y su impacto en las economías emergentes y en desarrollo*. Argentina: Repositorio Institucional de la Universidad del Aconcagua (UDA). Recuperado de <http://bibliotecadigital.uda.edu.ar/478>
- Ferrero, M. D. (2010). La Nicaragua de los Somoza (1936-1979). *Revista de Historia Contemporánea, 11*. Recuperado de <http://hispanianova.rediris.es/11/resenas/11r010.pdf>
- Flores C., R. (2009). *Observando observadores: Una introducción a las técnicas cualitativas de investigación social*. Santiago, Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile. Recuperado de <https://books.google.co.cr/books?isbn=956141094X>
- Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social (FUNIDES). (31 de octubre de 2018). *Proyección de la actividad económica para 2019*. Managua, Nicaragua. Recuperado de http://funides.com/media/attachment/NP_31.10.2018.pdf
- Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social (FUNIDES). (s.f.). *Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social* [sitio web]. Recuperado de <http://www.funides.com/>
- García, R. (2017). *Sistema arancelario centroamericano- Versión Universitaria* (Vol. 6). Alajuela, Costa Rica: Editorial R. García.
- García, J. y Murillo, Á. (17 de julio de 2018). Aumenta la presión internacional contra Ortega por la represión en Nicaragua. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2018/07/17/america/1531796427_481876.html

- González, D. (29 de octubre de 2018). Caen exportaciones e importaciones. *El Nuevo Diario*. Recuperado de <https://www.elnuevodiario.com.ni/economia/478169-exportaciones-importaciones-nicaragua-crisis/>
- González, R. (2009). Nicaragua. Dictadura y revolución. *Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 6(10). Recuperado de <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/memorias/article/view/474/251>
- Gutiérrez Wa-Chong, T. (7 de agosto de 2018). Gobierno minimiza efectos negativos de guerra comercial mundial. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/gobierno-minimiza-efectos-negativos-de-guerra-comercial-mundial>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (s.f.). *Estadísticas de Comercio Exterior*. Recuperado de <http://www.inec.go.cr/economia/comercio-exterior-0>
- Instituto Nacional de Información de Desarrollo. (2018). *Necesidades básicas insatisfechas (NBI) Encuesta continua de hogares (ECH) 2009 - 2017*. Recuperado de <http://www.inide.gob.ni/ECH/Modulo%20de%20Vivienda-ECH%202009-2017-NBI.pdf>
- Lehoucq, F. (julio-diciembre de 2013). La democratización en Centroamérica desde sus guerras civiles. *Revista Derecho Electoral* (16), 3-45. Recuperado de www.tse.go.cr/revista/art/16/fabrice_lehoucq.pdf
- Lima, L. (16 de julio de 2018). Cómo la crisis en Nicaragua afecta a Costa Rica, Guatemala, Honduras, El Salvador y Panamá de una forma "sin precedentes". *BBC News Mundo*. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-44802850>
- López, G. (2014). Del deseo universal de paz, del comercio como productor de la misma, y del pensamiento de Hume sobre el refinamiento en las artes. *Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades* (16). doi: 10.12795/araucaria.2014.i32.07
- Madrigal, M. L. (21 de junio de 2018). Daniel Ortega: el revolucionario que pasó a ser espejo del Somoza que derrocó. *El Financiero*. Recuperado de <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/daniel-ortega-el-revolucionario-que-paso-a-ser/SL25W6UV5VCDVO5RHU2CTO4HXM/story/>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2013). *Informe Anual de Labores 2012-2013*. San José, Costa Rica: Ministerio de Comercio Exterior. Recuperado de <http://www.comex.go.cr/media/1786/informe-de-labores-2013.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2018). *Análisis trimestral sobre la evolución de las exportaciones de bienes y servicios de Costa Rica*. San José. Recuperado de <http://www.comex.go.cr/media/6437/an%C3%A1lisis-trimestral-sobre-la-evoluci%C3%B3n-de-las-exportaciones-de-bienes-2510412018.pdf>

- Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). (18 de junio de 2018). *MOPT articula acciones para impulsar transporte marítimo ante crisis en Nicaragua*. Recuperado de https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/noticias!/ut/p/z0/fczNDoIwEATgV9EDx2YXqShH4I9UosQT9mK2UEkVW5RG8e0IMUZP3maS-QYEZCAM3XVJTltDVdf3Ijws0wX6a47JItxNMY6SZDjfYsCXAaxA_B90D_p0vYoYRE2IYoVqdGkgS-3NUdWbtU7djPVwY53ONU3spa6Uo1-XW-NU6yCr30Z9jHmb5psG6I89HBVjiargjG
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). (11 de julio de 2018). *Presidente Carlos Alvarado anuncia entrada en operación del ferry Costa Rica-El Salvador*. Recuperado de https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/noticias!/ut/p/z0/fczLDoIwFATQX9EFy-aWghWXxAdBiRpX2I250pZUsUVtfPy9JsToyt1MMmdAQAnC4s3U6I2z2Lz7VvBdvs5oulhpkfHNhKajohjMVjSK8wjmlP4P3g_mcD6LFESLtsJSXU1toVy7i8emN314dbEuoEvnTWVw7E5tozz-uspZrx4eyrYz6mNsZ67fxGiYBJRpRCk1J3
- Montori, A., Escribano, C. y Martínez, J. (2015). *Manual del transporte marítimo* (Vol. 1). Barcelona: Marge Books. Recuperado de <http://ebookcentral.proquest.com/lib/bibliouiasp/detail.action?docID=5045287>
- Olivares, I. (31 de enero de 2019). Cosep: Reforma “confiscatoria” generará cierre de empresas. *Confidencial*. Recuperado de <https://confidencial.com.ni/cosep-reforma-confiscatoria-generara-cierre-de-empresas/>
- Olivares, I. (29 de junio de 2019). En Nicaragua se reporta pérdida de 215.000 puestos de trabajo por conflictos sociales. *Seminario Universidad*. Recuperado de <https://semanariouniversidad.com/ultima-hora/en-nicaragua-se-reporta-perdida-de-215-000-puestos-de-trabajo-por-conflictos-sociales/>
- Pérez, G. (2013). *Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina*. Santiago, Chile: Naciones Unidas.
- Periódico Digital Centroamericano y del Caribe. (11 de septiembre de 2018). El Transporte en Centroamérica: importancia en la economía regional. *Periódico Digital Centroamericano y del Caribe*. Recuperado de <https://newsinamerica.com/pdcc/el-transporte-en-centroamerica-importancia-en-la-economia-regional-policy-brief-23/>
- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. (2018). *Estadísticas de comercio exterior*. San José, Costa Rica: Ingenio, Arte y Comunicación, S.A. Recuperado de https://procomer.com/downloads/estudios/estudio_estadistico_2017/Estadisticas2017.pdf
- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. (s.f.). *Retos y oportunidades para la oferta de alimentos diferenciados en Costa Rica*. Recuperado de <http://servicios.procomer.go.cr/aplicacion/civ/documentos/Estudio%20Alimentos%20diferenciados.pdf>

- Quintero Díaz, D. (11 de julio de 2018). Daniel Ortega, el liberador que se volvió un dictador. *El Espectador*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/el-mundo/daniel-ortega-el-liberador-que-se-volvio-un-dictador-articulo-799530>
- Redondo, M. (2018). La economía centroamericana de cara a 2018. *El Economista*, 71. Recuperado de <http://www.integrate.sieca.int/index.php/2018/01/25/la-economia-centroamericana-de-cara-a-2018/>
- Rivas, O. (24 de abril de 2018). Rosario Murillo, la primera dama con el poder más extravagante de Nicaragua. *Notimérica*. Recuperado de <https://www.notimerica.com/sociedad/noticia-rosario-murillo-primera-dama-poder-mas-extravagante-nicaragua-20180424150510.html>
- Sáenz, E. (04 de enero de 2019). Nicaragua no será otra Venezuela. *Confidencial*. Recuperado de <https://confidencial.com.ni/nicaragua-no-sera-otra-venezuela/>
- Sánchez, Y. (21 de junio de 2018). La obstinada sordera de Daniel Ortega. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2018/06/21/opinion/1529604121_663355.html
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (2017). *Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica*. Recuperado de <http://www.cocatram.org.ni/repica/Repicas/39Bz/Roberto%20Salazar%20-%20Politica%20Marco%20Regional%20de%20Movilidad%20y%20Logistica%20de%20Centroamerica.pdf>
- Serra, L. H. (2011). *Las representaciones sociales y la reproducción de la pobreza en Nicaragua*. CLASCO. Recuperado de <http://ebookcentral.proquest.com/lib/bibliouiasp/detail.action?docID=3200534>
- Serrano, A. (2012). *La Democracia y sus Desafíos*. Nicaragua: Fundación Friedrich Ebert. Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Nicaragua/cielac-upoli/20120813014431/caldera.pdf>
- Transparency International Secretariat. (2018). *El Índice de Percepción de la Corrupción (IPC)*. Transparency International. Recuperado de <https://www.transparency.org/cpi2018>
- Urrosolo, M. J. y Martínez, E. M. (2018). *Gestión Administrativa del comercio internacional*. España: Ediciones Paraninfo S.A. Recuperado de <https://books.google.co.cr/books?isbn=8428339562>
- Vidaurre Arias, A., & Bejarano, M. (05 de febrero de 2019). Funides prevé caída económica de 7.3%. *El Nuevo Diario*. Obtenido de <https://www.elnuevodiario.com.ni/economia/485077-funides-crisis-economica-empleos-pobreza-nicaragua/>

Apéndices

Cuestionario

El presente cuestionario fue desarrollado por Fergie Yanellis Villalobos Jiménez. El propósito de este consiste en recopilar información que forma parte del proyecto final de graduación para optar por el grado académico de Bachillerato en Comercio Internacional de la Universidad Internacional de las Américas.

Con la finalidad de profundizar en el problema de investigación “¿cuáles son las repercusiones comerciales que tuvieron las empresas del sector alimenticio costarricense en las exportaciones por vía terrestre con respecto al conflicto surgido en Nicaragua, en el 2018?” y guiar el estudio a la determinación de los impactos recibidos por las empresas costarricenses, se consideran las siguientes preguntas de investigación.

1. Según CADEXCO se estima que un 90% de las exportaciones costarricenses a Centroamérica se envían por medio terrestre, por lo cual requiere transitar por territorio nicaragüense. Tomando en cuenta que las protestas obstaculizaron el tránsito de mercancías, ¿qué tipo de pérdidas presentaron las exportaciones que se dirigían a destinos centroamericanos en la empresa que usted representa?
2. La situación en el país vecino provocó bloqueos por las rutas principales paralizando el comercio, causando que muchos transportistas estuviesen detenidos por largos períodos de tiempo y que las mercancías no fuesen trasladadas. ¿Estos bloqueos hicieron que las jornadas laborales en su empresa se vieran afectadas?
3. La logística es de vital importancia a la hora del intercambio comercial. Considerando la crisis que enfrenta el país vecino y que muchas mercancías se vieron atrasadas, ¿los procesos logísticos se debieron reestructurar para exportar a Centroamérica vía terrestre? Especifique.
4. Se sabe que los envíos vía marítima o aérea en comparación con el transporte terrestre, los costos incrementan hasta más de un 50%. Si la situación en Nicaragua sigue paralizando el libre comercio por medio terrestre por tiempo indefinido, ¿sería adecuado para la empresa optar por otro medio de transporte, ya sea aéreo o marítimo, para continuar con el intercambio comercial? Especifique la razón de la elección.

5. El tránsito de mercancías hacia el resto de la región centroamericana se ha visto dificultado. En el caso de que, su empresa haya decidido seguir utilizando el transporte vía terrestre como principal medio de exportación, aparte de los costos relacionados al traslado de las mercancías, ¿qué otros problemas se han presentado al exportar?
6. El conflicto político-social nicaragüense ha detenido el flujo del comercio hacia Centroamérica en repetidas ocasiones. ¿La empresa en la cual labora presentó problemas de producción o almacenamiento de productos? Si es así, especifique el tipo de afectación que enfrentaron.
7. La Fundación Internacional para el Desafío Económico Global (FIDEG) alertó que, debido a la situación actual que enfrenta Nicaragua, el índice de pobreza podría incrementar, provocando una contracción del consumo. Si el consumo se disminuye, ¿para su empresa es de vital importancia seguir exportando a Nicaragua? Comente la razón.
8. Permitir el comercio global, no sólo para las grandes empresas sino también, para las pequeñas y medianas empresas, es un factor clave de crecimiento. Aparte de las pérdidas monetarias que ha dejado la crisis socio-política nicaragüense. ¿Han perdido negociaciones o compras al no poder cumplir con los plazos de tiempo? Especifique.
9. Conociendo que el transporte terrestre es de gran importancia para Centroamérica y que, la ubicación de Nicaragua es una posición estratégica en el traslado de mercancías pero que actualmente el conflicto ha causado problemas, ¿qué otro medio de transporte decidió la empresa utilizar para seguir con las exportaciones hacia Centroamérica? Mencione la razón de la elección.
10. En meses anteriores, el tránsito de mercancías en Nicaragua tardó al menos 4 días debido a los retenes. Si la situación siguiese afectando el intercambio comercial e impidiendo el transporte de mercancías en la región centroamericana, ¿cree usted que el ferri Costa Rica - El Salvador es una alternativa ideal la cual se debe optar para las exportaciones hacia Centroamérica? Justifique.