

## ORIGINAL

## Regional International Trade: A Documentary Study in the Honduran Context

### Comercio Internacional Regional: Un Estudio Documental en el Contexto Hondureño

Aaron Fernando Umanzor Ortega<sup>a\*</sup>  

<sup>a</sup>Universidad Tecnológica de Honduras. San Pedro Sula, Honduras.

\*Corresponding Author: Aaron Fernando Umanzor Ortega 

**How to Cite:** Umanzor Ortega, A. F. (2025). Regional International Trade: A Documentary Study in the Honduran Context. Edu - Tech Enterprise, 3, 189. <https://doi.org/10.71459/edutech2025189>

**Submitted:** 10-11-2024

**Revised:** 20-02-2025

**Accepted:** 23-07-2025

**Published:** 24-07-2025

## ABSTRACT

**Introduction:** in Honduras, regional international trade has become important to achieve an effective integration of import and export operations that allows it to achieve a sustainable development that benefits the supply chain of both companies and countries that make up its main trading partners.

**Objective:** to determine the importance of regional international trade for Honduras.

**Method:** online documentary, through secondary data through quantitative analysis with data through descriptive statistics and qualitative content analysis of the literature through review based on evidence.

**Results:** it was evidenced that Honduras is an important contributor to the trade of the Central American region since in the intraregional and extraregional exports it has a 10,7% participation, in contrast in the imports 14,6%.

**Conclusions:** international trade in all areas has become an effective tool to achieve exchanges between different nations, however, at the regional level generates a positive impact between the countries that make up it, since its economy is dynamized thanks to the various partners that make up it, which allows to take advantage of each of its competitive advantages such as the case of Honduras with the Central American region.

**Keywords:** international trade; customs union; tariff; trade policy; foreign trade.

## RESUMEN

**Introducción:** en Honduras el comercio internacional regional se ha vuelto importante para lograr una eficaz integración de las operaciones de importación y exportación que le permita alcanzar un desarrollo sostenible que beneficie la cadena de suministro tanto de las empresas como países que conforman sus principales socios comerciales.

**Objetivo:** determinar la importancia del comercio internacional regional para Honduras.

**Método:** documental en línea, a través de datos secundarios mediante el análisis cuantitativo con datos a través de la estadística descriptiva y análisis de contenido cualitativo de la literatura mediante la revisión basadas en evidencias.

**Resultados:** se evidenció que Honduras es un contribuyente importante al comercio de la región centroamericana ya que, en las exportaciones intrarregionales y extrarregionales tiene un 10,7% de participación, en cambio en las importaciones 14,6%.

**Conclusiones:** el comercio internacional en todos los ámbitos se ha vuelto una herramienta eficaz para lograr intercambios entre diferentes naciones, no obstante, a nivel regional genera un impacto positivo entre los países que lo conforman, ya que, su economía se ve dinamizada gracias a los diversos socios que lo integran, lo que permite aprovechar cada una de sus ventajas competitivas tal es el caso de Honduras con la región de Centroamérica.

**Palabras clave:** comercio internacional; unión aduanera; arancel; política comercial; comercio exterior.

## INTRODUCCIÓN

El comercio internacional se ha vuelto fundamental para cada país ya que les permite mantener relaciones comerciales con diferentes bloques comerciales, regiones y sobre todo para darse a conocer en el exterior, es por ello que, los países se mantienen en constante innovación para poder diversificar sus mercados en cuanto a los diversos rubros empresariales que dinamizan la economía, por lo que surge la necesidad de analizar cómo el comercio internacional regional se desarrolla en el contexto hondureño.

Con base a ello, los países generan oportunidades para poder controlar los procesos que se vinculan a la internacionalización de los productos para regular las salidas y entradas de las mercancías del y hacia el exterior, por tanto, estos mecanismos permiten que los controles transfronterizos sean adecuados y apoyen la integración regional en función a mantener el desarrollo y crecimiento sostenible, además, de generar una cadena de suministro más eficiente entre aquellos países participantes. (Sidorova & Sidorov, 2021) por lo que resulta necesario determinar la importancia del comercio internacional regional para Honduras.

En ese sentido, las operaciones de comercio exterior vinculadas a la importación (compra) y exportación (venta) se ven favorecidas con el comercio internacional regional que se da entre países impulsando incluso un enfoque cada vez más asociado a la sostenibilidad lo que crea más conciencia en un consumo más resiliente con el medio ambiente y generando cambios en las formas de interacción comercial. (Aranibar-Ramos & Quispe-Ambrocio, 2023) Cuando se hace mención de comercio internacional generalmente se habla de importar que se refiere al ingreso de las mercancías con origen extranjero a territorio nacional, por otra parte, exportar que corresponde a enviar mercancías de origen nacional hacia un país al exterior, ambos, deben pasar por un proceso de cumplimiento sobre regulaciones aduaneras, pago o exoneración de impuestos, igualmente, cumplir con restricciones que los países de origen y destino tengan como reglas para dichas actividades comerciales, por lo que, se hace evidente que las negociaciones internacionales están condicionadas a una serie de procesos y requerimientos, por tanto, es necesario identificar como el comercio internacional regional se relaciona con las operaciones de comercio exterior. En consideración a estos procesos los países crean condiciones que mejoren las oportunidades del comercio entre regiones, entre estos están los Acuerdos Comerciales Regionales (ACR) que permiten mediante mecanismos arancelarios y legales apoyar al crecimiento económico de estas naciones a través del ingreso a nuevos mercados y de esta manera expandir su participación, generando una mejor competitividad y beneficios para aquellos actores como ser consumidores, trabajadores y empresas que les permitan mantener prácticas equitativas en materia de comercio justo, propiedad intelectual, inversiones, simplificación para los trámites en los procesos aduaneros así como administrativos que mejoren su logística como cadena de suministro. (Machado Espinosa et al., 2019)

Honduras cuenta con varios acuerdos comerciales, estos le ayudan a gestionar su comercio internacional entre regiones o países signatarios, lo que permite mantener relaciones comerciales de suma importancia para su producción nacional y de exportación, siendo el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) el más importante, también, según la Administración de Aduanas Honduras (ADUANAS) quién es la entidad responsable de la fiscalización y control de las mercancías de importación y exportación a través de los diferentes regímenes aduaneros, en su sitio web ha definido los siguientes ACR que tiene el país.

La articulación de alianzas comerciales entre naciones permite la facilitación del comercio internacional haciendo uso de normas y acuerdos comerciales multilaterales establecidos por la Organización Mundial del Comercio (OMC), por lo que, los países deben conocer las diferentes bases legales que aplica la negociación internacional lo que le permitirá el cumplimiento de las obligaciones contractuales contraídas y evitar los conflictos o controversias para mantener la función diplomática, al mismo tiempo, a través de este proceso se podrán definir los principales argumentos del contrato entre las partes, como los Incoterms, los precios y otros procesos importantes para lograr que los procedimientos vinculados a los Sujetos de Derecho Internacional puedan regirse bajo las normas contenidas en los tratados y demás fuentes del Derecho Internacional. (Castillo Argañarás, 2024) por lo que se vuelve necesario analizar cómo el comercio internacional regional se relaciona con los acuerdos comerciales.

Esto hace posible que los compradores y vendedores deban conocer las regulaciones comerciales internacionales en materia de aranceles para que sepan identificar las barreras a las que se enfrentaran en los países a dónde quieren realizar sus operaciones comerciales, la alza o disminución arancelaria puede impactar de formas diferentes en cada país, afectando o beneficiando a sus principales actores, es por ello que, se espera que generen políticas comerciales favorecedoras, que aporten mejores aranceles, ayuden a la facilitación del comercio internacional y la gestión en materia aduanera. (Zhigüe Sarango & Arias Montero, 2025)

En el caso de Honduras cuenta con diferentes tipos de aranceles que han sido identificados en el Gravamen a la Importación, elaborado por la Secretaría de Finanzas [SEFIN], (2022) dentro de los cuales se establecen:

1. Derechos Arancelarios a la Importación (DAI): son aquellos que gravan la importación de mercancías al territorio y dependen el tipo de producto,
2. Impuesto Selectivo al Consumo: que permite gravar la importación de vehículos nuevos o usados,
3. ECOTASA: que se asocia principalmente a la importación de vehículos usados y al sector del turismo,
4. Impuesto Sobre Producción y Consumo: que aplica específicamente a los cigarrillos, gaseosas, bebidas alcohólicas, otras bebidas fermentadas, alcohol etílico y alcohol desnaturalizado,

5. Impuesto Sobre Ventas (ISV): se aplica principalmente a las ventas de bienes y servicios,
6. Aporte para la Atención a Programas Sociales y Conservación del Patrimonio Vial (ACPV): aplica a los combustibles (gasolina, bunker, Diesel, LPG, Kerosina, Av. Jet).

**Tabla 1.**  
*Acuerdos Comerciales Regionales (ACR) signados por Honduras*

Nombre del Tratado	Decreto	Vigencia
Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Panamá		
Tratado General de Integración Económica CA		
El Salvador y Honduras con la República de China (Taiwán)	Decreto 006-2008	15/7/2008
Asociación entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Centroamérica.	Decreto 150-2019	1/1/2021
Centroamérica y Corea del Sur	Decreto 197-2018	24/1/2019
Honduras – Perú	Decreto 127-2016	1/1/2017
Canadá – Honduras	Decreto 251-2013	1/10/2014
Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica	Decreto 210-2013	1/8/2013
México y Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua	Decreto 65-2012	1/1/2013
Colombia – El Salvador, Guatemala y Honduras	Decreto 188-2007	27/3/2010
Centroamérica y Chile	Decreto 189-2007	18/7/2008
Centroamérica – Estados Unidos – República Dominicana	Decreto 10-2005	1/4/2006
Centroamérica y República Dominicana	Decreto 153-2001	19/12/2001

**Fuente:** información tomada de (Administración de Aduanas Honduras [ADUANAS], 2025).

**Nota:** estos acuerdos comerciales son de especial relevancia para el país de Honduras, ya que le permiten acceder a nuevos mercados, atraer inversión extranjera y promover el crecimiento económico del entorno empresarial.

Los diferentes tipos de aranceles y en especial este documento permite conocer las cargas impositivas que se pueden aplicar a la importación de mercancías que provienen del exterior, lo que ayuda a los importadores a facilitar el cumplimiento de sus obligaciones tributarias en cuanto al tipo de producto y su posición arancelaria de acuerdo a su descripción, lo que favorece a los auxiliares de la función pública aduanera en la elaboración de los trámites de las personas naturales y jurídicas enmarcados en la normativa tributaria y aduanera vigente. (Secretaría de Finanzas [SEFIN], 2022)

El comercio internacional regional permite que exista la posible reducción de aquellos obstáculos comerciales que impiden que se garantice el libre flujo de mercancías, es por ello que, las negociaciones multilaterales permitieron que la imposición de aranceles apoyara a la regulación del ingreso y salida de mercancías en cada país, con miras a proteger algunos de los sectores productivos específicos, y permitiendo de esta manera crear un eficiente mecanismo recaudatorio. (Padin, 2019) por lo que es evidente comprender cómo las regulaciones comerciales internacionales en materia de aranceles benefician al comercio internacional regional.

Teniendo en cuenta lo anterior, cada vez los países se preocupan por contar con una logística internacional más adecuada, que controle el desempeño de los puertos o aeropuertos en cuanto a su funcionalidad para generar una mayor facilitación de los servicios logísticos de las empresas que llevan a cabo sus operaciones de importación y exportación en dichas terminales logísticas garantizando así los procesos adecuados de la cadena de suministro. Esto permite que mejore la competitividad del país y de sus empresas, ello sugiere que los empleados que garantizan estos servicios mantengan un perfil y competencias profesionales competentes para certificar un desempeño del trabajo más óptimo, que ayude a reducir los tiempos de operación y despacho de las mercancías, también, mejore la calidad del servicio logístico. (Lázaro Guerrero et al., 2022)

Desde ese punto de vista los países se enfocan en desarrollar su infraestructura que apoye a las operaciones internacionales en función a mantener las capacidades competitivas para desarrollar las relaciones comerciales regionales, ya que los puertos, aeropuertos, carreteras y puntos fronterizos se vuelven necesarios para garantizar que el flujo comercial se lleve de manera adecuada y óptima, ello permitirá que exista movimiento de transporte en los diversos modos como ser: Marítimo, terrestre y aéreo, a través de diferentes medios que cubra las necesidades de cada país en la región y sobre todo la movilización dispuesta en las negociaciones que se realicen en el marco de la compra y venta internacional. Por lo que por infraestructura se entiende que es el conjunto de estructuras, obras de ingeniería, instalaciones físicas vinculadas a mejorar aquellos servicios marítimos, terrestres, férreas y aéreas. (Triana Cordoví & Galeano Zaldívar, 2020)

Lograr la eficiencia de la infraestructura de transporte permite facilitar las exportaciones e importaciones que se

realizan en cada frontera, marcando una salida y entrada enfocada en garantizar evitar los congestionamientos, mejorar el acceso a los puertos y aeropuertos con carreteras más adecuadas y seguras, además, las mejoras que se aporta a través del financiamiento para que las aduanas puedan facilitar mediante procesos más claros, precisos y escuetos la verificación de la carga, con tecnología y aplicaciones que les favorezca a la facilitación del comercio internacional entre regiones con operaciones más eficientes y resilientes con el medio ambiente. (Corrales C. & Mendoza Cota, 2021)

También, es preciso mencionar que el comercio internacional regional cada vez se vincula a una aplicación más resiliente hacia el cuidado del medio ambiente, generando medios de transporte y operaciones más conscientes del daño que causan, sobre todo que las estrategias de resiliencia se basan en fortalecer las cadenas de valor en el marco de una política comercial e industrial que vele por los intereses de las empresas y el país (García-Durán Huet & Ibáñez Díaz, 2021), es imperativo considerar que la globalización ha generado diversos cambios en las cadenas de suministro globales debido a que esta representa la interconexión de mercados lo que permite que los países trasciendan las fronteras y fomente una colaboración amplia entre naciones. (Merizalde Véliz et al., 2024) En este contexto, el transporte se define como el traslado de mercancías desde un lugar de origen hacia uno de destino manteniendo la calidad, flexibilidad y precios competitivos en los mercados internacionales. (Cabrera Cánovas, 2018) por lo que resulta necesario comprender que la infraestructura beneficia la logística internacional.

La interconexión entre mercados de diferentes países hace que las economías avancen, mejoren y se adapten a los procesos, en ese sentido, actualmente con la industria 4.0 y las innovaciones los diferentes sectores tanto portuarios, aéreos y terrestres en sus operaciones logísticas han tratado de mantener un proceso de transformación digital hacia el concepto de automatización 4.0 mediante nuevos requerimientos normativos y de conectividad, haciendo uso de tecnologías emergentes, nuevas y disruptivas que el mercado ha puesto a disposición para llevarlos hacia la digitalización. (González-Cancelas et al., 2020) Con base a lo anterior, la logística internacional se vuelve relevante ya que permite gestionar de forma eficiente el flujo de bienes entre países, haciendo uso de diferentes modos y medios de transporte, agentes logísticos, portuarios y aduaneros que permita coordinar el despacho aduanero y la distribución. (Lázaro Guerrero et al., 2022)

En relación a ello, los países enfrentaran diferentes retos en cuanto a la mejora de procesos, procedimientos y estandarización logística en el desarrollo de las operaciones del comercio internacional en sus regiones que les permita mejorar los mecanismos de gestión de la cadena logística a nivel Aero portuario y terrestre, estos desafíos les ayudarán a fortalecer la coordinación y comunicación que deben mantener los distintos actores del ámbito logístico-portuario para lograr una eficiente operación en sus embarques permitiendo de esta manera liderar la automatización para un comercio global competitivo.

**MÉTODO**

En cuanto al desarrollo del estudio se ha considerado de tipo documental en línea, a través de datos secundarios que permita analizar que el comercio internacional regional en el contexto hondureño tiene un desarrollo amplio, se lleva a cabo mediante esta metodología ya que, permitirá representar los hechos de manera ordenada y esquematizada, lo que hará fácil la relación entre los principales elementos que lo componen, obtener datos comparativos estadísticos entre diferentes periodos de tiempo en los que se han generado las operaciones comerciales entre países.

Asimismo, se podrá realizar a través de toda la información que se recaben diferentes tipos de análisis en especial el cuantitativo ya que se pretende realizar comparaciones a través de la estadística descriptiva, por otra parte, el análisis de contenido cualitativo será considerado para poder intervenir mediante la interpretación del investigador y la experiencia laboral en el campo del comercio internacional y logística. También, la revisión de la literatura se hizo mediante la revisión basadas en evidencias, la cual permitió a través de los estudios citados trabajar con datos secundarios (documentos de otros autores). (Arias-Odón, 2023)

**Tabla 2.**  
*Criterios de búsqueda utilizados*

Descripción	Detalle
Bases de datos	Revistas científicas indexadas, publicaciones institucionales.
Tipo de documento	Artículos científicos, libros, capítulos de libro, informes institucionales.
Campo de búsqueda	Título, resumen y palabras claves.
Términos de búsqueda	Comercio internacional regional, operaciones de comercio exterior, negociación, infraestructura, transporte, acuerdos comerciales, regulaciones comerciales, logística internacional.

Dentro de las fuentes secundarias principalmente utilizadas se consideran las páginas institucionales debidamente acreditadas por el Gobierno de Honduras, publicaciones del Sistema de la Integración Centroamericana y la

Secretaría de Integración Económica Centroamericana que permitirán obtener los principales datos estadísticos de Honduras y la región, conjuntamente con estudios científicos que permitan comprender la temática que se desarrolla en el contexto hondureño y de la región centroamericana.

**RESULTADOS**

Para el desarrollo de este apartado, ha sido necesario tomar información publicada en los diferentes informes de las entidades gubernamentales de origen nacional e internacional que dirigen y administran los datos de cada uno de los procesos que están vinculados al comercio internacional de Honduras y de la región. Para dar inicio a este proceso se ha tomado en cuenta el informe de comercio exterior de bienes, publicado hasta marzo 2025 por el Banco Central de Honduras [BCH], (2025) quien es el ente regulador que proporciona estas estadísticas en base a todas las operaciones que se efectúan en el marco de la importación y exportación de las mercancías.

**Tabla 3.**  
*Importaciones y exportaciones realizadas en Honduras a marzo 2025, en millones de USD*

Descripción	2023	2024	2025/P
Exportaciones FOB	\$ 2889,9	\$ 2748,6	\$ 3239,9
Importaciones CIF	\$ 4649,9	\$ 4562,6	\$ 4700,1
Balanza Comercial	-\$ 1759,9	-\$ 1814,0	-\$ 1460,2

**Fuente:** información adaptada del informe de comercio exterior de bienes del BCH, se hizo uso la moneda indicada en el documento original

En cuanto a las operaciones de comercio exterior, en las exportaciones se aprecia que entre el año 2024 y 2023 existe una disminución de -\$141,4 en millones de USD, en comparación al año 2025 y 2024 se valora un incremento del \$ 491,3 en millones de USD, lo que se ha visto beneficiado por varios factores, ya que, la industria de la manufactura es una de las más representativas, seguida de la actividad de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, aunque la agricultura se ha visto en dificultades debido a los efectos negativos que dejó en el 2024 la tormenta tropical Sara y que persistieron el primer trimestre del 2025, cabe mencionar que uno de los productos más favorecidos fue el café e industria camaronera.

En cambio, las importaciones comparando el año 2024 con el 2023 tuvieron una disminución de \$ -87,3 millones de USD, además, entre el 2025 y 2024 presentan un incremento de \$ 137,5 millones de USD las cuales se vieron principalmente representados por el consumo de suministros industriales, bienes de consumo, bienes de capital y alimentos y bebidas lo cual mantiene la producción nacional y consumo, también, de aquellos productos que son principalmente elaborados para su exportación hacia los diferentes destinos con los que el país tiene intercambios comerciales.

Estos datos son representativos ya que, su resultado brinda una balanza comercial negativa o deficitaria, lo que evidencia una afectación directa a las condiciones económicas de los habitantes del país, es necesario aclarar que este indicador por sí solo no es el que representa todas las dificultades negativas que puede tener la nación, sin embargo, que se mantenga en déficit prolonga la necesidad de compensarlo mediante el financiamiento a partir de deuda pública o privada del país para poder seguir comprando bienes o servicios, por lo que, se mantiene en un constante incremento el nivel de endeudamiento y también la pobreza, entre otros aspectos. Lo recomendable es que se pueda producir un alza en sus exportaciones y crear cuando mucho un equilibrio o superávit para favorecer de manera inmediata las condiciones de ingresos en función a los recursos económicos que puedan mejorar este resultado.

Por otra parte, la entidad Administración Aduanera de Honduras, (2025) a través de la Gerencia Nacional de Inteligencia en el informe de recaudación, estadística aduanera a marzo 2025, ha demostrado el proceso de recaudo tributario mediante los diferentes procesos que se gestionan en los puertos, aeropuertos, puntos fronterizos terrestres y aduanas que están distribuidos a lo largo del territorio nacional, dentro del cual se evidencia.

Con base a estos datos, se aprecia que Honduras tiene un alto crecimiento en sus operaciones aduaneras a lo largo de las diferentes aduanas que tiene, siendo la más representativa las operaciones marítimas con un 39,0%, es decir, los puertos vienen a ser parte fundamental en los trámites de importación y exportación de las mercancías, siendo Puerto Cortés uno de los más representativos en su participación, cuya recaudación acumuló L 6568,5 millones, representando el 45,2%, en segundo lugar el Puerto de Henecán reportó una recaudación de L 1597,4 millones, representando un 11,0% en el total recaudado, por lo que, las automatizaciones e inversiones que se realizan en estos centros operativos son necesarias y generan beneficios a la logística portuaria que se ofrece a sus principales clientes.

**Tabla 4.**  
Recaudación por tipo de aduana en millones de lempiras (L) a marzo 2025

Tipo de recaudación	Marzo 2025/ <sup>p</sup>	Marzo 2024	Incremento	
Recaudación aduana terrestre	L 5661,5	L 5160,8	L 500,7	9,7%
Recaudación aduana marítima	L 8811,8	L 8504,6	L 307,2	3,6%
Recaudación aduana aérea	L 59,2	L 10,2	L 49,0	480,4%

**Fuente:** información adaptada del informe de recaudación, estadística aduanera de ADUANAS, se hizo uso la moneda indicada en el documento original, por lo que aclara que la moneda oficial de Honduras es el Lempira o L, en ese sentido, este se refleja en dicha tabla.

Las operaciones terrestres son igual de fundamentales, ya que generan el 60,6% de las operaciones de recaudación, por lo que, la inversión en la infraestructura de carreteras y conexiones entre las principales vías de comunicación es vital, ya que, permiten mover un alto volumen de las mercancías de los diferentes rubros y el comercio entre países, especialmente en la región centroamericana, asimismo, en menor escala se encuentran las operaciones aéreas con un 0,4% en comparación a las demás, esto permite reconocer que cada vez se vuelve necesaria la diversificación de modos y medios de transporte, ya que, según las necesidades de los exportadores e importadores, así harán el ingreso o salida de sus mercancías con sus principales socios comerciales.

Estos datos ayudan a considerar que los medios de transporte juegan un papel fundamental en este proceso, por lo que la inversión en las diferentes vías y formas de comunicación se tornan fundamentales para un país, el hecho de poder brindarle a sus empresarios la oportunidad de poder movilizar sus cargas a través de una gestión logística diversificada hace que logre que su cadena de suministro sea más eficiente, al mismo tiempo, permite cumplir con las obligaciones contractuales que estos tienen con sus principales clientes en el exterior y a nivel interno, que lo hace más atractivo para la inversión extranjera.

Aunado a ello, es necesario reconocer que la diversificación de los diferentes modos de transporte e ingreso o salida de mercancías de un país, le permitirá a este brindar diversas formas de negociar los fletes para el traslado de los bienes, esto sugiere que los múltiples actores de la cadena de valor en el suministro como ser: Empresarios, clientes y proveedores, entre otros, puedan elegir los mejores medios de transporte para movilizar sus cargas garantizando que sus costos logísticos no sean un problema, esto con el fin de mantener su nivel de competitividad en el mercado contando con suministradores de servicios portuarios, navieros y aduaneros oportunos.

Asimismo, los países cuentan con diversas formas de mantener y administrar sus operaciones comerciales, para ello estos sugieren la imposición de aranceles ad valorem representados por aquellos impuestos que se aplican a bienes importados, además, esto para el país representa una forma de protección para la industria nacional, lo que permitirá a su vez generar ingresos para el gobierno y sobre todo regular el comercio internacional entre los diferentes países del mundo.

**Tabla 5.**  
Recaudación por tipo de impuesto en millones de lempiras (L) a marzo 2025

Descripción	Marzo 2024	Marzo 2025/ <sup>p</sup>	Valoración absoluta	Valoración relativa
			2025 / 2024	
ISV	L 8096,4	L 8514,3	L 417,9	5,2%
ACPV	L 2929,9	L 3067,5	L 137,6	4,7%
DAI	L 1821,7	L 1888,4	L 66,7	3,7%

**Fuente:** información adaptada del informe de recaudación, estadística aduanera de ADUANAS, se hizo uso la moneda indicada en el documento original.

En cuanto a las regulaciones comerciales internacionales en materia de aranceles de Honduras, los principales impuestos en función a las operaciones aduaneras que se realizaron se encuentra en primer lugar, el Impuesto Sobre Ventas (ISV) como el más representativo el cual está denominado con una tasa general que es de 15% y de 18% para las bebidas alcohólicas, cerveza y cigarrillos, en segundo lugar, el Aporte para la Atención a Programas Sociales y Conservación del Patrimonio Vial (ACPV) el cual aplica a los combustibles (gasolina, bunker, Diesel, LPG, Kerosina, Av. Jet) según la normativa legal contenida en el Decreto No. 41-2001 y en tercer lugar, se registran los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI) que está representado según el porcentaje establecido en el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano y sus Protocolos.

Cada uno es diferente y aplicará de acuerdo al tipo de mercancía y cómo se evalúen las preferencias arancelarias de acuerdo al gravamen a la importación, es decir, el documento que permite realizar la declaración e identificación de las mercancías importadas se verá gravada bajo un tipo de impuesto de acuerdo a la posición arancelaria que se ha establecido en función al Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) el cual consta con un código numérico

representado por diez dígitos que identifican: Los dos primeros, al capítulo; los dos siguientes, a la partida; el tercer par, a la subpartida; y los cuatro últimos, a los incisos arancelarios y de acuerdo a esta clasificación, se verifica la adjudicación del tipo de impuesto a pagar, todo ello permite la facilitación del comercio internacional y la gestión aduanera entre los países de la región y las declaraciones de las mercancías al amparo de una importación o exportación.

En relación al comercio internacional regional, la Secretaria de Integración Económica Centroamericana [SIECA], (2024) en el informe denominado: Estado actual de la integración económica centroamericana evidenció que Honduras dentro del marco a nivel regional destaca como el cuarto país en Centroamérica con un 6,9% con un movimiento de carga de 907,4 millones de TEU, respectivamente del total general de 13,1 millones de TEU de toda la región centroamericana con un total de 17 236 buques de comercio exterior atendidos, siendo de este dato el primer lugar de Panamá 63,7% el país con la mayor cantidad de tráfico de mercancías que se debe a la alta operatividad que tiene en el canal, segundo lugar Guatemala 13,5% y en tercer lugar Costa Rica 12,5% en el año 2023.

**Tabla 6.**  
Millones de USD y porcentaje de participación (%) en el 2023

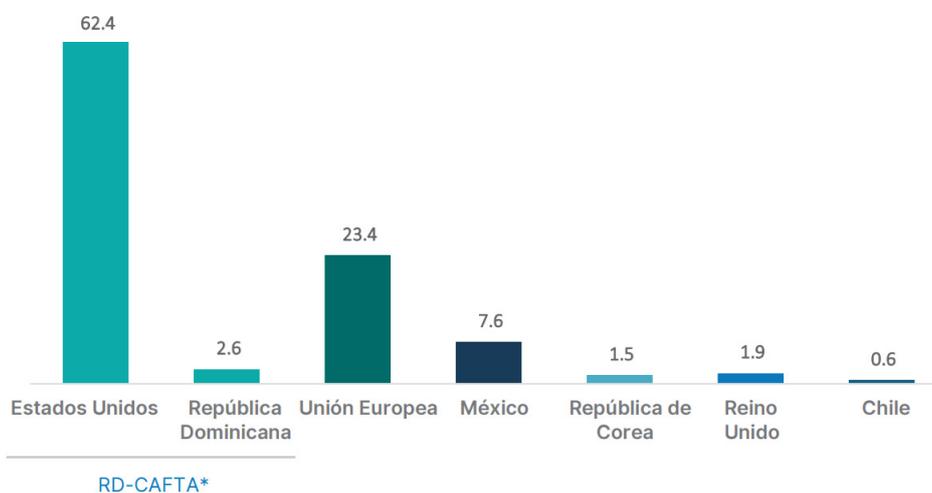
País	Exportaciones		País	Importaciones	
Costa Rica	\$ 18 140,90	32,7%	Guatemala	\$ 30 320,09	27,6%
Guatemala	\$ 14 186,01	25,6%	Costa Rica	\$ 22 515,90	20,5%
Nicaragua	\$ 7378,49	13,3%	Honduras	\$ 16 040,18	14,6%
El Salvador	\$ 6498,11	11,7%	El Salvador	\$ 15 648,33	14,2%
Honduras	\$ 5950,97	10,7%	Panamá	\$ 14 526,99	13,2%
Panamá	\$ 3366,95	6,1%	Nicaragua	\$ 10 916,35	9,9%
Centroamérica	\$ 55 521,43	100,0%	Centroamérica	\$ 109 967,84	100,0%

**Fuente:** información adaptada del informe estado actual de la integración económica centroamericana de la SIECA, se hizo uso la moneda indicada en el documento original.

En cuanto a las operaciones de comercio exterior a nivel regional, Honduras participa con un 10,7% en las exportaciones lo que representa el quinto país que genera un ingreso para la región con diferentes productos que se logran comercializar, dentro de los cuales destaca el café, aceite de palma, camarones, banano, azúcar, y productos textiles, por otra parte, en cuanto a las importaciones es el tercer país con una participación del 14,6% esto demuestra que tiene una alta dependencia de bienes y servicios extranjeros que son aquellos relacionados con la demanda de productos para la producción nacional y exportable como aceites de petróleo o de mineral bituminoso, automóviles, medicamentos y teléfonos celulares, entre otros, en ambos casos reconocidos a nivel intrarregional y extrarregional con los diferentes países fuera de su área geográfica que son sus principales socios comerciales.

**Figura 1.**

Aprovechamiento de los acuerdos comerciales en Centroamérica. Porcentaje de participación (%) con respecto al total exportado en el 2023



**Fuente:** información tomada del informe estado actual de la integración económica centroamericana de la SIECA.

A nivel centroamericano al 2023, se aprecia que el principal socio comercial es Estados Unidos, seguido de la Unión Europea (UE), lo que denota que en conjunto, todos los acuerdos comerciales a nivel regional con cada uno de los países que son sus principales socios comerciales impulsan la inversión extranjera, además, ello permite mejorar el entorno productivo así como fomentar el desarrollo económico sostenible de cada uno de los países que forman parte de este proceso y que en conjunto hacen que la economía a nivel regional sea impulsada.

Dentro del nivel de exportación Honduras es el cuarto país con un promedio del 10,7% dentro de la participación específicamente con los mercados de destino como ser: EE.UU., 10,1%, Centroamérica con 10,0%, Unión Europea (UE) con 16,8%, México 10,1% y China 0,7, demostrando de esta forma que el Acuerdo de Asociación que tiene con la UE ha tomado especial relevancia en sus relaciones comerciales al igual que con las demás naciones, lo que promueve la competitividad, sugiere la implementación de normas de calidad más exigentes que fortalezcan la oferta exportable, según la demandas y requerimientos de cada país.

La participación del comercio de exportaciones centroamericano está distribuida por EE.UU. con 37,4%, Centroamérica 26,7%, Unión Europea 13,9%, México 4,5% y China 3,4%, dentro de estos el país de Costa Rica se posicionó como el mayor exportador con un 32,7%, de los promedios y Panamá fue el principal exportador hacia China con un 70,7% de su comercio que puede verse favorecido por el canal que permite que las diferentes mercancías de este país puedan movilizarse hacia sus destinos finales.

Por otra parte, es necesario determinar que las importaciones ocupan un lugar importante en la economía centroamericana, ya que estas son las que apoyan su producción nacional y exportable para cumplir con los requerimientos tanto nacionales, intrarregionales y extrarregionales, dentro de lo cual el porcentaje de participación (%) en el año 2023 ha sido el principal socio comercial EE.UU., 29,8%, en segundo lugar, China 15,3%, en tercer lugar, Centroamérica 13,6%, en cuanto lugar, Unión Europea 8,0% y último lugar, México 7,8%, estos representan los principales mercados de origen de las mercancías extranjeras que ingresan al territorio nacional de cada uno de los países que lo integran.

Con base a estos datos, Guatemala con un promedio de 27,6% fue el principal país importador de la región, Costa Rica con el 20,5% se posicionó como el segundo, Honduras con un 14,6% el tercero, El Salvador con 14,2% el cuarto, Panamá con 13,2% el quinto y Nicaragua 9,9% en último lugar, demostrando de esta forma que existe una amplia diversidad de actores comerciales, así como una baja, media y alta dependencia hacia algunos de los socios con los que cada una opera sus necesidades, aunque no sea del todo concentrado en uno solo específicamente. En 2023 el Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, la República Dominicana y los Estados Unidos (RD-CAFTA) fue el más aprovechado y también, el Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea (AACUE) siendo los más representativos.

Estos resultados evidencian que Centroamérica es una región con un alto potencial de crecimiento, pese a que sus importaciones son mayores a las exportaciones lo que sugiere un déficit comercial, no obstante, mantiene una dependencia diversificada. En conjunto, la integración comercial impulsó la dinámica económica regional con mayores estándares de calidad y apertura global ya que cuenta con una infraestructura que contempla 14 Rutas terrestres que conectan las principales conexiones en Centroamérica (CA1-CA14), además, 17 puestos fronterizos intrarregionales y 10 puestos fronterizos periféricos (designados a la integración profunda), también, en conjunto 44 instalaciones portuarias (23 en el Pacífico y 21 en el Litoral Caribe), en cuanto a la estructura aérea cuenta con 21 aeropuertos internacionales y 25 nacionales, 2 hubs regionales ubicados en El Salvador y Panamá.

Por lo cual, existe un panorama comercial dinámico en la región, en el cual prevalece por una infraestructura robusta que permite fortalecer su conectividad regional e internacional para lograr que sus operaciones comerciales tanto de importación como exportación se vean beneficiadas. Asimismo, resalta la necesidad de comprender que su diversidad de socios mitiga riesgos y favorece el intercambio comercial entre las naciones que forman parte de sus acuerdos signados. La red vial, portuaria y aérea le permite consolidar un posicionamiento estratégico con una ubicación estratégica en la región para cada uno de sus integrantes. Todas las condiciones mencionadas hacen que sean un foco para la atracción de inversionistas extranjeros y potenciar la cadena de valor regional con un desarrollo más competitivo y sostenible.

Vinculado a ello, en la región centroamericana existe una unión aduanera entre los países de Guatemala, Honduras y El Salvador, y esto representa un acuerdo comercial que considera la eliminación de impuestos, aranceles o barreras arancelarias entre estos países que la conforman, además, de la adopción de un arancel externo común para aquellos productos que se importen, o exporten a terceros países u otros bloques comerciales. (Sistema de la Integración Centroamericana [SICA], 2023) todo ello se ha denominado como proceso de Integración Profunda que ha sido implementado entre estas naciones el cual tiene como fundamento legal aquellos instrumentos jurídicos de la integración económica centroamericana lo que ha permitido establecer la creación de un territorio aduanero único el cual cuenta con aduanas periféricas, puestos fronterizos integrados, libre tránsito, armonización arancelaria y requisitos sanitarios, pese a que existen todos estos elementos, debe tenerse en consideración que mantiene excepciones al libre tránsito como productos sin libre comercio.

Esta integración está considerada con una extensión territorial de 42 422 km<sup>2</sup> que representa el 57,1% de toda el área geográfica de Centroamérica, asimismo, con un total de exportación de bienes en el año 2023 con un valor de

\$ 26 635,1 en millones de USD lo que está representado por un 48% a nivel de toda la región según SIECA, (2024) los datos anteriores sugieren que contar con procesos que beneficien el libre comercio entre países permite que haya facilitación para el transporte de productos con libre circulación lo que mejora la competitividad de los países, ello sugiere que se incrementen las medidas de control y administración aduanera para todos los productos con y sin libre circulación.

Se aprecia que la región muestra fortalezas clave en torno a la conectividad que tiene por estar en una zona privilegiada, especialmente Honduras entre el pacífico y atlántico, además de su apertura con el aprovechamiento de la diversa infraestructura logística que tienen las naciones que componen la integración centroamericana, asimismo, su ubicación geográfica la convierten en un corredor comercial relevante para aquellos inversionistas que quieran aprovechar la diversidad de socios comerciales, que les permita tener una amplia ventaja competitiva y reducir vulnerabilidades externas.

Para efectos de los procesos de negociación, poder contar con diversidad de aeropuertos, puertos y rutas terrestres le permite que esto potencie su eficiencia para llevar a cabo las exportaciones e importaciones, es decir, poder movilizar sus mercancías de forma oportuna, lo que amplía sus oportunidades de generar diversas negociaciones para lograr cerrar contratos de comercio internacional, también, utilizar diferente tipos de Incoterms y negociar los mejores precios en transporte, mercancías y materias primas.

## DISCUSIÓN

La importancia del comercio internacional regional para Honduras representa un medio necesario para dinamizar su economía aprovechando su ubicación estratégica, lo que genera una cercanía con sus países vecinos permitiendo de esta manera reducir costos logísticos y facilitar el intercambio comercial de productos. También, su alta participación en las importaciones regionales demuestra que existe una dependencia comercial para favorecer la producción nacional, también, el proceso de integración profunda con El Salvador y Guatemala vigoriza el flujo comercial del libre comercio de algunos productos, lo cual mejora la competitividad regional, al contar con infraestructura compartida, se logran economías de escala y eficiencia en los procesos aduaneros. (Secretaría de Integración Económica Centroamericana [SIECA], 2024)

El comercio internacional regional se relaciona con las operaciones de comercio exterior hondureñas ya que están directamente asociadas por los flujos intrarregionales y extrarregionales tanto para sus exportaciones con una participación del 10,7% como para las importaciones con un 14,6% (Sistema de la Integración Centroamericana [SICA], 2023), lo que demuestra que se requieren procesos aduaneros ágiles en cuanto a sus procesos documentales y de despacho de la mercancía, también la armonización regulatoria en materia de aranceles que beneficie el flujo de las mercancías a través de sus fronteras con diferentes modalidades de ingreso o salida, sea marítima, aérea o terrestre. Que la región y en especial Honduras participe en una unión aduanera permite a los actores del comercio exterior optimizar sus tiempos de respuesta y reducir los costos operativos. (Sidorova & Sidorov, 2021)

La infraestructura beneficia la logística internacional ya que representa un factor preciso para el desarrollo del comercio intrarregional y extrarregional hondureño, principalmente porque permite la conexión con sus principales socios comerciales regionales. Honduras cuenta con puertos importantes que conectan los dos océanos pacífico y atlántico, también, carreteras como aeropuertos que permiten movilizar las mercancías generando de esta forma una conectividad amplia, lo que recalca la importancia de las inversiones para potenciar la conectividad y hacerlo un país más competitivo como punto de tránsito comercial, cabe mencionar que esto genera una amplia diversificación de medios de transporte. (Corrales C. & Mendoza Cota, 2021)

El comercio internacional regional se relaciona favorablemente con los acuerdos comerciales regionales que tiene Honduras con otras naciones, ya que estos facilitan de forma legal el incremento del comercio hacia otros países, aumentando su cuota de mercado, además, estos permiten que exista eliminación de barreras arancelarias mediante las reglas que se establecen para beneficiarlos con una disminución progresiva de algunos aranceles para ciertos productos (Castillo Argañarás, 2024), algunos de los más representativos en este contexto fueron el RD-CAFTA y el AACUE considerando que contribuyen a la estandarización de normativas técnicas, sanitarias y fitosanitarias que aumentan la calidad de las exportaciones, ello permite generar un entorno de negocios estable y atractivo para la inversión extranjera directa, reduciendo la burocracia de algunas operaciones aduaneras y comerciales con automatización de procesos. (Machado Espinosa et al., 2019)

Las regulaciones comerciales internacionales en materia de aranceles benefician al comercio internacional regional ya que permiten que países como Honduras tengan reglas claras y competitivas para generar sus procedimientos de importación y exportación, de esta forma se aplican diferentes tipos de aranceles ad valorem, como el ISV, DAI, ACPV, entre otros que se encuentran vinculados al Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) y al gravamen a la importación hondureño (Secretaría de Finanzas [SEFIN], 2022), ello permite armonizar las gestiones de los cobros que se deben hacer en cada trámite por cada aduana de ingreso o salida de la mercancía, lo que permite que disminuya cualquier conflicto normativo entre socios regionales. Esta estandarización mejora la transparencia para los actores logísticos y empresarios. (Padin, 2019)

## CONCLUSIONES

Se demostró que los países que participan en el comercio internacional regional se ven favorecidos por tener una variedad de oferta exportable como accesos a nuevos mercados, no obstante, es necesario subrayar que estas oportunidades sugieren mayor capacidad para inversiones en mejoras que permitan mantener una infraestructura adecuada y sobre todo condiciones para ser competitivos con un nivel de carreteras óptimas, puertos automatizados y con personal competente, así como, aeropuertos que permitan generar operaciones ágiles.

Se comprueba que en este contexto la automatización de los procesos vinculados a los trámites aduaneros para la liberación de la mercancía, permite agilizar las operaciones logísticas y sobre todo favorecer la cadena de suministro de las empresas que realizan sus importaciones y exportaciones por los medios que más les facilite las relaciones comerciales con sus principales clientes y proveedores, es por ello que, los países como Honduras invierten en sistemas que dinamicen estos procesos y les permita controlar las estadísticas que resultan de cada operación que se efectúa en cada una de sus aduanas marítimas, terrestres y aéreas.

Los acuerdos comerciales regionales con los que cada país hace su adhesión les permite acceder a nuevos mercados, obtener oportunidades de adquirir bienes y servicios con tasas arancelarias preferenciales, favoreciendo de esta forma el comercio entre naciones, por lo que, deben esforzarse en mantener procesos armonizados y actualizados, personal altamente capacitado en cada una de las áreas del comercio exterior, en materia de aduanas y transporte de mercancías, especialmente Honduras que cuenta con una Unión Aduanera y varios Tratados de Libre Comercio con naciones diversas, lo que le permite aprovechar las ventajas que estos les ofrecen.

La apertura que tiene los países al comercio internacional tanto intrarregional como extrarregional hace que estos se vuelvan más competitivos, en muchas ocasiones restrictivos para proteger su producción nacional y favorecerla, no obstante, el ingreso de nuevos competidores sugiere que las empresas locales se esfuercen por generar productos competitivos, con mejor calidad y precios competentes para un mercado cada vez más exigente, este proceso de globalización permite que los países generen un esfuerzo mayor para innovar y ser más atractivos.

Este estudio ha permitido demostrar que Honduras es un país muy importante para la región centroamericana como para la unión aduanera, con este proceso de integración profunda ha permitido que las operaciones de comercio exterior se dinamicen, sin embargo, denota que así como la nación hondureña tiene un alto déficit comercial lo mismo se traduce para la región, no obstante, es importante resaltar que se deben revisar los productos que puedan generar mayores exportaciones, ya que, en este contexto se pudo comprobar que depende únicamente de producción exportable que se asocia a la agricultura, productos textiles, entre otros, por lo que la diversificación es una buena opción que le permita lograr generar un incremento en sus exportaciones o disminuir sus importaciones.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Administración Aduanera de Honduras. (2025). *Informe de recaudación, estadística aduanera a marzo 2025*. ADUANAS. [https://www.aduanas.gob.hn/wp-content/uploads/2025/04/3\\_Informe\\_recaudacion\\_Marzo\\_2025.pdf](https://www.aduanas.gob.hn/wp-content/uploads/2025/04/3_Informe_recaudacion_Marzo_2025.pdf)
- Administración de Aduanas Honduras [ADUANAS]. (2025, 6 15). *ADUANAS*. [www.aduanas.gob.hn](http://www.aduanas.gob.hn): <https://www.aduanas.gob.hn/acuerdos-comerciales/>
- Aranibar-Ramos, E. R., & Quispe-Ambrocio, A. D. (2023). Exploración del comercio global: una revisión integral del comercio internacional y el comercio exterior. *Qui pukamayoc*, 31(66), pp. 85-100. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15381/quipu.v31i66.25573>
- Arias-Odón, F. (2023). Investigación documental, investigación bibliométrica y revisiones sistemáticas. *REDHECS*, 31(22), pp. 1-28. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9489470.pdf>
- Banco Central de Honduras [BCH]. (2025). *Informe de Comercio Exterior de Bienes a Marzo 2025*. BCH. <https://www.bch.hn/estadisticos/EME/Informe%20de%20Mercancias%20Generales/Informe%20Comercio%20Exterior%20de%20Bienes%20marzo%202025.pdf>
- Cabrera Cánovas, A. (2018). *Transporte internacional de mercancías*. Global Marketing Strategies S.L.
- Castillo Argañarás, L. F. (2024). Consideraciones sobre la negociación en el Derecho Internacional. *Revista Electrónica. Instituto de Investigaciones Ambrosio L. Gioja*(32), pp. 1-27. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9659703.pdf>
- Corrales C., S., & Mendoza Cota, J. E. (2021). Infraestructura de transporte y exportaciones en la frontera norte de México. *Revista de economía*, 38(97), pp. 10-34. <https://doi.org/https://doi.org/10.33937/reveco.2021.216>
- García-Durán Huet, P., & Ibáñez Díaz, M. (2021). *Comercio internacional y estrategias de resiliencia económica*:

*Una mirada desde Barcelona*. CIDOB. [https://www.cidob.org/sites/default/files/2024-09/31\\_CIDOB%20BRIEFINGS\\_CAST.pdf](https://www.cidob.org/sites/default/files/2024-09/31_CIDOB%20BRIEFINGS_CAST.pdf)

González-Cancelas, N., Molina Serrano, B., & Soler-Flores, F. (2020). El impulso de la digitalización de los puertos del sistema portuario español mediante el análisis Business Observation Tool. *Ingeniería y Desarrollo*, 38(2), pp. 338-363. <https://doi.org/https://doi.org/10.14482/inde.38.2.650>

Lázaro Guerrero, N. F., Meza Vega, L. J., & Torres Villamizar, J. A. (2022). Revisión de literatura sobre logística internacional: Un análisis de red y tendencias. *Económicas CUC*, 43(2), pp. 223–246. <https://doi.org/https://doi.org/10.17981/econcuc.43.2.2022.Econ.5>

Lázaro Guerrero, N. F., Meza Vega, L. J., & Torres Villamizar, J. A. (2022). Revisión de literatura sobre logística internacional: Un análisis de red y tendencias. *Económicas CUC*, 43(2), pp. 223–246. <https://doi.org/https://doi.org/10.17981/econcuc.43.2.2022.Econ.5>

Machado Espinosa, F. A., Guayasamín Segovia, C. F., & Castelli Villacres, E. V. (2019). Acuerdos Comerciales Regionales: Una Visión desde el Comercio Exterior en América Latina. *Revista Publicando*, 6(21), pp. 48-57. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7054916.pdf>

Merizalde Véliz, D. C., Mendieta Burgos, P. G., Estupiñán Loo, D. C., Briones Moreira, J. C., Siavichay Cabrera, S. F., & Suarez Bardelline, K. C. (2024). La globalización y su impacto en el comercio internacional, un análisis en el contexto de las cadenas globales de suministro. *South Florida Journal of Development, Miami*, 5(2), pp. 750-764. <https://doi.org/https://10.46932/sfjdv5n2-027>

Padin, J. M. (2019). Los aranceles aduaneros como herramienta de protección comercial. Límites y alternativas para repensar el caso argentino. *Ensayos de Economía*, 29(54), pp. 115-136. <https://doi.org/https://doi.org/10.15446/ede.v29n54.75883>

Secretaría de Finanzas [SEFIN]. (2022). *Gravamen a la Importación*. SEFIN. <https://piep.sefin.gob.hn/politica-tributaria/Gravamen-a-la-Importacion.pdf>

Secretaría de Integración Económica Centroamericana [SIECA]. (2024). *Estado actual de la integración económica centroamericana*. SIECA. [https://estadisticas.sieca.int/documentos/ver/202512016629901\\_Estado%20actual%20de%20integracion%202024%20-%2020012025.pdf](https://estadisticas.sieca.int/documentos/ver/202512016629901_Estado%20actual%20de%20integracion%202024%20-%2020012025.pdf)

Sidorova, E., & Sidorov, V. (2021). Ventanilla única regional para el comercio internacional. *Gestión de las Personas y Tecnología*, 14(42), pp. 120-139. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.35588/gpt.v15i42.5285>

Sistema de la Integración Centroamericana [SICA]. (2023). *SICA*. <https://www.sica.int/>: <https://www.sica.int/iniciativas/aduanas>

Triana Cordoví, J., & Galeano Zaldívar, L. (2020). Infraestructura en Cuba: retos para el desarrollo futuro. *Economía y Desarrollo*, 164(2), pp. 1-19. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=425565064001>

Zhigue Sarango, A. S., & Arias Montero, J. E. (2025). Impacto de los aranceles y políticas comerciales en el desarrollo económico del sector textil de Ecuador: Un análisis comparativo. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 9(1), pp. 3138-3160. [https://doi.org/https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v9i1.16067](https://doi.org/https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i1.16067)

### CONFLICTO DE INTERÉS

El autor declara no tener ningún conflicto de intereses, que puedan haber influido en los resultados obtenidos o las interpretaciones propuestas.

### FINANCIACIÓN

Este trabajo no ha recibido ninguna subvención específica de los organismos de financiación en los sectores públicos, comerciales o sin fines de lucro. Se llevó a cabo mediante recursos propios de los investigadores.

### CONTRIBUCIÓN DE AUTORÍA

Conceptualización: Aaron Fernando Umanzor Ortega.

Curación de datos: Aaron Fernando Umanzor Ortega.

Análisis formal: Aaron Fernando Umanzor Ortega.

Redacción – borrador original: Aaron Fernando Umanzor Ortega.

Redacción – revisión y edición: Aaron Fernando Umanzor Ortega.