UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG) EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS

TESIS

Presentada al Consejo Directivo

de la

Escuela de Ciencia Política

por

HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO

previo a

conferirse el Grado Académico de

LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

y el título profesional de

INTERNACIONALISTA

Guatemala, octubre de 2013

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

RECTOR MAGNIFICO
Lic. Carlos Estuardo Gálvez Barrios

SECRETARIO GENERAL
Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

DIRECTORA:	Licda.	Geidy Magali De Mata Medrano
VOCAL I:	Licda.	Mayra Villatoro Del Valle
VOCAL II:	Lic.	Juan Carlos Guzmán Morán
VOCAL III:	Lic.	Jorge Luis Zamora Prado
VOCAL IV:	Br.	Maylin Valeria Montufar Esquina
VOCAL V:	Br.	Román Castellanos Caal
SECRETARIO:	Lic.	Marvin Norberto Morán Corzo

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN DE EJERCICIO PROFESIONAL SUPERVISADO

COORDINADORA:	Licda.	Carmen Olivia Alvarez Bobadilla
EXAMINADORA:	Licda.	Mayra Villatoro Del Valle
EXAMINADORA:	Licda.	Sonia Abigail Pérez Pivaral

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN PÚBLICO DE TESIS

DIRECTORA:	Licda.	Geidy Magali De Mata Medrano
SECRETARIO:	Lic.	Marvin Norberto Morán Corzo
COORDINADOR:	Lic.	Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADOR:	Lic.	Henry Dennys Mira Sandoval
EXAMINADOR:	Lic.	Luis David Winter Luther

Nota: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis. (Artículo 74 del Reglamento de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política)

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, catorce de octubre del dos mil trece.----------

Con vista en los dictámenes que anteceden y luego de verificar la autenticidad de la certificación de Examen de Suficiencia y/o cursos aprobados por la Escuela de Ciencias Lingüísticas, se autoriza la impresión de la Tesis titulada: **EL IMPACTO SOCIOECNÓMICO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG) EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS.** Presentada por el (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, carnet No. 200512327.**

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Licda. Geidy Magali De Matá Medrano
Director(a) Escuela de Ciencia Política

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
DIRECCION

Se envía el expediente
c.c.: Archivo
9/myda

ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día veintiuno de septiembre del dos mil trece, se efectuó el proceso de verificar la incorporación de observaciones hechas por el Tribunal Examinador, conformado por: Lic. Henry Dennys Mira Sandoval, Lic. Luis David Winter Luther y Lic. Francisco José Lemus Miranda Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales, el trabajo de tesis: "**EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG) EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS (2008-2012)".** Presentado por el (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, carnet no. 200512327,** razón por la que se da por **APROBADO** para que continúe con su trámite.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador(a) de Carrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
SECRETARIA

c.c.: Archivo
8c/ myda.

ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día veinte de septiembre del dos mil trece, se realizó la defensa de tesis presentada por el (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, carnet no. 200512327**, para optar al grado de Licenciado (a) en **RELACIONES INTERNACIONALES** titulada: **"EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG) EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS (2008-2012)"** ante el Tribunal Examinador integrado por: Lic. Henry Dennys Mira Sandoval, Lic. Luis David Winter Luther y Lic. Francisco José Lemus Miranda, Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales. Los infrascritos miembros del Tribunal Examinador desarrollaron dicha evaluación y consideraron que para su aprobación deben incorporarse algunas correcciones a la misma.

Lic. Henry Dennys Mira Sandoval
Examinador

Lic. Luis David Winter Luther
Examinador

Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador(a) de Carrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
SECRETARIA

c.c.: Archivo
8b /myda.

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, diecisiete de septiembre del dos mil trece.----------

ASUNTO: El (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, carnet no. 200512327**, continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Licda. Carmen Olivia Alvarez Bobadilla, en su calidad de Asesor (a), pase al Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales para que proceda a conformar el Tribunal Examinador que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según Artículo Setenta (70) del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a) Escuela de Ciencia Política

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
DIRECCION

Se envía el expediente
c.c.: Archivo
myda/
7.

Guatemala, 10 de septiembre de 2013

Señora Directora
Licenciada Geidy Magali De Mata Medrano
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimado Licenciada:

Por medio de la presente le informo que asesoré la Tesis de la estudiante Hileen Elizabeth Nerio Mateo de la carrera de Relaciones Internacionales, el título de la tesis es "EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA –CIG- EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS (2008-2012). Se le hicieron las observaciones pertinentes a la misma y realizó las correcciones correspondientes.

Sin otro particular

Atentamente

Licda. Carmen Álvarez
Profesora Titular

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
SECRETARIA

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, cuatro de febrero del dos mil trece.----------

ASUNTO: El (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, carnet no. 200512327**, continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador (a) de Carrera correspondiente, pase al (a la) Asesor (a) de Tesis, Licda. Carmen Olivia Alvarez Bobadilla para que brinde la asesoría correspondiente y emita dictamen.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Licda. Geidy Magali De Matá Medrano
Director(a) Escuela de Ciencia Política

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
DIRECCION

Se envía el expediente
c.c.: Archivo
6/myda

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA

Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 23 de enero del 2013

Licenciado(a)
Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a)
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata

Me permito informarle que para desarrollar la tesis titulada: **"EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG) EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS 2008-2013"**, propuesto por el (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, carnet no. 200512327,** puede autorizarse como Asesor a la Licda. Carmen Olivia Alvarez Bobadilla.

Cordialmente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador(a) de Carrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
SECRETARIA

c.c.: Archivo
myda
5/

Edificio M5, Ciudad Universitaria, zona 12
PBX USAC: 2418 8000
EXTS.: 1471, 1473 y 1476
Guatemala, Centroamérica

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, quince de enero del dos mil trece----------

ASUNTO: El (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, Carnet 200512327**, continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador (a) del Área de Metodología, pase al (a la) Coordinador (a) de Carrera correspondiente, para que emita visto bueno sobre la propuesta de Asesor.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a) Escuela de Ciencia Política

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
DIRECCION

Se envía el expediente
c.c.: Archivo
4/ myda.

Guatemala, 22 de noviembre del 2012.

Licenciado(a)
Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a)
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata::

Me permito informarle que tuve a la vista el diseño de tesis titulado: "**EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG) EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS 2008-2013** , presentado por el (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NARIO MATEO, carnet no. 200512327**, quien realizó las correcciones solicitadas y por lo tanto, mi dictamen es favorable para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Boris Cabrera Cifuentes
Coordinador(a) del Área de Metodología

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
COORDINACION SOCIOLOGIA VESPERTINA

Se envía el expediente
c.c.: Archivo
myda/
3

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, quince de noviembre del año dos mil doce.----------

ASUNTO: El (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO**, **carnet no. 200512327**, continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose aceptado el tema de tesis propuesto, por parte del (de la) Coordinador (a) de Carrera pase al (a la) Coordinador (a) del Área de Metodología, para que se sirva emitir dictamen correspondiente sobre el diseño de tesis.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a) Escuela de Ciencia Política

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
DIRECCION

c.c.: Archivo
2/ myda.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA

Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 9 de noviembre del 2012

Licenciado(a)
Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a)
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata:

Me permito informarle que el tema de tesis: **"EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG) EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS 2008-2012"**, propuesto por el (la) estudiante **HILEEN ELIZABETH NERIO MATEO, carnet no. 200512327** puede autorizarse, dado que el mismo cumple con las exigencias mínimas de los contenidos de la carrera.

Cordialmente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Licda. Ruth Teresa Jácome de Alfaro
Coordinador (a) de Carrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Escuela de Ciencia Política
SECRETARIA

c.c.: Archivo
myda/
1

ACTO QUE DEDICO

A Dios:

Por regalarme la vida, por colmarme con sus infinitas bendiciones, por todo su amor, por ser mi guía y fortaleza en todo momento que me ha permitido alcanzar todas las metas en mi vida y ser la persona que soy hoy en día.

A la Virgen de Guadalupe:

Gracias por todo su amor y su luz, por abrazarme en momentos difíciles y ayudarme a salir adelante.

A mis padres:

Julio Gilberto Nerio Gutiérrez y Dora Elizabeth Mateo Morales de Nerio, por ser mi gran bendición, por cuidarme, protegerme, amarme y guiarme por el camino del bien. Por su apoyo incondicional al depositar su confianza en mí y permitirme cumplir mis sueños.

A mis abuelitos:

Javier Nerio (+) y Catalina Gutiérrez

Isaías Mateo (+) y Ostena Morales (+)

Gracias por ser mi todo, mi luz, mi guía, por su amor y sabiduría. Y a pesar de que tres de ustedes no estén físicamente, sé que me acompañan en este gran momento de mi vida.

A mis tíos, tías, primos y primas:

Por sus consejos, palabras de aliento, su cariño incondicional y todos los momentos que hemos compartido.

A mis sobrinos y sobrinas:

Gracias por ser la felicidad en mi vida, por entregarme en cada abrazo y travesura su amor y lo mágico de ser niño y niña, que mi triunfo sea un ejemplo para sus vidas.

A mi familia:

Gracias por todo su apoyo y sus palabras de aliento que me han ayudado siempre.

A mi novio:

Edgar José Olmedo Bran, gracias por estar siempre a mi lado, por hacer mi vida aún más feliz, por iluminar mis días con tu amor puro, único y sincero, por ser mi mejor amigo y darme las fuerzas para seguir adelante siempre.

A mis ángeles:

Mis abuelitos, tía Jesús Nerio, mi querido primo Adán Arturo Aldana Morales (Chato), don José Rony Olmedo López y tía Elvira Folgar, aunque no estén hoy a mi lado, gracias por todo su apoyo, cariño y los momentos compartidos.

A mis amigos y amigas:

Gracias por todo su apoyo, porque en cada persona encontré algo único que los caracteriza, por compartir todos esos grandes momentos y no dejarme caer en momentos difíciles, porque sin ustedes esta experiencia no hubiera sido igual y quedarán plasmados en este libro de mi vida que aún le faltan hojas por ser escritas,

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN i

CAPÍTULO I 1

ASPECTOS TEÓRICOS - METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN 1

1.1 Aspectos teóricos 1

1.2 Aspectos metodológicos 10

1.2.1 Métodos, técnicas y procedimientos que se utilizaron en la investigación 16

CAPÍTULO II 19

MARCO JURÍDICO INSTITUCIONAL 19

2.1 Leyes nacionales 19

Constitución Política de la República de Guatemala 19

Código Municipal y Ley del Servicio Municipal 25

Código Civil 29

2.2 Los Tratados de Libre Comercio vigentes en Guatemala 31

2.2.1 Acuerdos de Libre Comercio 32

2.2.2 Acuerdos de Alcance Parcial 37

2.2.3 Acuerdos Comerciales suscritos aún no vigentes 38

2.2.4 Acuerdos en materia social, desarrollo y medio ambiente 41

CAPÍTULO III

CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA, S.A (CIGSA) 45

3.1 La diferencia entre ambos: 45

3.1.1 Representantes legales de las mancomunidades 47

3.2 El proyecto 48

3.3 Infraestructuras y Capacidades 49

3.3.1 Línea de atraque 49

3.3.1.1 Grúas 50

3.3.1.2 Muelle 50

3.3.2 Capacidades 51

3.3.2.1 Capacidad de línea de atraque 51

3.3.2.2 Capacidad de almacenamiento de las terminales: 51

3.4 Trazado Ferroviario 52

3.4.1 Trazo 52
3.4.1.1 Descripción del trazado 53
3.4.2 Otras instalaciones 53
3.5 Sistema del Corredor 53
3.6 Estimación del tiempo de recorrido 54
3.7 Composición de Ferrocarril 55
3.7.1 Tiempo de carga de un tren 56
3.7.2 Tiempo de operación 57
3.8 Medios de Comunicación 58

CAPÍTULO IV

EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS 2008-2012

67
4.1 La economía nacional de Guatemala 67
4.2 Impacto socioeconómico 69
4.2.1 El Corredor Interoceánico de Guatemala a un costo menor 71
4.2.2 Alianza Público Privada desde lo Local 73
4.2.3 Pacto Social de la Alianza Público Privada desde lo Local 74
4.2.4 Participación de las Mancomunidades en el Corredor Interoceánico de Guatemala 75
4.3 Inversión Extranjera de la República Popular de China 78
4.4 ¿Qué sucede con otros proyectos similares en Centroamérica y México? 79
4.5 ¿De qué manera afectarían este proyecto? 83
CONCLUSIONES 85
ANEXOS 87
BIBLIOGRAFÍA 107

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla No. 1 Diferencia entre ambos 45
Tabla No. 2 Representantes Legales de las nueve mancomunidades 47
Tabla No. 3 Terminales y capacidad de línea de atraque 51
Tabla No. 4 Características de cada fase del tiempo de carga de un tren 56

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen No.1 Sistema del Corredor 54
Imagen No. 2 Relación dentro del Corredor Interoceánico de Guatemala 72

INTRODUCCIÓN

A través del tiempo, la historia ha manifestado varios hechos que han traído consigo efectos positivos como negativos, en su mayoría a los países en vías de desarrollo, tal es el caso de Guatemala, que sufre una problemática marcada como la inseguridad, la pobreza y extrema pobreza, la falta de oportunidades de empleo y superación que conllevan un malestar diario para la población guatemalteca.

A pesar de que existen programas paliativos preocupados por contrarrestar este malestar, diferentes razones como una fallida institucionalidad y auditoría de los mismos ha provocado que estos no cumplan de la mejor manera los objetivos por los cuales fueron creados.

Guatemala a pesar de que cuenta con un país rico en recursos naturales, no ha sido aprovechado de la mejor forma debido a su incorrecta distribución de los mismos, beneficiando a unos pocos y no a la mayoría de la población como se espera, en comparación con su compañero país centroamericano Panamá.

La mayor fuente de desarrollo de Panamá ha sido su famoso Canal de Panamá, desde el momento de su inauguración en el año de 1914, ha contribuido a un enérgico intercambio comercial, beneficiando a la economía panameña y mundial, así como garantizando el bienestar común de la población.

De la misma forma como ha impulsado el deseo de expandirse de otros países por la facilidad que existe en su funcionamiento y su beneficio a las economías mundiales, también ha contado con un nivel de desconfianza como cualquier proyecto que se implementa, sin embargo a través de los años, la opinión ha ido cambiando a tal punto que por la utilidad que este ha traído en estos años, han decidido expandirse para estar a la vanguardia del comercio mundial, pero a pesar de sus múltiples esfuerzos, no se darán abasto, lo que trae consigo el estancamiento del comercio perjudicando a las economías mundiales.

Por esta razón, en el año de 1999, se iniciaron estudios a futuro, de lo que podría suceder en el momento que el Canal de Panamá presentara esta problemática, lo que conllevo a pensar en un segundo plan que fuera de beneficio no solamente para la economía mundial, sino que también para el país que fuera elegido para implementar un nuevo canal.

Luego de estudios de pre factibilidad y viabilidad de cuál sería el país elegido para llevar este proyecto a cabo, determinaron que sería Guatemala, por su ubicación en el centro de América, beneficiando el comercio mundial por el hecho de acortar distancias para Estados Unidos, el resto de América así también para Europa, Asia, y los otros continentes, de igual forma beneficiar al país donde será construido.

A partir de este momento nace lo que es el Corredor Interoceánico de Guatemala, con negociaciones y permisos requeridos para su implementación en el país, luego de la autorización del mismo, se procedió a estudios concretos de impacto económico, social, ambiental, donde hará su recorrido este corredor en los departamentos de Izabal, Jutiapa, Jalapa, Zacapa, Chiquimula, Santa Rosa y El Progreso.

Los departamentos antes mencionados con sus municipios forman parte de nueve mancomunidades, las cuales son actores protagonistas en el Corredor Interoceánico de Guatemala, pertenecientes al Corredor Tecnológico de Guatemala, ya que entre los beneficios que traerá consigo es contribuir con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), estimando que la construcción de este proyecto tendrá un impacto socioeconómico positivo en el país.

Sin embargo a pesar de los avances que se han dado, también se han suscitado respuestas negativas por varios motivos, entre ellos la falta de credibilidad que no se pueda llegar a ejecutar el proyecto, un impacto ambiental irreversible, intimidación en el proceso de compra venta, etc.

Asimismo, es de vital importancia abordar este tema en estas dos variantes por la envergadura de este proyecto, ha despertado un interés en la población, ya que se espera que va apaliar en gran parte la problemática nacional de desempleo, pobreza y extrema pobreza que atañe a la población guatemalteca.

De igual forma, lo antes mencionado fue utilizado para comprobar los objetivos de la investigación, y se determinó que debido a que aún no se ha construido el Corredor Interoceánico de Guatemala, solamente se pueden hacer proyecciones, estimando que la construcción y el funcionamiento de este traerá beneficio a Guatemala y a los lugares aledaños, en al ámbito económico y social.

La presente investigación se divide en cuatro capítulos:

En el capítulo I, se abordan los aspectos teórico – metodológicos, donde se mencionan y explican los términos empleados en esta investigación, así como las teorías que son el sustento de la misma, como: teoría del desarrollo, teoría geopolítica y la teoría de sistemas, de igual forma se da a conocer la metodología que se implementó en la realización de la presente investigación.

En el capítulo II, se refiere al Marco Jurídico Institucional, esto porque es importante conocer las leyes nacionales que han sido el Marco Jurídico en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, de igual forma los diferentes Tratados Internacionales de los que el país forma parte, lo que permitió conocer que parámetros se deben de respetar en los diferentes procesos del desarrollo del proyecto a nivel internacional, así como cuáles serán las condicionantes al momento de llevarse a cabo las relaciones comerciales, en beneficio de los ámbitos: económicos, sociales y ambientales, del país y del resto del mundo.

En el capítulo III, se detalla la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, y los diferentes cambios que se han realizado, así como también una proyección de su funcionamiento al momento del inicio de sus actividades, de igual forma se incluye

el papel que desempeñan los medios de comunicación que han sido de gran ayuda para informar a la población de lo que tratará este proyecto.

El capítulo IV establece la parte medular de la investigación, tomando en cuenta la economía nacional, el impacto socioeconómico, el Corredor Interoceánico de Guatemala a un costo menor, la Alianza Público Privada desde lo local, Pacto Social, la participación de las mancomunidades y la creación de nuevas instituciones que beneficien a la sociedad guatemalteca, como estrategias para contribuir con los Objetivos de Desarrollo del Milenio, estimando que habrá un impacto socioeconómico positivo al momento de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país, asimismo como afectaría al corredor la creación de nuevos corredores.

Finalmente se incluyen las Conclusiones que se obtuvieron, los anexos donde se adjuntan las entrevistas realizadas a los actores primarios y secundarios del proyecto y las opiniones suscitadas por analistas políticos, de igual forma la Bibliografía utilizada en esta investigación.

CAPÍTULO I
ASPECTOS TEÓRICOS - METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Aspectos teóricos

La socioeconomía es un término creado por el sociólogo Amitai Etzioni, y lo define como un nuevo paradigma alternativo económico, la socioeconomía manifiesta que deben de conjugarse los aspectos económicos y sociales, lo que contribuye a mejorar el nivel de vida de la población tomando en cuenta la moral, cultura y valores del entorno. (Etzioni, 1988)

En relación con la investigación, el impacto socioeconómico se vincula con todo lo que ha generado y generará tanto en lo económico como en lo social la construcción de este corredor, así como su futuro funcionamiento, especialmente en las poblaciones que de alguna manera se ven involucrados con el proyecto por el trazo de este.

En las poblaciones aledañas al mismo se encuentran grupos de personas que viven en pobreza y extrema pobreza, este proyecto afectará sus vivencias como ser humano en el entorno social y económico, ya que los departamentos beneficiados en la región oriental cuentan con una pobreza total en Santa Rosa con un 57.77%, Jutiapa con un 51.54%, Jalapa con un 69.93%, Chiquimula con un 62.68%, Zacapa con un 55.00%, El Progreso con un 41.05% e Izabal con 58.66%, observando que poseen altos niveles de pobreza a nivel nacional, afectando el bienestar común de la población. (Encuesta Nacional de Condiciones de Vida, 2011)

Por lo tanto, el tema económico y social van tomados de la mano, debido a que entre ellos se dan vida por la importancia que poseen cada uno de estos ámbitos. En el libro Economía, se encuentra el término Economía como el estudio de la manera en que las sociedades utilizan los recursos escasos para producir mercancías valiosas y distribuirlas entre los diferentes individuos. (Samuelson & Nordhaus, 2002)

Con el paso del tiempo las grandes potencias se han comprometido con los países en desarrollo para contribuir en objetivos importantes que permitan un desarrollo sostenible. "Necesitamos un consenso internacional que posibilite el bienestar, la justicia social y una economía sostenible con base en principios y valores comunes. Al efecto, en los tiempos de crisis no hay que poner en peligro los impactos positivos de la globalización anteponiendo un proteccionismo nacional o regional. La orientación hacia el bienestar común, la legitimación democrática y la invulnerabilidad de la dignidad humana son el fundamento sobre el que se construye este consenso considerando particularidades culturales y sociales". (Benecke, 2012)

Asimismo Peter Harten en su libro La economía, sus leyes y sus misterios expresa que: "cualquier persona tiene necesidades, demandas o deseos que tiene que satisfacer o desearía ver cumplidas. Las necesidades que imprescindiblemente hay que satisfacer, incluso para hacer posibles las formas más simples de la vida, reciben el nombre de necesidades vitales. Están entre ellas la demanda de alimentos, bebidas, ropa y de un alojamiento donde vivir".

En Guatemala y en el resto del mundo, existen personas que viven en pobreza y extrema pobreza, debido a sus ingresos entre un dólar y menos de un dólar diario, estos no son suficientes para tener acceso a los servicios básicos, como respuesta a esta problemática se han creado programas sociales para apaliar esta problemática nacional, sin embargo la realidad es totalmente diferente, debido a que las instituciones gubernamentales entidades ejecutoras de estos programas no han funcionado de la manera esperada, por diferentes factores como una errada ejecución o una incorrecta auditoría, lo que conlleva que no se puedan cumplir los objetivos por los cuales fueron creadas, implicando que siga el malestar de los que padecen esta situación.

Uno de los indicadores que se deben de tomar en cuenta es el desarrollo que cada país posee. Héctor Font Viale – Rigo define el desarrollo, como la combinación de cambios mentales y sociales, técnicos e internacionales que hacen posible la

conservación y el logro de valores, tanto de substrato material como substrato no material, necesario para le elevación continua del nivel humano de la población e individuos que las componen, al ritmo más rápido posible, en la forma más irreversible y autónoma, con la relación costo beneficio social y económico más favorable teniendo en cuenta el respeto activo debido a la dignidad de la persona humana, las generaciones futuras, la solidaridad intranacional e internacional y el bien común universal.

Guatemala a pesar de sus altos índices de violencia e inseguridad, se destaca por su significativa belleza natural que posee, lo que ha determinado su turismo, beneficiando de esta forma la economía nacional, a pesar de que existe un lado negativo y positivo, el país posee abundantes recursos que aprovechados de la mejor manera pueden beneficiar en gran medida a los guatemaltecos y guatemaltecas. Louis-Joseph Lebret en su libro Dinámica concreta del desarrollo expresa, que entre las vicisitudes sufridas por el concepto de progreso, aparecían nuevas expresiones míticas que pretendían ser más precisas y técnicas. La valorización fue una de ellas. La riqueza o el progreso exigen que se saque mejor partido de los diversos recursos; recursos del suelo y del subsuelo, ríos y mares, energía atómica, infraestructuras ya establecidas o condiciones físicas favorables a su establecimiento, mano de obra disponible y su capacidad de utilización más productiva. La valorización requiere operaciones complejas coordinadas: mejoramiento o construcción de vías de comunicación y de puertos, regulación de los cursos de agua, regadío, desecación, implantación de industrias extractivas y de transformación, creación o aumento de los parques de medios de transporte, extensión del mercado, formación o inmigración de cuadros técnicos, elevación general del nivel técnico, orientación –si no planificación- de la economía por parte del Estado, establecimiento de una administración bien organizada y competente.

Cabe mencionar que el Presidente de la República, declaró de interés nacional el proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala Sociedad Anónima, S.A. (CIGSA), por medio del Acuerdo Gubernativo No. 270-2013.

Aunque existe un nivel más alto de preocupación por la desigualdad mundial, a esto se le suma como una respuesta negativa que obviamente lejos de ayudar, perjudican imponiendo ciertas barreras que siguen obstaculizando de una forma diferente a los países en desarrollo su deseo de superarse. La revista de ciencias sociales América Latina Hoy, publica Cooperación Internacional para el desarrollo, donde expone que: aunque las sucesivas rondas de negociaciones comerciales multilaterales han ido facilitando el acceso de los países en desarrollo (PED) al mercado internacional, también han puesto en evidencia los obstáculos, -especialmente, las restricciones internas de oferta- a los que todavía se enfrentan para aprovecharse de las potenciales ventajas de un comercio internacional más liberalizado. En muchos casos, una limitada capacidad productiva de bienes exportables o una insuficiente infraestructura física para hacer llegar esos bienes a los mercados internacionales han mermado sustancialmente las posibilidades de los PED.

Uno de los objetivos de lograr el desarrollo en todos aquellos países que no lo han alcanzado y por ende en Guatemala es que disminuya la desigualdad existente en las sociedades de los países en vías de desarrollo, tanto en la educación, el trabajo, la salud, vivienda, alimentación, seguridad, recreación, y mejora en la protección del medio ambiente. Héctor Rodolfo Orlandi en su libro Principios de Ciencia Política y Teoría del Estado, expresa: la economía determinada por su esencia, la vida económica (lo económico), consiste en una forma social de actividad o comportamiento económico o conducta económica social, y en la estructura del orden económico como en el proceso económico en "unidad de actos económicos y decisiones del poder", o sea relaciones en la interacción económica, relaciones de propiedad, producción, distribución e intercambio, para la satisfacción –necesidades- del bienestar material e inmaterial en orden al bien común.

Es derecho de toda persona, tener el acceso a los servicios básicos que le permitan gozar de una vida digna, donde cuente con las herramientas necesarias para garantizar el bienestar de cada familia y de la población entera. En el Informe nacional de desarrollo humano 2009-2010: Guatemala hacia un Estado para el

desarrollo humano, citan a Sabina Alkire, en el significado de desarrollo humano, tiene como propósito ampliar las libertades reales de las personas para que sean y hagan lo que valoran y tienen razón para valorar. En la práctica, también empodera a las personas para que participen activamente en el desarrollo de un planeta compartido. Se centra en las personas. En todos los niveles de desarrollo, el desarrollo humano se enfoca en las libertades esenciales: vivir una vida prolongada y saludable, adquirir conocimientos, disfrutar de un digno estándar de vida y edificar su propio destino. Estas libertades valoradas en sí mismas por muchas personas, también constituyen medios para otras oportunidades. (PNUD, 2009-2010)

Teoría del Desarrollo Económico

Una de las mayores preocupaciones de cada país como ya se mencionó, es poder alcanzar el desarrollo económico y social, que garantice el bienestar común de la población. En Guatemala, la realidad es diferente debido a que existe un alto nivel de desigualdad que conlleva que la mayoría de la población sean considerados pobres y extremos pobres, por falta de acceso a los servicios básicos, condenándolos a vivir en situaciones inhumanas totalmente precarias.

La teoría del desarrollo busca explicar, desde un punto de vista macroeconómico, las causas y el mecanismo del continuado aumento de la productividad del factor trabajo y las repercusiones de tal hecho en la organización de la producción, y por ende, en el modo como se distribuye y se utiliza el producto social. Esa labor explicativa se proyecta en dos planos. El primero implica el análisis del mecanismo del proceso de crecimiento en sí mismo, lo cual exige la construcción de modelos o esquemas simplificados de los sistemas económicos que existe, modelos basados en relaciones estables entre variables cuantificables y estratégicas. El segundo plano comprende el estudio crítico, comparado con una realidad determinada, de las categorías básicas definidas por el análisis abstracto, tomando en cuenta los siguientes factores (Furtado, 1982):

El excedente económico y las formas de dominación social

La absorción por el consumo de los aumentos ocasionales de la producción podría mejorar momentáneamente las condiciones de vida de la población, pero ninguna alteración experimentaría la capacidad productiva. Sin embargo, en cualquier sociedad se han formado grupos minoritarios que supieron apropiarse del excedente de la producción, ya sea que este ocurriera ocasional o permanentemente. Éste es el hecho simple y universal, que forma la base para el proceso de desarrollo.

En Guatemala no ha sido la excepción, ya que la riqueza está distribuida en unos cuantos, lo que provoca la desigualdad económica y social en la población, sin embargo con la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, esperando que esta situación no continúe siendo de esta forma, ya que se implentarán 30,000 fuentes de empleo como una solución a la problemática nacional.

La utilización del excedente

La forma de utilización del excedente de producción y la posición social del grupo que la realiza constituyen elementos básicos en el proceso social que genera el desarrollo.

Para que todo programa social o proyecto funcionen de la forma deseada, se necesita el correcto funcionamiento de los mismos con auditorías periódicas así como seguimiento en los mismos, de la misma forma aprovechando de la mejor manera la razón por la cual fueron creados para cumplir con los objetivos establecidos.

Asimetría de la involución económica

Un caso de esto, sería cuando se reducen por todas partes las transacciones, aumenta relativamente la producción destinada al autoconsumo, baja la productividad. El retroceso no es un movimiento simétrico al del progreso o desarrollo.

Luego de ya décadas de intercambio comercial entre un país y otro, así como entre regiones, ha provocado un avance en las relaciones entre estos, beneficiando a los que han hecho posible esta reciprocidad comercial para que pueda existir un avance en el desarrollo.

En Guatemala, ha existido la elaboración de programas estratégicos para apaliar la problemática nacional de pobreza y extrema pobreza que perjudica a la población, con la finalidad de que a mediano o largo plazo se puedan cumplir con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), y así lograr situaciones igualitarias, garantizando el bienestar común para todos.

Sin embargo, en estos últimos años, Guatemala ha colaborado con la implementación de un nuevo proyecto, el Corredor Interoceánico de Guatemala S.A. CIGSA, que se estima pueda ser de gran ayuda para toda la población, ya que generará fuentes de empleo, esto contribuirá a que se disminuya el nivel de pobreza y extrema pobreza, porque existirá un ingreso que permitirá que las personas beneficiadas de la región puedan tener acceso a los servicios básicos.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), ha considerado que el crecimiento económico es un condicionamiento que colabora pero sin embargo no es suficiente para la reducción de la pobreza. Por tal razón recomienda que exista lugar para una reorientación, que le permita el crecimiento a favor de los más necesitados, los pobres. Asimismo es necesario que se realicen cambios en las instituciones, leyes, reglamentos y prácticas para lograr el cambio, y alcanzar lo deseado, un desarrollo equitativo y el bienestar común.

Es por eso que entre los impactos económicos que ha traído este proyecto, es la generación de riqueza directa para las personas que vendieron sus tierras, más 3,500 familias de la región, al mismo tiempo la distribución de un 5% de las utilidades, a los 3,530 propietarios que venden sus tierras, por medio de usufructo, convirtiéndose en accionistas.

A esto sumarle la generación de empleo directo e indirecto, con 30,000 plazas en diferentes departamentos, dependiendo el puesto así serán los requisitos, es decir que se solicitará de gerencia, administración, operación, logística, etc., que la persona sea bilingüe (español-inglés), por la magnitud del proyecto y por las relaciones que se darán a nivel mundial. (Peralta, 2013)

Los impactos sociales, están entrelazados con los económicos, sin embargo desde que se dio lugar a la creación de este proyecto se han preocupado por la aceptación de todas las personas a nivel nacional e internacional, con el fin de cumplir con los estudios de viabilidad y factibilidad requeridos, asimismo los beneficios que este proveerá, es decir se estima que todas las personas beneficiadas directa e indirectamente contarán con un ingreso garantizado que les permita accesar a los servicios básicos, disfrutando de una vida digna, alcanzando el bienestar común.

Cabe mencionar que a estos dos impactos anteriores, se suma el de impacto ambiental, debido a que así como existen personas que aprueban la construcción, hay otros que no, debido a que ven amenazado el ecosistema guatemalteco, por la contaminación audiovisual, cambios de usos de suelos, amenazando la flora y fauna guatemalteca.

Teoría geopolítica

El Instituto de Geopolítica de Alemania, argumenta que "Geopolítica es la doctrina de las relaciones terrestres, de los desarrollos políticos" y se basa en los amplios fundamentos de la geografía, especialmente de la geografía política y es la doctrina de los organismos espaciales y de su estructura. (Alemania, SCRIBD)

El creador de esta teoría Halford Mackinder, señaló que la potencia con poder continental que tuviera además poder marítimo, se transformaría en dueña del mundo. En respuesta a lo anterior, se estima que con el transporte intermodal que

habrá a partir de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, conllevará a la apertura de nuevos proyectos que beneficiarán el comercio nacional e internacional. (Baldomir & Laviña, 1983)

Asimismo otro de los grandes impulsores del pensamiento geopolítico Alfred Thayer Maham, afirmó que ningún poder continental podía desafiar exitosamente el poderío de las naciones que tuvieran grandes flotas, lo cual les permitiría dominar los mares del mundo y el mundo mismo. Cuando den inicio las actividades en el Corredor Interoceánico de Guatemala, se estima que por la ubicación geográfica donde se encuentra el país será de beneficio para los países exportadores, tal es el caso de Estados Unidos, la Unión Europea, Asia, entre otros, que les saldrá a menor costo el transporte por Guatemala, que por Panamá, asimismo como es sabido los costos son más módicos por medio del transporte intermodal, ahorrando tiempo y capital.

Teoría de Sistemas

Horacio Baldomir y Félix Laviña en el Manual de Política Internacional Contemporánea, citan a Marcel Merle facilitando una definición de sistema social y dice que "es un conjunto de relaciones entre un determinado número de funciones ejercidas por un número determinado de actores situados en un medio específico y sometidos a un modo de regulación.

Para llevar a cabo la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, se ha necesitado y aún se necesita del trabajo de todos, en especial de los actores primarios, secundarios, y aquellas personas que serán beneficiadas por este proyecto, apegándose a lo establecido por las partes participantes, para que los estudios de prefactibilidad, factibilidad, viabilidad y sostenibilidad, realmente sea un aporte para la estimación del impacto socioeconómico positivo de este proyecto.

Paradigmas

En las relaciones internacionales existen algunos paradigmas, entre ellos el realista, este se apega a la realidad que padece cada país, tomando en cuenta el poder nacional que bajo la óptica de la escuela realista, es el control del hombre sobre las mentes y las acciones de otros hombres, a fin de cumplir con los intereses nacionales definidos y delimitados por un consenso político que unidos con la geopolítica, permite analizar cómo un país tiene la capacidad de influenciar y no dejarse influenciar de otros Estados. Su acervo se sustenta en el uso de la historia, geografía, política y estrategia, que tienen como objetivo proporcionar a los formuladores de política pública herramientas que permitan establecer la forma de alcanzar los objetivos de interés nacional, planteados por el sentir de la población (Colombia, 2009). En relación con el Corredor Interoceánico de Guatemala, a pesar de que el proyecto es de capital privado, el Estado tiene la obligación de garantizar el bienestar de los habitantes, que permita un avance no solo en el ámbito económico sino que también en el plano social, ambiental y cultural. De igual forma existe el paradigma idealista, el cual se vinculó con la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, por medio del liberalismo económico, ya que este posee una creencia en el progreso así como el libre intercambio, estos dos siendo variantes óptimas para lograr el desarrollo.

1.2 Aspectos metodológicos

La presente investigación recabó información acerca de un proyecto en Guatemala que se tiene prevista su realización para el año 2015, "La construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, Sociedad Anónima CIGSA", en cuanto a la medición se manifestaron indicadores, cuyos avances fueron analizados tomando en cuenta los años 2008 al 2012.

El objetivo general de esta investigación fue conocer el impacto socioeconómico de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), en las relaciones

comerciales nacionales e internacionales del país 2008-2012. Asimismo como objetivos específicos se plantearon: Determinar si el Corredor Interoceánico de Guatemala, Sociedad Anónima (CIGSA), será un instrumento de desarrollo para el país, Identificar la participación directa e indirectamente de los municipios que pertenecen a las nueve mancomunidades beneficiadas por el proyecto, Conocer los efectos negativos que existirán en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG) y Conocer los avances que se han dado en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG).

El Proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala

A través de los años se han dado acontecimientos en la historia que traen consigo soluciones en el ámbito: social, político, cultural, económico, etc., con la finalidad de beneficiar a un país, una región o regiones.

Tal es el caso de la iniciativa para la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), en donde se pretende que exista apoyo para todas aquellas personas que viven en los lugares aledaños a la ruta de este corredor, así como en el fortalecimiento de las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país.

El Proyecto es de carácter privado y consiste en la unificación de aproximadamente 1.400 fincas, que forman un corredor de 360 Kilómetros de largo por 140 metros de ancho; con dos superficies de 900 hectáreas, cada una en cada extremo del corredor, para la construcción de los centros logísticos internacionales, los cuales serán parte del sistema intermodal, para el transbordo interoceánico de contenedores, entre los océanos Atlántico y Pacífico. Y la prestación de servicios regionales de cabotaje[1] en Centroamérica, México y el Caribe. El corredor se ubica en la franja fronteriza este del país, cubriendo dentro de su área de influencia a Honduras y El Salvador. (*El corredor tecnológico de Guatemala, enfoque a los*

[1] Cabotaje consiste en el transporte marítimo, fluvial, lacustre, terrestre y aéreo de personas, mercancías y equipajes nacionales o nacionalizados, entre diversos lugares del territorio de un país (puertos, aeropuertos nacionales) por vehículos registrados en otro país

beneficios potenciales para empresarios inversionistas del área de influencia, 2011, p. 5).

Cabe mencionar que por los cambios que ha habido por diferentes situaciones, se ha rediseñado el trayecto, donde para el año 2013, se cuenta con 372 kilómetros de largo y 140 metros de ancho.

Este proyecto está siendo creado con el objetivo de unir mediante una franja de tierra los litorales del pacífico y atlántico, lo cual beneficiará la economía de Guatemala y sus alrededores, así como fortalecerá las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país, razón por la cual dicho proyecto ha requerido de una serie de estudios de impacto social, ambiental, de mercado, y la viabilidad de compra de las propiedades que integrarán el Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), con la finalidad de abarcar todos los sectores sin dejar ningún espacio incompleto garantizando la seriedad y el compromiso con Guatemala.

En todos los proyectos que se llevan a cabo en el país y en el resto del mundo, así como benefician a una parte de la población, perjudican a otro grupo, es decir aquellas personas que viven en los lugares donde va a ser construido el Corredor Interoceánico de Guatemala, S.A. (CIGSA), debido a que estarán expuestas a todo tipo de contaminación audiovisual y de sobrepoblación que este conllevará.

Este será un proyecto de capital privado, donde se tomarán en cuenta leyes nacionales que ampararán a las personas involucradas, directa e indirectamente, habitantes de caseríos, aldeas y municipios que forman parte de las mancomunidades[2] beneficiadas.

Para la creación del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), se han basado en varios estudios (sociales, económicos, ambientales, etc.) respuesta a esto es que

[2] Según el artículo 49 del Código Municipal y Ley de Servicio Municipal, explica que las mancomunidades son asociaciones que se instituyen como entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia, constituidas mediante acuerdos celebrados entre los concejos de dos o más municipios, de conformidad con este código, para la formulación común de políticas públicas municipales, planes, programas y proyectos, así como la ejecución de obras y la prestación eficiente de servicios municipales.

durante los últimos diez años, la temática de competitividad en las exportaciones de los países, ha cobrado una importancia determinante, en el desarrollo de los países con economías emergentes en todo el mundo, principalmente en Asia y Latinoamérica. Esta competitividad, producto de la asociación de varios factores productivos; como la disponibilidad de mano de obra, infraestructura productiva y rutas comerciales adecuadas, han permitido la consolidación de nuevos líderes mundiales productivos, como China Continental e India, provocando un desarrollo económico en regiones históricamente pasivas, en el ámbito del comercio internacional en las últimas décadas (ODEPAL, 2011)

Este aumento en la demanda agregada mundial de bienes y servicios principalmente en los Estados Unidos y la Unión Europea ha creado que exista un mercado amplio, donde la velocidad de crecimiento del comercio es superior a la velocidad de respuesta concerniente a la logística, infraestructura y comercio, lo que conlleva que exista un nivel de saturación tanto en los puertos como en las rutas comerciales, en el Canal de Panamá provocando pérdidas mundiales al momento de la entrega impuntual de las mercaderías que se exportan e importan.

Cuando se hace referencia a un comercio interoceánico, se puede asociar con el Canal de Panamá, este ha sido utilizado para transportar buques que cuentan con una enorme fuerza y solidez que trasladan contenedores con diferentes mercancías que se exportan e importan de un continente a otro, fortaleciendo así las economías mundiales, las relaciones nacionales e internacionales entre los países actores.

Sin embargo a pesar de que al hablar de este Canal, se conoce que está capacitado para sobrellevar todo lo concerniente a un comercio grande y exigente, este ha sido más bien el único que han utilizado para las transacciones económicas, provocando la saturación de las vías marítimas sin lugar a darse abasto por el excesivo tráfico de buques.

Por su parte, la Autoridad del Canal de Panamá, previno de forma poco anticipada, este crecimiento en su demanda, ya que no es hasta el año 2006, cuando se autoriza a través de un referéndum, la ampliación por medio de la construcción del tercer juego de esclusas[3], previsto a inaugurarse en agosto del año 2014. Dicha ampliación permitirá un aumento en su capacidad de manejo levemente superior al 54% de toneladas CPSUAB[4], enfocado principalmente al manejo de carga contenerizada. Los estudios realizados han mostrado que las tendencias de crecimiento en el comercio internacional, ya tomando en cuenta la recuperación en el 2010, podrían estar utilizando el máximo de su nueva capacidad instalada, e inclusive saturar al Canal de Panamá, en el mismo año de la inauguración del tercer juego de exclusas en el año 2014 *El corredor tecnológico de Guatemala, enfoque a los beneficios potenciales para empresarios inversionistas del área de influencia*, 2011, p. 3).

Por tal razón al hacer los estudios respectivos antes mencionados, despierta el interés por empresarios de Japón y de Barcelona en construir una vía intermodal alterna en la que esté capacitada para suplir todas las necesidades que requiere y exige el comercio internacional, dejando en manos de la Oficina de Enlace y Negocios para América Latina (ODEPAL) la estructuración, promoción y desarrollo del proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG).

El proyecto inicia con pláticas a futuro en el año de 1999, sin embargo la investigación se determinó como período de estudio del año 2008-2012, debido a que es a partir de ese momento, donde se pone en marcha los estudios pertinentes antes realizados, para delimitar la ubicación geográfica del proyecto, se inicia con las negociaciones entre Barcelona y Guatemala, para establecer las relaciones con aquellas personas propietarias de los terrenos donde hará su recorrido el Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), en el transcurrir de esos cuatros años finalmente se ha logrado llegar a un acuerdo con las partes, en el proceso de compra-venta por medio de usufructo, pasando a ser accionistas, con la intervención del Banco de

[3] Las esclusas son obras hidráulicas que permiten vencer desniveles concentrados en canales navegables, elevando o descendiendo los navíos que se encuentran en ellas

[4] La tonelada neta CPSUAB (Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques) se refiere a la capacidad cúbica del buque para transportar carga.

Desarrollo Rural, S.A (BANRURAL, S.A) bajo la condición de que todo este procedimiento se realizará con depósitos bancarios, para garantizar el capital de las personas, evitando mal manejo del mismo, es por eso que estos años son considerados como los más importantes en la estructuración, promoción y desarrollo del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), de igual manera los años venideros donde se estima el concretar el proyecto.

La investigación se realizó en los departamentos por donde hará su recorrido el Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), situados en la región Nor-Oriental de Guatemala, así como en la ciudad capital situada en el sur-centro del país, ya que estos son clave en la ejecución y desarrollo del proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG).

Con la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, se estima que al momento de su funcionamiento, colaborará con el desarrollo del país, por la implementación de 30,000 nuevas plazas destinadas a aquellas personas que cuenten con los requisitos requeridos por las empresas que conforman la estructura corporativa.

En el proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala, existe un Pacto Social donde respalda y delega derechos y responsabilidades a cada uno de los accionistas, de igual manera este es el instrumento de carácter jurídico, donde los 46 municipios por medio de las 9 mancomunidades, la Asociación Poder para Todos y la Oficina de Enlace y Negocios para América Latina (ODEPAL), comprometiéndose a establecer un marco de normas precisas y claras con obligatoriedad en el cumplimiento de estas para todas las personas que constituyen este corredor para que se pueda consolidar la certeza jurídica permanente que permita la correcta articulación y ejecución de este proyecto.

Entre los efectos negativos considerados, están una contaminación audiovisual, el daño a la biodiversidad, a los diferentes ecosistemas y al paisaje

guatemalteco, interferencia con otras actividades económicas por diferentes situaciones como el retraso en operaciones y entrecruzamiento con los diferentes comercios que existen y existirán en el lugar, así también los riesgos por conflictos por organizaciones sociales en pro del medio ambiente.

Asimismo luego del proceso de investigación se estima que la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala generará un impacto socioeconómico positivo en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país.

Es de vital importancia abordar el tema del Corredor Interoceánico en el marco de las Relaciones Internacionales, ya que al momento de iniciar las actividades en este corredor, se incrementará el vínculo que existe entre Guatemala y el mundo, fortaleciendo el aspecto socioeconómico del país.

1.2.1 Métodos, técnicas y procedimientos que se utilizaron en la investigación

La investigación que se realizó fue de tipo documental, ya que se revisó una serie de documentos relacionados con el tema, tales como: libros, publicaciones en revistas, periódicos, informes, información electrónica disponible y todo tipo de material referente al Corredor Interoceánico de Guatemala, Sociedad Anónima (CIGSA), así como también de los temas de economía, sociedad, medio ambiente con el fin de profundizar en el tema, interpretarlo y analizarlo guiados por los objetivos de la investigación.

Se utilizó el método descriptivo para caracterizar las situaciones, actitudes, costumbres, tradiciones, etc. de los actores y escenarios en dicho proyecto para poder determinar el Impacto socioeconómico de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), y poder deliberar la hipótesis positiva del proyecto, así mismo el método analítico ya que por medio de la investigación y la relación con las personas se observó las diferentes opiniones y la participación de los

actores primarios y secundarios que permitieron comprender la ayuda que este proporcionará al momento de su construcción.

Las técnicas que se utilizaron para la investigación fueron: la técnica documental, ya que se recopilará información sobre las teorías que sustentarán la investigación; la técnica de campo que permitió la observación en contacto directo con el objeto de estudio, la entrevista a través de la cual se obtuvo información por los testimonios de las personas que estarán involucradas directa e indirectamente en el proyecto de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, estas técnicas permitieron cumplir con los objetivos planteados y así poder dar un aporte con esta investigación.

Se empleo también el Monitoreo de Medios como los periódicos y revistas, ya que se investigaron las diferentes publicaciones que se han dado en torno a este tema, también se consultaron las redes sociales tomando en cuenta las noticias más relevantes y las opiniones que ha suscitado la Construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, Sociedad Anónima (CIGSA).

Se realizó la entrevista directa a expertos en el tema de comercio nacional e internacional, así como a los actores principales y secundarios en este proyecto, los cuales fueron:

- Gerentes de las Mancomunidades que conforman el área de influencia del proyecto.
- Director de Asesoría Legal del proyecto.
- Directores de las Divisiones Municipales y de Planificación de los departamentos beneficiados por el proyecto.
- Personas involucradas directa e indirectamente en el proyecto.

Para enriquecer la investigación se participó en las siguientes actividades:

- Asistencia a talleres que se han llevado y se llevarán a cabo en relación con el tema del Corredor Interoceánico de Guatemala, Sociedad Anónima (CIGSA).
- Equipo de grabación por medio de teléfono móvil para los diferentes talleres y reuniones con los encargados del proyecto.

La fase final fue destinada para la elaboración del informe que concluye la investigación iniciada tiempo atrás, lo que permitió analizar la información obtenida, para determinar las conclusiones correspondientes.

CAPÍTULO II

MARCO JURÍDICO INSTITUCIONAL

2.1 Leyes nacionales

Para que el proyecto de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, Sociedad Anónima (CIGSA) se lleve a cabo se han tomado en cuenta leyes nacionales e internacionales, con el fin de no violar la soberanía de Guatemala, así como también apegarse a los diferentes Tratados Internacionales que el país ha ratificado para su conveniencia y cumplimiento en materia social, económica y ambiental.

Constitución Política de la República de Guatemala

En primer lugar, se hace mención a la Constitución Política de la República de Guatemala en temas como la garantía a la propiedad privada, protección al derecho de propiedad, libertad de Industria, comercio y trabajo, etc.

Tal es el caso de los siguientes artículos:

Artículo 39. Propiedad privada: "se garantiza la propiedad privada como un derecho inherente a la persona humana. Toda persona puede disponer libremente de sus bienes de acuerdo con la ley".

Artículo 41. Protección al derecho de la propiedad: "por causa de actividad o delito político no puede limitarse el derecho de propiedad en forma alguna. Se prohíbe la confiscación de bienes y la imposición de multas confiscatorias[5]. Las multas en ningún caso podrán excederse del valor del impuesto omitido".

[5] Se debe de tener claro que una multa es confiscatoria cuando se da la pérdida de bienes por cualquier motivo a favor del Estado.

Artículo 43. Libertad de industria, comercio y trabajo: "se reconoce la libertad de industria, de comercio y de trabajo, salvo las limitaciones que por motivos sociales o de interés nacional impongan las leyes".

Artículo 101. Derecho al trabajo: "el trabajo es in derecho de la persona y una obligación social. El régimen laboral del país debe organizarse conforme a principios de justicia social".

Artículo 118. Principios del régimen económico y social: "el régimen económico y social de la República de Guatemala se funda en principios de justicia social. Es obligación del Estado orientar la economía nacional para lograr la utilización de los recursos naturales y el potencial humano, para incrementar la riqueza y tratar de lograr el pleno empleo y la equitativa distribución del ingreso nacional. Cuando fuere necesario, el Estado actuará complementando la iniciativa y la actividad privada para el logro de los fines expresados".

Artículo 119. Obligaciones del Estado: "son obligaciones fundamentales del Estado:

a) Promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza;
b) Promover en forma sistemática la descentralización económica administrativa, para lograr un adecuado desarrollo regional del país;
c) Adoptar las medidas que sean necesarias para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de los recursos naturales en forma eficiente;
d) Velar por la elevación del nivel de vida de todos los habitantes del país, procurando el bienestar de la familia;
e) Fomentar y proteger la creación y funcionamiento de cooperativas proporcionándoles la ayuda técnica y financiera necesaria;
f) Otorgar incentivos de conformidad con la ley a las empresas industriales que se establezcan en el interior de la República y contribuyan a la descentralización;

g) Fomentar con prioridad la construcción de viviendas populares, mediante sistemas de financiamiento adecuados a efecto que el mayor número de familias guatemaltecas las disfruten en propiedad. Cuando se trate de viviendas emergentes o en cooperativa, el sistema de tenencia podrá ser diferente;

h) Impedir el funcionamiento de prácticas excesivas que conduzcan a la concentración de bienes y medios de producción en detrimento de la colectividad;

i) La defensa de consumidores y usuarios en cuanto a la preservación de la calidad de los productos de consumo interno y de exportación para garantizarles su salud, seguridad y legítimos intereses económicos;

j) Impulsar activamente programas de desarrollo rural que tiendan a incrementar y diversificar la producción nacional con base en el principio de la propiedad privada y de la protección al patrimonio familiar. Debe darse al campesino y al artesano ayuda técnica y económica;

k) Proteger la formación de capital, el ahorro y la inversión;

l) Promover el desarrollo ordenado y eficiente del comercio interior y exterior del país, fomentando mercados para los productos nacionales;

m) Mantener dentro de la política económica, una relación congruente entre el gasto público y la producción nacional; y

n) Crear las condiciones adecuadas para promover la inversión de capitales nacionales y extranjeros".

Artículo 121. Bienes de Estado: "son bienes del Estado:

a) Los de dominio público;

b) Las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas[6], los ríos, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y sus nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean

[6] es el borde de un cuerpo de agua que puede ser grande, como la orilla del mar, o pequeña, como en el caso de los ríos. El término hace referencia a la zona de tierra más cercana al océano, mar, lago, río o quebrada.

susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley;

c) Los que constituyen el patrimonio del Estado, incluyendo los del municipio y de las entidades descentralizadas o autónomas:

d) La zona marítimo terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala;

e) El subsuelo, los yacimientos de hidrocarburos[7] y los minerales, así como cualesquiera otras substancias orgánicas o inorgánicas del subsuelo;

f) Los monumentos y las reliquias arqueológicas;

g) Los ingresos fiscales y municipales, así como los de carácter privado que las leyes asignen a las entidades descentralizadas y autónomas; y,

h) Las frecuencias radioeléctricas."

Artículo 122. Reservas territoriales del Estado: "el Estado se reserva el dominio de una faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contados a partir de la línea superior de las mareas; de doscientos metros alrededor de las orillas de los lagos; de cien metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de cincuenta metros alrededor de las fuentes y manantiales donde nazcan las aguas que surtan a las poblaciones.

Se exceptúan de las expresadas reservas:

a) Los inmuebles situados en zonas urbanas; y

b) Los bienes sobre los que existen derechos inscritos en el Registro de la Propiedad, con anterioridad al primero de marzo de mil novecientos cincuenta y seis.

Los extranjeros necesitarán autorización del Ejecutivo, para adquirir, en propiedad, inmuebles comprendidos en las excepciones de los dos incisos anteriores. Cuando se trate de propiedades declaradas como monumento nacional o cuando se ubiquen

[7] Se puede definir como cuerpo de roca que tiene suficiente porosidad y permeabilidad para almacenar y transmitir fluidos

en conjuntos monumentales, el Estado tendrá derecho preferencial en toda enajenación."

Artículo 131. Servicio de transporte comercial: "por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del Ejército Nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten servicio de transporte.

Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenado los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente".

Artículo 224. División administrativa: "el territorio de la República, se divide para su administración en departamentos y estos en municipios.

La administración será descentralizada y se establecerán regiones de desarrollo con criterios económicos, sociales y culturales que podrán estar constituidos por uno o por más departamentos para dar un impulso racionalizado al desarrollo integral del país.

Sin embargo, cuando así convenga a los intereses de la Nación, el Congreso podrá modificar la división administrativa del país, estableciendo un régimen de regiones, departamentos y municipios, o cualquier otro sistema, sin menoscabo de la autonomía municipal.

Artículo 253. Autonomía municipal: "Los municipios de la República de Guatemala, son instituciones autónomas.

Entre otras funciones les corresponde:

a) Elegir a sus propias autoridades;
b) Obtener y disponer de sus recursos; y
c) Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios.

Para los efectos correspondientes emitirán las ordenanzas y reglamentos respectivos".

Artículo 254. Gobierno municipal: "El Gobierno municipal será ejercido por un concejo el cual se integra con el alcalde, los síndicos y concejales, electos directamente por sufragio universal y secreto para un período de cuatros años pudiendo ser reelectos".

La razón por la cual hemos citado estos artículos de la Constitución Política de la República de Guatemala, es porque a pesar de que el Corredor Interoceánico de Guatemala, será de capital privado, deberá de apegarse a esta ley, para cumplir lo establecido por ella, como respuesta y garantía de la soberanía del país.

De igual manera se tomaron en cuenta estos artículos, debido a que enlista varios factores que tienen relación con el todo el proceso que requiere la construcción de este proyecto, donde menciona el tema de propiedad privada, haciendo hincapié de

la libertad que tiene el propietario de cada terreno en administrarla de acuerdo a su conveniencia, una vez se apegue a la Constitución Política de Guatemala, de igual manera en los Principios del régimen económico y social, el Gobierno desde hace unos años ha colaborado con la implementación de este proyecto en Guatemala, con reuniones de las Alcaldías municipales, las Mancomunidades, y en algunas ocasiones con los que han sido Presidentes de la República, ya que es obligación del Estado, orientar la economía nacional para fortalecerla con el fin de proporcionar los medios para que los guatemaltecos y guatemaltecas tengan mejores opciones para su desarrollo, aprovechando los recursos naturales y humanos que posee Guatemala, sin perjudicar ninguna de las partes.

Asimismo se toma en cuenta las Reservas territoriales del Estado, porque estipula cuáles son estas reservas que deben de respetarse, así como también las propiedades que poseen propietario y por tal razón están inscritas en el Registro de la Propiedad. Uno de los factores que ha beneficiado al país ha sido el Servicio de Transporte Comercial, ya sea por mar, cielo y tierra, por tal razón es considerado de utilidad pública, porque mejora la situación económica y social, con la implementación de un transporte intermodal en el Corredor Interoceánico de Guatemala, se estima será aún más de beneficio para el país, fortaleciendo el comercio nacional e internacional.

Por estas razones es que cada uno de estos artículos tiene protagonismo en la toma de decisiones, ya que al momento de apegarse a su cumplimiento respalda todo el proceso que se ha llevado a cabo en la planificación del proyecto, así como en el resto de las acciones que se realizarán al momento que inicie las funciones el Corredor Interoceánico de Guatemala.

Código Municipal y Ley del Servicio Municipal

En segundo lugar citamos al Código Municipal y Ley del Servicio Municipal en temas tales como: división administrativa del Estado, autonomía municipal, el municipio en el sistema jurídico, etc.:

Artículo 1. Objeto

"El presente Código tiene por objeto desarrollar los principios constitucionales referentes a la organización, gobierno, administración y funcionamiento de los municipios y demás entidades locales determinadas en este Código y en el contexto de las competencias que correspondan a los municipios en cuanto a las materias que éstas regulen".

Artículo 3. Autonomía

"En ejercicio de la autonomía que la Constitución Política de la República garantiza al municipio, éste elige a sus autoridades y ejerce por medio de ellas, el gobierno y la administración de sus intereses, obtiene y dispone de sus recursos patrimoniales, atiende los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción, su fortalecimiento económico y la emisión de sus ordenanzas y reglamentos. Para el cumplimiento de los fines que le son inherentes coordinará sus políticas con las políticas generales del Estado y en su caso, con la política especial del ramo que corresponda.

Ninguna ley o disposición legal podrá contratar, disminuir o tergiversar la autonomía municipal establecida en la Constitución Política de la República".

Artículo 4. Formas de ordenamiento territorial

"El municipio podrá dividirse en las siguientes formas de ordenamiento territorial: cabecera municipal, aldea, caserío, paraje, cantón, barrio, zona, colonia, lotificación, parcelamiento urbano o agrario, microregión o finca, las formas propias de ordenamiento territorial de los pueblos indígenas y las demás formas de ordenamiento territorial definidas localmente al interior del municipio, conforme lo establecido en el artículo 22 de este código".

Artículo 7. El municipio en el sistema jurídico

"El municipio, como institución autónoma de derecho público, tiene personalidad jurídica y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, y en general

para el cumplimiento de sus fines en los términos legalmente establecidos, y de conformidad con sus características multiétnicas, pluriculturales y multilingües. Su representación la ejercen los órganos determinados en este Código".

Artículo 10. Asociación de municipalidades

"Las municipalidades podrán asociarse para la defensa de sus intereses y el cumplimiento de sus fines generales y los que garantiza la Constitución Política de la República, y en consecuencia, celebrar acuerdos y convenios para el desarrollo común y el fortalecimiento institucional de las municipalidades.

Las asociaciones formadas por municipalidades tendrán personalidad jurídica propia y distinta de cada municipalidad integrante, y se constituirán para la defensa de sus intereses municipales, departamentales, regionales o nacionales y para la formulación, ejecución y seguimiento de planes, programas, proyectos o la planificación, ejecución y evaluación en la ejecución en de obras o la prestación de servicios municipales.

Las Asociaciones de Municipalidades a nivel departamental, regional o nacional se regirán por las disposiciones del presente Código y los estatutos que se les aprueben, pero en todo caso, las municipalidades que las integran estarán representadas por el alcalde o por quien haga sus veces".

Artículo 49. Mancomunidades.

"Las mancomunidades son asociaciones de municipios que se instituyen como entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia, constituidas mediante acuerdos celebrados entre los concejos de dos o más municipios, de conformidad con este Código, para la formulación común del políticas públicas municipales, planes, programas y proyectos, así como la ejecución de obras y la prestación eficiente de servicios municipales. Además, podrán cumplir aquellas competencias que le sean descentralizadas a los municipios, siempre que así lo

establezcan los estatutos y los Concejos Municipales así lo hayan aprobado específicamente.

Los órganos de gobierno de las mancomunidades son

a) La Asamblea General, integrada por alcaldes, los concejales y/o síndicos que determine cada Concejo Municipal de los municipios que forman la mancomunidad, teniendo derecho cada municipio mancomunado a un voto;
b) la Junta Directiva, electa por la Asamblea General y que actuará conforme a las disposiciones de esta última.

Para la administración y ejecución eficiente de las decisiones de las mancomunidades, éstas deberán contar con su propia estructura administrativa y al menos con un Gerente".

Artículo 50. Asociación de municipios en mancomunidades

"Los municipios tienen el derecho de asociarse con otros en una o varias mancomunidades.

Las mancomunidades se regirán según lo establecido en este Código y sus estatutos. No podrán comprometer a los municipios que la integran más allá de los límites señalados en sus estatutos".

La razón por la cual citamos los artículos de esta ley, es porque está estipulado el trabajo de las municipalidades en Guatemala, las cuales las de la región oriental, han jugado y jugarán un papel importante en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, porque estas han convergido con las mancomunidades para que este proyecto se lleve a cabo, beneficiándose con el 12% de las utilidades al momento del funcionamiento del proyecto, así como el 5% de las utilidades por medio de acciones de los 3,530 de los propietarios que han vendido sus terrenos, pasando a ser parte

del Corredor Tecnológico de Guatemala, como una asociación público-privada desde lo local.

Código Civil

En tercer lugar mencionamos al Código Civil en temas tales como: autonomía de la voluntad, contratos de compra-venta, derecho societario, etc.

Artículo 1251

El negocio jurídico requiere para su validez: capacidad legal del sujeto que declara su voluntad, consentimiento que no adolezca de vicio y objeto lícito.

Artículo 1257

Es anulable el negocio jurídico cuando la declaración de voluntad emane de error, de dolo, de simulación, o sobre cualquiera circunstancia que fuere la causa principal de la declaración de voluntad.

Artículo 1693

El poder general necesita cláusula especial para enajenar, hipotecar, afianzar, transigir, gravar o disponer de cualquier otro modo la propiedad del mandante, y para todos los demás actos en que la ley lo requiera. La facultad para celebrar negocios o contratos implica la de otorgar los correspondientes documentos.

Artículo 1794

Ninguno puede vender sino lo que es de su propiedad. La venta de cosa ajena es nula, y el vendedor debe restituir el precio si lo hubiere recibido y responder de daños y perjuicios si lo hubiere recibido y responder de daños y perjuicios si hubiere procedido de mala fe. El que comprare lo suyo por haberlo creído de otro, tiene derecho a conservar la cosa y a que se le restituya el precio.

Artículo 1862

La donación de bienes inmuebles debe otorgarse y aceptarse por escritura pública.

De igual forma estos artículos correspondientes al Código Civil, establecen los parámetros que se deben de cumplir al momento de la compra-venta de un terreno, para evitar que exista robo, o alguna violación a los derechos humanos del propietario.

Asimismo, luego de las negociaciones establecidas con los propietarios, se ha llegado a un consenso entre las partes para la compra-venta de terrenos, para poder hacer los trámites y escrituras correspondientes, se ha procedido a revisar las minutas en sesiones periódicas, para que finalmente quede plasmado todo lo acordado y evitar que quede fuera lo pactado desde hace unos años.

Hace unos meses el Concejo Ecuménico rechazó el proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala, adjudicando de que para la venta de estos terrenos, se ha utilizado métodos de presión bajo amenazas a los propietarios, sin embargo tras investigaciones realizadas, se corroboró que lo que estaba sucediendo, era que personas inescrupulosas ajenas al proyecto, estaban ofreciendo una cantidad diferente a la ofrecida por el Corredor a los vendedores, con dinero en mano y estos si con una actitud bajo amenazas, con el objetivo de comprarla y revenderla a un precio diferente, aprovechando lo atractivo que está resultando el Corredor Interoceánico de Guatemala.

A los artículos antes mencionados, también sumaremos la Ley y Reglamentos de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente de Guatemala, decreto número 68-86, la Ley Forestal y su reglamento, decreto número 101-96, así como también la Ley de Áreas Protegidas de Guatemala decreto número 4-89, las cuales se han tomado en cuenta con todos sus artículos correspondientes para respetar y salvaguardar el medio ambiente guatemalteco. Debido a que todos los artículos que forman parte de las leyes antes mencionadas, son de vital importancia se incluyeron

en esta investigación, porque establece los parámetros que se necesitan cumplir para respetar y salvaguardar el ecosistema del país, ya que al momento de la construcción se tomen en cuenta en los estudios ambientales, y evitar problemas con asociaciones civiles pro ambiente, y lo más importante evitar dañar en la medida de lo posible el medio ambiente, la flora y fauna guatemalteca.

2.2 Los Tratados de Libre Comercio vigentes en Guatemala

La Organización Mundial de Comercio (OMC)[8] es una instancia multilateral que reúne a más de 130 países que se establecen en la reunión Mini Storial de Marra Keech (Acuerdo sobre la OMC) en 1944 con el establecimiento de este acuerdo se crea un marco común para los acuerdos de comercio que venían negociándose desde la época de la Segunda Guerra Mundial, en particular el acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). La OMC, regula el comercio de bienes y servicios de sus miembros, además de la propiedad privada intelectual, a diferencia del GATT que únicamente se aplicaba al comercio de bienes. En septiembre de 1196, Guatemala ratificó su adhesión a los compromisos asumidos en la Ronda Uruguay de Negociaciones del GATT 94, por lo que es miembro de la OMC. A partir de esa fecha todos los compromisos negociados y establecidos pasan a formar parte de la legislación mundial. (Juárez, 2006)

Es de vital importancia conocer aquellos tratados de los que Guatemala forma parte, ya que han sido de ayuda en el ámbito económico, social, ambiental, etc., con la finalidad de que existan nuevos mercados y al mismo tiempo un respaldo que permita el beneficio de las partes participantes.

En el caso del Corredor Interoceánico de Guatemala, al dar inicio las funciones de este, se apegarán a cada uno de estos tratados, para respetar la participación que

[8] La OMC, es reconocida como un marco jurídico más fuerte y claro que incluye mecanismos de solución de controversias más eficaz y más fiable, reduce aranceles en un 40% y los acuerdos más amplios de apertura de mercados y establece un marco multilateral de disciplinas para el comercio de servicios y para la protección de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio, así como el reforzamiento de los sectores textiles y agropecuarios.

tiene el país con estos países y al mismo tiempo extraer de la mejor manera los beneficios que cada uno de los tratados representa.

De igual manera, a partir de su funcionamiento, existirá un comercio mundial que se llevará a cabo en el trazo que compone el Corredor Interoceánico de Guatemala, beneficiando las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país. Asimismo con la creación de nuevas plazas y el comercio fluido que existirá beneficiara a todas aquellas personas que cuenten con sus negocios y las que estiman implementar conforme los avances que se den en este proyecto.

Por tal razón, a continuación se dará a conocer los objetivos de los diferentes Tratados de Libre Comercio, así como de los de materia social y ambiental que se tomarán en cuenta al momento que inicien las funciones del Corredor Interoceánico de Guatemala.

2.2.1 Acuerdos de Libre Comercio

Un Tratado de Libre Comercio (TLC) es un acuerdo mediante el cual dos o más países reglamentan de manera comprensiva sus relaciones comerciales, con la finalidad de incrementar los flujos de comercio e inversiones, y por esa vía su nivel de desarrollo económico y social. (SAT, Portal SAT).

Cuando Guatemala establece relaciones comerciales con otros países, es con la finalidad de fortalecer e incrementar su economía para crear medios que permitan que las partes puedan obtener beneficio de la mejor manera en una forma equitativa y positiva.

Esto se puede lograr una vez se apeguen a lo establecido en cada Tratado, sin embargo en la mayoría de las situaciones se da lo contrario, por ejemplo el hecho de crear barreras no arancelarias, provoca que lo establecido con anterioridad no se cumpla, ocasionando malestar entre las partes y que esto sea negativo.

Al momento de iniciar las funciones el Corredor Interoceánico de Guatemala, habrá un intercambio comercial entre países, donde cada uno se deberá de apegar a lo establecido por cada Tratado que forma parte.

Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y República Dominicana (suscripción 16 de abril de 1998). (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, 1998)

Este Tratado tiene como principales objetivos los siguientes:

a) Estimular la expansión y diversificación del comercio de bienes y servicios entre las Partes;
b) Promover condiciones de libre competencia dentro de la Zona de Libre Comercio;
c) Eliminar recíprocamente las barreras al comercio de bienes y servicios originarios de las Partes;
d) Eliminar las barreras al movimiento de capitales y personas de negocios entre los territorios de las Partes;
e) Aumentar las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes;
f) Promover y proteger las inversiones orientadas a aprovechar intensivamente las ventajas que ofrecen los mercados de las Partes y a fortalecer la capacidad competitiva de los países signatarios en las corrientes de intercambio mundial; y
g) Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.

Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Chile (suscripción 18 de octubre de 1999) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 1999)

El presente Tratado tiene como principales objetivos los siguientes:

a) Perfeccionar la zona de libre comercio;

b) Estimular la expansión y diversificación del comercio de mercancías y servicios entre las Partes;

c) Promover condiciones de competencia leal dentro de la zona de libre comercio;

d) Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de mercancías y servicios en la zona de libre comercio;

e) Promover, proteger y aumentar sustancialmente las inversiones en cada Parte; f) Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.

Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos, y las Repúblicas de Guatemala, El Salvador y Honduras (suscripción 29 de junio de 2000) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2000)

Los objetivos de este tratado, desarrollados de manera específica a través de sus principios y reglas, son los siguientes:

a) Estimular la expansión y diversificación del comercio de bienes y servicios entre las Partes;

b) Promover condiciones de libre competencia dentro de la zona de libre comercio;

c) Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de bienes originarios y servicios entre las Partes;

d) Eliminar las barreras al movimiento de capitales y personas de negocios entre los territorios de las Partes;

e) Aumentar las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes;

f) Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en el territorio de las Partes;

g)Establecer lineamientos para la ulterior cooperación entre las Partes, encaminados a ampliar y mejorar los beneficios de este tratado; y

h) Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias

Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y la República de Panamá (suscripción 06 de marzo de 2002) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2002)

El presente Tratado tiene como principales objetivos los siguientes:

a) Perfeccionar la zona de libre comercio;

b) Estimular la expansión y diversificación del comercio de mercancías y servicios entre las Partes;

c) Promover condiciones de competencia leal dentro de la zona de libre comercio;

d) Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de mercancías y servicios en la zona de libre comercio;

e) Promover, proteger y aumentar sustancialmente las inversiones en cada Parte;

f) Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, su administración conjunta y la solución de controversias.

Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América RD CAFTA (por sus siglas en inglés) (suscripción 5 de agosto de 2004) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2004)

Los objetivos de este Tratado, desarrollados de manera más específica a través de sus principios y reglas, incluidos los de trato nacional, trato de nación más favorecida, y transparencia, son:

a) Estimular la expansión y diversificación del comercio entre las Partes;

b) Eliminar los obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de mercancías y servicios entre los territorios de las Partes;

c) Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio;

d) Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes;

e) Proteger en forma adecuada y eficaz y hacer valer los derechos de propiedad intelectual en el territorio de cada Parte;

f) Crear procedimientos eficaces para la aplicación y el cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta, y para la solución de controversias; y
g) Establecer lineamientos para la cooperación bilateral, regional, y multilateral dirigida a ampliar y mejorar los beneficios de este Tratado.

Tratado entre la República de Guatemala y la República de China (Taiwán) (suscripción 22 de septiembre de 2005) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2005)

El presente Tratado tiene como objetivos:
a) Promover la expansión y diversificación del comercio de mercancías y servicios entre las partes;
b) Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de mercancías y servicios entre el territorio de las partes;
c) Promover condiciones de competencia leal entre las partes;
d) Promover, proteger y aumentar sustancialmente las inversiones en cada parte;
e) Crear procedimientos eficaces para la ejecución y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias; y
f) Establecer lineamientos para la cooperación bilateral dirigida a ampliar y mejorar los beneficios de este Tratado.

Tratado de Libre Comercio entre Colombia, El Salvador, Guatemala y Honduras (suscripción 9 de agosto de 2007) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2007)

El presente Tratado tiene como objetivos:

a) Promover la expansión y diversificación del comercio de mercancías y servicios entre las Partes;

b) Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de mercancías y servicios dentro de la Zona de Libre Comercio;

c) Promover condiciones de competencia leal para el comercio entre las Partes;

d) Promover, proteger y aumentar sustancialmente las inversiones en cada Parte;

e) Crear procedimientos eficaces para la ejecución y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias; y

f) Establecer lineamientos para la cooperación bilateral dirigida a ampliar y mejorar los beneficios de este Tratado.

2.2.2 Acuerdos de Alcance Parcial

Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Guatemala (suscripción 15 de abril de 2011, entrado en vigencia 19 de febrero de 2013) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2011)

Este Acuerdo tiene como objetivos los siguientes:

a) El otorgamiento de preferencias arancelarias y la eliminación de obstáculos no arancelarios que permita facilitar, expandir, diversificar y promover sus corrientes de comercio, sobre bases previsibles, transparentes y permanentes, en forma compatible con sus respectivas políticas económicas;

b) La facilitación del comercio de las mercancías en particular, a través de las disposiciones acordadas en relación con las aduanas, normas, reglamentos técnicos, procedimientos de evaluación de la conformidad y medidas sanitarias y fitosanitarias;

c) El fomento de la cooperación entre las Partes para la profundización de las relaciones entre los sectores productivos, considerando las necesidades especiales de las pequeñas unidades productivas o empresas de minorías, micro, pequeñas y medianas empresas, a fin de alcanzar un comercio inclusivo;

d) El establecimiento de un sistema ágil, justo, transparente, efectivo y previsible para la solución de controversias comerciales, que privilegie el diálogo entre las Partes para alcanzar soluciones mutuamente satisfactorias;

e) Estimular el desarrollo de inversiones que ayuden a la diversificación productiva, innovación tecnológica que generen equilibrios regionales y sectoriales con miras a buscar una mayor participación en los mercados de las Partes; y,

f) Impulsar la integración latinoamericana a través de un comercio bilateral que busque la profundización de intercambio de mercancías con valor agregado y

mercancías de calidad que garanticen el patrimonio natural y el uso de tecnologías limpias.

2.2.3 Acuerdos Comerciales suscritos aún no vigentes

Acuerdo de Alcance Parcial entre el Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de Belice (suscripción 26 de junio de 2006) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2006)

El objetivo de este Acuerdo es estrechar las relaciones comerciales y económicas entre las Partes a través de:

a) La facilitación, promoción, diversificación y expansión del comercio de mercancías originarias de las Partes, al otorgar márgenes preferenciales en sus aranceles, eliminar las barreras no arancelarias al comercio y establecer reglamentos claros sobre medidas técnicas sanitarias y fitosanitarias;
b) El desarrollo de mecanismos para la promoción de la inversión y el establecimiento de un marco legal que le confiera certeza jurídica a las inversiones generadas entre las Partes, de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo;
c) La facilitación del transporte terrestre de mercancías cubiertas bajo este Acuerdo a través de la eliminación de barreras al tránsito entre las Partes, con el objetivo de asegurar un tratamiento no discriminatorio;
d) El establecimiento de un sistema eficiente, transparente y efectivo para la solución de controversias comerciales que surjan de las actividades dispuestas bajo este Acuerdo.

Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua (suscripción 22 de noviembre de 2011) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2011)

Los objetivos de este Tratado, desarrollados de manera más específica a través de sus principios y reglas, incluidos los de trato nacional, trato de nación más favorecida y transparencia, son los siguientes:

(a) estimular la expansión y diversificación del comercio de mercancías y servicios entre las Partes;

(b) promover condiciones de competencia leal dentro de la zona de libre comercio;

(c) eliminar los obstáculos al comercio y facilitar la circulación de mercancías y servicios entre las Partes;

(d) facilitar el movimiento de capitales y de personas de negocios entre los territorios de las Partes;

(e) aumentar las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes;

(f) proteger y hacer valer, de manera adecuada y eficaz, los derechos de propiedad intelectual en el territorio de cada Parte;

(g) establecer lineamientos para la cooperación bilateral, regional y multilateral, dirigida a ampliar y mejorar los beneficios de este Tratado; y

(h) crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.

Tratado de Libre Comercio entre Guatemala y Perú (suscripción 6 de diciembre de 2011) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2011)

Los objetivos de este Tratado son los siguientes:

a) Estimular la expansión y diversificación del comercio entre las Partes;

b) Eliminar los obstáculos innecesarios al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de mercancías y servicios entre las Partes;

c) Promover condiciones de libre competencia en la zona de libre comercio;

d) Aumentar las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes;

e) Proteger en forma adecuada y eficaz y hacer valer los derechos de propiedad intelectual en el territorio de cada Parte, teniendo en consideración el equilibrio entre los derechos y obligaciones que deriven de los mismos; y

f) Crear procedimientos eficaces para la aplicación y el cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta, y para prevenir y resolver controversias.

Acuerdo entre la Unión Europea y Centroamérica (suscripción 29 de junio de 2012) (Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la OEA, SICE, 2012)

Las Partes acuerdan que los objetivos de este Acuerdo son:

a) Fortalecer y consolidar las relaciones entre las Partes a través de una asociación basada en tres Partes interdependientes y fundamentales: el diálogo político, la cooperación y el comercio, sobre la base del respeto mutuo, la reciprocidad y el interés común. La aplicación del Acuerdo hará pleno uso de los arreglos institucionales y mecanismos acordados por las Partes;

b) Desarrollar una asociación política privilegiada basada en valores, principios y objetivos comunes, en particular por el respeto y la promoción de la democracia y los derechos humanos, el desarrollo sostenible, la buena gobernanza y el Estado de Derecho, con el compromiso de promover y proteger esos valores y principios en el escenario mundial, de tal forma que contribuya al fortalecimiento del multilateralismo;

c) Incrementar la cooperación birregional en todas las áreas de interés común con el fin de lograr un desarrollo social y económico más sostenible y equitativo en ambas regiones;

d) Ampliar y diversificar la relación comercial birregional de las Partes de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y los objetivos específicos y las disposiciones establecidas en la Parte IV de este Acuerdo, lo cual debería contribuir a un mayor crecimiento económico, a la mejora gradual de la calidad de vida en ambas regiones y a una mejor integración de ambas regiones en la economía mundial;

e) Fortalecer y profundizar el proceso progresivo de la integración regional en áreas de interés común, como una forma de facilitar la aplicación de este Acuerdo;

f) Reforzar las relaciones de buena vecindad y el principio de resolución pacífica de conflictos;

g) Al menos mantener y preferiblemente desarrollar el nivel de buena gobernanza, los estándares sociales, laborales y ambientales, alcanzados mediante la implementación efectiva de los convenios internacionales de los cuales las Partes sean parte al momento de la entrada en vigor del Acuerdo; y,

h) Fomentar el incremento del comercio y la inversión entre las Partes, tomando en consideración un tratamiento especial y diferenciado con el fin de reducir las asimetrías estructurales existentes entre ambas regiones

2.2.4 Acuerdos en materia social, desarrollo y medio ambiente

Declaración de Cancún (suscripción 23 de febrero de 2010) (Aporrea, 2010)

Tiene como objetivos los siguientes:

a) Profundizar la integración política, económica, social y cultural de nuestra región y establecer compromisos efectivos de acción conjunta para la promoción del desarrollo sostenible de América Latina y el Caribe en un marco de unidad, democracia, respeto irrestricto a los derechos humanos, solidaridad, cooperación, complementariedad y concertación política;

b) Profundizar la comunicación, cooperación, articulación, sinergia, convergencia de acciones e intercambio de experiencias entre los distintos procesos y mecanismos subregionales de integración;

c) Promoción de la paz, los derechos humanos, la cooperación internacional para el desarrollo y para construir un sistema económico global justo y equitativo, y

d) Principios de solidaridad, flexibilidad, gradualidad, pluralidad, diversidad, complementariedad de acciones y participación voluntaria.

Declaración de Río (suscrita del 3 al 14 de junio de 1992) (UNED, 1992)

Tomando en cuenta los objetivos:

a) Establecer una alianza mundial nueva y equitativa mediante la creación de nuevos niveles de cooperación entre los Estados, los sectores claves de las sociedades y las personas

b) Procurando alcanzar acuerdos internacionales en los que se respeten los intereses de todos y se proteja la integridad del sistema ambiental y de desarrollo mundial,

c) Reconociendo la naturaleza integral e interdependiente de la Tierra, nuestro hogar.

Luego de enlistar los objetivos de los Tratados de Libre Comercio, así como los de materia social y ambiental, se puede verificar que Guatemala está comprometida en cumplir con sus obligaciones como Estado, al ser partícipes y ser una figura internacional que ha trascendido fronteras con el objetivo de beneficiar a la población guatemalteca en los diferentes ámbitos.

Asimismo tiene planificado el Corredor Interoceánico de Guatemala, de apegarse a cada tratado, para cumplir con las obligaciones que estos estipulan, y de gozar los beneficios que estos traen consigo, debido a que por la magnitud del proyecto, todo este proceso jurídico posee carácter de obligatoriedad, con la finalidad de que en todo momento exista transparencia y cumplimiento para el correcto funcionamiento institucional.

Debido a que es un proyecto de gran envergadura, aún existen dudas acerca de su funcionamiento, y por consiguiente de que se haga realidad, a lo que se suscita varias dudas, entre ellas ¿Qué sucedería si no se cumplen las leyes nacionales? Y ¿Qué sucedería si no se cumplen los tratados internacionales?

A la primera pregunta, es deber del Estado por medio del Ministerio Público como auxiliar de la administración pública y de los tribunales de justicia velar por el estricto cumplimiento de las leyes, si sucede el caso contrario, es trabajo de este Ministerio recabar pruebas que prueben la inocencia o incriminación de el o los acusados para que el juez correspondiente pueda determinar la sanción que le corresponde.

A la segunda pregunta, al momento de la participación de cada Estado, estos van bajo el principio de buena fe, que es el único garantizante de la disponibilidad, participación y cumplimiento que se ha establecido en cada tratado, si llegase a suceder lo contrario, existen instrumentos internacionales que prevén sistemas de control internacional que son los responsables de que el Estado o la persona jurídica retomen el camino para continuar con el cumplimiento y el goce que estipula cada uno de estos tratados.

Estos Tratados de Libre Comercio, serán parámetros por cumplir en las relaciones que se establecerán entre un país y otro al momento del funcionamiento del Corredor Interoceánico de Guatemala, por medio de un transporte intermodal que permitirá el intercambio de mercancías a través del ferrocarril, como también de oleoductos y gasoducto.

Con la implementación de estos medios de transporte, se estima dará un impacto económico a los departamentos por los cuales realizará su recorrido este corredor, así como a los países que formarán parte en este proceso, de igual forma un impacto social en el sector formal con la apertura de 30,000 plazas, y en el sector informal las personas dedicadas al comercio ambulante.

CAPÍTULO III

CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA, S.A (CIGSA)

A lo largo de la investigación, se pudo observar, que el Corredor Interoceánico de Guatemala, ha sido nombrado de diferentes formas por la ubicación geográfica donde será construido, sin embargo para poder contar con una distinción de estos, a continuación se presentan las disimilitudes entre ambos.

3.1 La diferencia entre ambos:

Es necesario diferenciar los tres nombres a los que ha sido sujeto el Corredor Interoceánico de Guatemala. Estos son:

Tabla No. 1
Diferencia entre ambos

NOMBRE	CARACTERÍSTICAS	DIFERENCIAS
Corredor seco	Se encuentra constituido por los siguientes departamentos: • El Progreso • Zacapa • Chiquimula • Jalapa • Jutiapa • Santa Rosa y • Baja Verapaz	Se cataloga así porque su ubicación geográfica se encuentra en una zona semiárida con tendencia en los últimos años a sequía, razón por la cual la situación ha empeorado debido a los efectos del cambio climático
Corredor Tecnológico de Guatemala S,A.	Constituido por las siguientes mancomunidades: • Nor Oriente • Atlántico • Copán Chortí • Sur Oriente • Cono Sur • Pacífico • Lago de Güija • Montaña El Gigante • Centro	Es nombrado de esta forma a la Alianza Público Privada desde lo local, apegándose a leyes como: Código Municipal, Código Civil, Código de Comercio, etc. Estas pretenden velar por el bienestar común de los ciudadanos pertenecientes a las mancomunidades. Ámbito social: 12%.
Canal seco ó Corredor Interoceánico de Guatemala S.A. (CIGSA)	Constituido por las siguientes empresas locales: • Centro Franco Industrial comercial y de servicios San Luis, S.A., en el litoral pacífico de Guatemala • Ferrocarril Interoceánico de Guatemala S.A. • Centro Franco Industrial Comercial y de Servicios San Jorge, S.A., en el litoral atlántico de Guatemala.	Se le llama así al proyecto el cual está contemplado su construcción para el año 2015, con el objetivo de unir a los océanos atlántico y pacífico y así mejorar la economía guatemalteca y agilizar el comercio mundial. Ámbito económico: 88%

Fuente: Elaboración propia, datos extraídos de las diferentes entrevistas realizadas a los gerentes de las mancomunidades.

Durante el proceso de investigación y recolección de información, se consultó con diversos expertos en la temática, su opinión acerca de la viabilidad de la construcción de este proyecto.

Es importante mencionar que el departamento de Baja Verapaz no forma parte del corredor tecnológico, ni del corredor interoceánico de Guatemala; por su posición geográfica forma parte únicamente del Corredor Seco.

Así mismo cabe mencionar que el proyecto es de capital privado, en los últimos meses se han observado en diferentes medios de comunicación la participación por parte del Presidente de la República Otto Pérez Molina en países asiáticos, con el objetivo de promocionar el país que gobierna, sin embargo no intervendrá en el capital de dicho corredor, según lo mencionaron algunos gerentes de las mancomunidades. La construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala se dará por medio de usufructo.[9]

El enlace que existe entre el Corredor Interoceánico de Guatemala y las mancomunidades se llama Asociación para Todos, con el objetivo de dar un apoyo en asesoría de leyes nacionales como: Constitución Política de la República de Guatemala, Código Municipal, Código Civil, con la finalidad de beneficiar a los 46 municipios pertenecientes a las 9 mancomunidades que contribuyen al proceso de construcción de este corredor, el Presidente y Representante legal de esta Asociación es el señor Rokael Cardona.

Para el funcionamiento del Corredor Interoceánico de Guatemala, S.A (CIGSA), tienen contemplado construir una planta de energía solar para dar abasto al mismo, ya que la energía que proporciona la empresa Energuate, no es suficiente para este proyecto de gran envergadura.

[9] Usufructo es un derecho real de goce o disfrute de una cosa ajena. El usufructuario posee la cosa pero no es del él (tiene la posesión, pero no la propiedad), puede utilizarla y disfrutarla (obtener sus frutos tanto en especie como monetarios), pero no es su dueño. Por ello no podrá enajenarla, ni disminuirla sin el consentimiento del propietario.

Como es sabido se tiene estimada la construcción de este proyecto para el año 2015, sin embargo el corredor se comprometió a crear instituciones y organizaciones que velen por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), con el objetivo de proporcionarles un medio al cual se avoquen aquellas personas que forman parte de los pobres y extremos pobres al estar privados de esos servicios y no disfrutar de esos derechos que todo ser humano posee según la Constitución Política de la República de Guatemala.

3.1.1 Representantes legales de las mancomunidades

Es necesario conocer los diferentes representantes de las mancomunidades que forman parte del Corredor Tecnológico de Guatemala

Tabla No. 2
Representantes Legales de las nueve mancomunidades

No.	Nombres de las mancomunidades	Nombres de los representantes legales
1	Mancomunidad del Nor-Oriente	Víctor Hugo Paíz Gómez
2	Mancomunidad de Municipios del Atlántico	Marco Tulio Ramírez Estrada
3	Mancomunidad de Municipios de Desarrollo Integral de la Cuenca Copán Chortí	Ramón Díaz Gutiérrez
4	Mancomunidad del Sur Oriente	Carlos Enrique Calderón Calderón
5	Mancomunidad de Municipios del Cono Sur, Jutiapa	Carlos Aníbal Godoy Torres
6	Mancomunidad de municipios para el desarrollo local sostenible El Pacífico	José Adonay Barrientos Corado
7	Mancomunidad de municipios del Lago de Güija	René Vicente Osorio Bolaños
8	Mancomunidad Montaña El Gigante	Isaías Martínez Morales
9	Mancomunidad del Centro	Abel Sandoval

Fuente: Elaboración propia, datos extraídos de las diferentes entrevistas realizadas

3.2 El proyecto

El Corredor Interoceánico de Guatemala es un proyecto privado cuyo fin es el establecimiento en Guatemala de un corredor que una el océano Pacifico y el océano Atlántico, el mismo permitirá el establecimiento de infraestructuras destinadas al trasbordo de contenedores, transporte de hidrocarburos y zonas industriales para procesos de transformación de materias primas.

El proyecto inició hace 14 años y ha sido impulsado por la Oficina de Enlace y Negocios para América Latina (ODPEAL), la cual ha llevado a cabo la estructuración de las etapas que han ido conformando el desarrollo del mismo.

El proyecto consiste en un corredor de propiedad privada para usos múltiples que conecta a los océanos Pacífico y Atlántico en Guatemala. El corredor cuenta con 372 Kms. De longitud y 140 Mts. De ancho con puertos en ambos océanos, cada uno con una extensión de aproximadamente 4,419 hectáreas. Se encuentra localizado en una de las principales rutas comerciales globales para el siglo XXI. Este corredor puede tener los siguientes usos:

1. Sistema de trasbordo de contenedores el cual cuenta con dos infraestructuras portuarias nuevas de última generación y un sistema de ferrocarril de 372 kilómetros de largo. Estos puertos serán capaces de manejar buques de última generación de más de 17,000 TEUs, los cuales nunca podrán pasar por el canal de Panamá.
2. Sistema de Oleoductos para el transporte de costa a costa de Hidrocarburos.
3. Parques Industriales y Zonas logísticas para la transformación de materias primas.

Existe además una plataforma política y social, la cual se encuentra constituida por 46 municipalidades agrupadas en 9 mancomunidades las cuales llegaron a acuerdos de manera unánime para el respaldo del corredor y su infraestructura, con

una base de 3,533 propietarios los cuales voluntariamente han firmado sus intenciones de compraventa y están anuentes a la venta de sus propiedades.

3.3 Infraestructuras y Capacidades

En este apartado se da a conocer lo que será la infraestructura del Corredor Interoceánico de Guatemala, incluyendo las actividades que se estiman se llevarán a cabo al momento de su funcionamiento, de qué manera estará conformado por muelles, tren, buques, etc., así como la capacidad que tendrá cada uno de estos.

3.3.1 Línea de atraque:

La línea de atraque de ambas terminales tiene dos alineaciones perpendiculares entre sí. La Este, la principal, presenta una longitud de 2.680 metros y en ella pueden operar buques portacontenedores Super Post Panamax de 15.000 TEU´s con una eslora[10] de 400 m., una manga de 56 m. y un calado de 16 metros. La segunda alienación, alineación Norte, permite el atraque de buques tipo Panamax de hasta 3.000 TEU´s.

Asimismo, se ha considerado la posibilidad de que puedan utilizar la alineación Este los nuevos buques portacontenedores Triple E class de Maersk y los futuros buques de 22.000 TEU´s, cuya construcción ha sido anunciada por STX Offshore & Shipbuilding[11].

Los primeros buques, los Triple E, presentarán una capacidad de transporte de 18.000 TEU´s, 400 metros de eslora, 59 metros de manga y 14,5 metros de calado[12]. Mientras que los segundos, presentarán una eslora cercana a los 450 metros, una manga de 60 metros y un calado cercano a los 16,5 metros.

---

[10] La eslora es la dimensión de un barco tomada a su largo, desde la proa hasta la popa.
[11] Por sus siglas en inglés, es una empresa Sur Coreana de construcción naval.
[12] El calado de un barco o buque es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, con el espesor del casco incluido; en el caso de no estar incluido, se obtendría el calado de trazado.

3.3.1.1 Grúas:

Para la carga y descarga de los buques se han previsto utilizar grúas pórtico STS ("Ship to shore" buque-tierra)[13] que permiten movilizar los contenedores directamente del muelle al barco y viceversa. En este caso, en la alineación principal se utilizarán cinco grúas Súper Post Panamax por atraque, y en la alineación Norte dos grúas Post Panamax por atraque.

El brazo de las grúas Súper Post Panamax tendrá un alcance del lado del mar de 65 metros permitiéndole operar buques de hasta 23 contenedores de manga en cubierta, y un gálibo[14] entre raíles[15] de 100 pies (30,48 m). Asimismo, podrán manejar de forma simultánea, en modo twinlift, hasta dos contenedores de 20 pies. El rendimiento medio de las mismas será aproximadamente de 40 contenedor/hora.

En la actualidad la relación TEU/contenedor varía entre 1,5 y 1,7, por este motivo para este estudio se ha tomado la media de ambos es decir, 1,6. En consecuencia, el rendimiento de este tipo de grúas será aproximadamente de 64 TEU´s/hora.

Cada una de las grúas pórtico se complementará con 2,5 grúas de patio (o grúas Rubber Tyred Gantry-RTG[16]), que permitirán un eficiente manejo de los contenedores en el amplio patio de almacenamiento anexo a la línea de atraque.

3.3.1.2 Muelle:

La tipología estructural del muelle es de tablero de hormigón de espesor variable pilotado. Los pilotes son de hormigón armado de 1,5 m de diámetro y separados 7,62 m entre sí. Por motivos estructurales deberán penetrar en el terreno

[13] La grúa pórtico es un tipo especial de grúa que eleva la carga mediante un montacargas instalado sobre una viga, que a su vez es rígidamente sostenida mediante dos o más patas. Estas patas generalmente pueden desplazarse sobre unos rieles horizontales al nivel del suelo.

[14] Gálibo, se designa a las dimensiones máximas, tanto de altura como de anchura, que pueden tener todos los vehículos. También se utiliza para hacer referencia a la zona geométrica que debe estar libre de obstáculos alrededor de un sitio

[15] Raíl es un carril de las vías férreas, que consiste en una barra de hierro que, paralela a otra igual, sirve para construir el camino sobre el que circulan los trenes, vagonetas y tranvías

[16] Por sus siglas en inglés es una grúa de pórtico móvil, utilizado para la colocación de contenedores intermodales, adentro de las áreas de las terminales de contenedores.

un mínimo de 12 m de profundidad. La cota[17] del muelle será de +3.00 m sobre el nivel medio del mar.

3.3.2 Capacidades

En este apartado se dan a conocer las estimaciones que tendrán en relación con el tema de capacidades, tiempo, recorrido, etc., cada elemento que permite tener instrucciones de su funcionamiento para la correcta articulación.

3.3.2.1 Capacidad de línea de atraque

De igual forma, a continuación se presenta cuál será el recorrido de cada dispositivo, su rendimiento, el horario de funcionamiento, que permite tener una idea para las personas interesadas en utilizar estos elementos para ser parte del comercio nacional e internacional.

Tabla No. 3
Terminales y capacidad de línea de atraque

TERMINALES	1	2	1	2
No. De puestos de atraque	2	3	3	3
Línea de atraque	900 m.	1.340 m.	1.340 m.	1.340 m.
Tasa de ocupación	0,47	0,5875	0,5875	0,5875
Días laborales/año	365	365	365	365
Horas laborales/día	24	24	24	24
No. Grúas por nave	5 SPPX	5 SPPX	5 SPPX	5 SPPX
Rendimiento grúa en condiciones normales (TEU/hora)				
Super Post Panamax	64	64	64	64
TEU´s/año	2.635.008	4.940.640	4.940.640	4.940.640
TOTAL	7.575.648		9.881.280	

Fuente: Elaboración propia, datos proporcionados por grupo ODEPAL

3.3.2.2 Capacidad de almacenamiento de las terminales:

Para calcular la capacidad de almacenamiento de las terminales de forma que puedan atender al tráfico proyectado, 6.147.000 TEU´s, se han considerado los siguientes datos de partida:

- Estancia media de los contenedores en el terminal: 2 días
- Proporción Contenedores de 20 pies a 40 pies: 40/60

[17] Es el número que en un mapa o plano topográfico, señala la altura de un punto sobre el nivel del mar.

- Altura máxima operativa con RTG – transtainer[18]: 4
- Slots (40) pies: 7,920

Con estos datos de partida, la capacidad de almacenaje de las terminales se fija en 10,117,800 TEU´s.

3.4 Trazado Ferroviario

3.4.1 Trazo:

Los parámetros de diseño adoptados son en algunos casos un tanto generosos con objeto de permitir la adaptación de la infraestructura a la orografía[19] atravesada. Se han coordinado con los datos necesarios para la explotación de la línea de cara a optimizar unas velocidades y unas necesidades de potencia en las locomotoras. Los principales parámetros adoptados son:

- Radio mínimo en planta: 200 m
- Radio máximo en planta: 35.000 m
- Rampa o pendiente mínima en alzado: 0,1%
- Rampa o pendiente máxima en alzado: 25%

Estos parámetros se han fijado mediante un proceso de optimización, teniendo en cuenta la viabilidad y los costes tanto de la construcción de la infraestructura como de la explotación de la línea. Por este motivo se ha supuesto que el trazado definitivo tendrá una longitud entorno a un 10 % mayor a la del eje del corredor, de cara a valorar el incremento de coste de la infraestructura, así como el incremento de longitud recorrida por los trenes.

[18] Es un tipo de grúa pórtico rígida montada sobre grandes neumáticos que se traslada en línea recta siguiendo un camino horizontal, como si fuera sobre rieles y que se utiliza para la manipulación de contenedores en una Terminal.

[19] La orografía sirve para comprender el relieve de una región o zona relativamente pequeña, por lo que su representación cartográfica en mapas a gran escala (1:100.000, 1:50.000 o mayor) sirve de manera efectiva para planear obras de infraestructura (por ejemplo, el estudio de pendientes en el trazado de una carretera o de una línea de ferrocarril, en el diseño de una represa o de un puente, etc.).

3.4.1.1 Descripción del trazado

El trazado se desarrolla por la zona sur del país en una zona próxima a la frontera con Honduras y El Salvador. Parte desde el nuevo puerto ubicado en el océano Pacífico y siguiendo una dirección aproximada suroeste-noreste atraviesa todo el país de Guatemala hasta llegar al puerto situado en la costa atlántica.

El trazado atraviesa dos de las ocho regiones en las que se divide Guatemala, que son la Suroriental y la Nororiental, y en concreto los departamentos de Santa Rosa, Jutiapa, Jalapa, Chiquimula, Zacapa, Izabal y El Progreso.

3.4.2 Otras instalaciones:

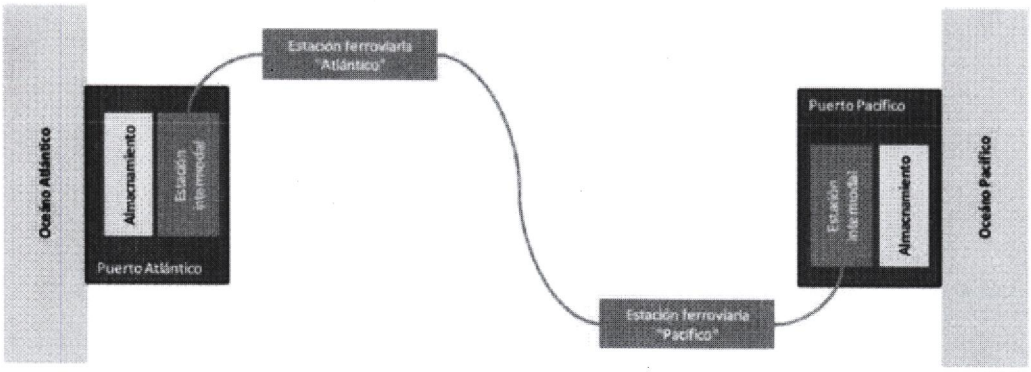
Dentro de la inversión en infraestructura, a parte de la línea ferroviaria existen otros elementos necesarios externos a las instalaciones portuarias para el funcionamiento del sistema.

- **Estación intermodal:** se ha denominado de esta manera al espacio dedicado al ferrocarril ubicado dentro de los recintos portuarios. En estas zonas se ubicarán grúas y se irá sacando la mercancía fuera del puerto.
- **Estación ferroviaria:** se trata de las instalaciones para el montaje de trenes fuera del puerto. Estas instalaciones tendrán unas dimensiones mayores que la estación intermodal y en estas se completará el montaje de trenes y se regulará la explotación de la vía.

3.5 Sistema del Corredor:

En la siguiente imagen, se puede apreciar, como funcionará el sistema del corredor, en los dos centros logísticos internacionales, San Luis en el litoral pacífico, así como San Jorge en el litoral atlántico, de igual manera el puente terrestre y las estaciones ferroviarias.

Imagen No.1
Sistema del Corredor



Fuente: imagen proporcionada por grupo ODEPAL

La explotación ferroviaria con vía doble consiste, en líneas generales en donde:

- Los trenes son cargados en la estación intermodal.
- Una vez son cargados se envían a la estación ferroviaria, a la espera de disponer del surco para desplazarse entre las dos terminales ferroviarias.
- Los trenes seguirían un horario estricto de viaje.
- Los diferentes trenes llegarán a la estación ferroviaria y esperarán para ser descargados posteriormente en la estación intermodal.

3.6 Estimación del tiempo de recorrido

La velocidad comercial en cada tramo se estima a continuación como un porcentaje de la velocidad máxima. Los principales supuestos e hipótesis realizadas en relación a la estimación del tiempo de recorrido son:

• La potencia del conjunto de las locomotoras es función del rendimiento (se acepta 80%) y de un coeficiente de reducción por la tracción múltiple (0,9). Así, la potencia conjunta es de 6.336 kW.

• Se estima la resistencia del tren como la suma de:

Resistencia al avance en recta, es función de la velocidad y en la estimación varía entre 1,35 Kg/Ton y 4,05 Kg/Ton de resistencia específica según la velocidad.

Resistencia en curva, alcanza un valor máximo de 3,59 Kg/Ton, se aplica únicamente a las locomotoras.

Resistencia por inercia, se acepta una resistencia específica de 3 Kg/Ton.

Resistencia por gradiente, que es función de la pendiente y el peso del tren.

Así, dado el trazado inicialmente ajustado, de 372 Km, resulta una velocidad comercial que varía según el sentido de circulación entre 68,9 y 70,0 Km/h. Por tanto, se acepta que el tiempo de recorrido para un trazado definitivo de 420 Km, con pendientes ligeramente más favorables, podría realizarse a una velocidad media de 70 Km/h, es decir, en un tiempo de 6 horas.

3.7 Composición de Ferrocarril:

El tren propuesto se compondrá de:

a) 2 locomotoras, una en cabeza y otra en cola, de las siguientes características:

- 4.400 kW de potencia
- 150 Toneladas de Peso
- 6 ejes tractores (Co'Co')
- 120 km/h de velocidad Máxima

b) 25 vagones con una capacidad de 4 TEUs, dispuestos en dos alturas:

- 16 metros de longitud aproximada.
- 20 Toneladas de peso en vacío.
- 56,8 Toneladas de capacidad de carga.
- 2 ejes por vagón

La longitud estimada para el tren tipo, sin tener en cuenta las locomotoras, será de 400 metros. Tendrá una capacidad de 100 TEU´s y un peso total de 1.900 Ton, sin tener en cuenta las locomotoras.

3.7.1 Tiempo de carga de un tren:

En la siguiente tabla se pueden estimar el tiempo, así como de las capacidades de cada elemento que permiten determinar las características que poseerá cada fase.

Tabla No. 4
Características de cada fase del tiempo de carga de un tren

Características de cada grupo	Fase 1	Fase 1B	Fase 2	Fase 2B	Fase 3	Fase 3B	Unidades
Grúas pórtico	4	4	4	5	5	6	Un.
Capacidad de las grúas	192	192	192	240	240	288	TEUs/hora
Capacidad de un tren	100	100	100	100	100	100	TEUs/hora
Tiempo carga-descarga/tren	0:31:15	0:31:15	0:31:15	0:25:00	0:25:00	0:20:50	
Tiempo de Espera	0:05:00	0:05:00	0:05:00	0:05:00	0:05:00	0:05:00	
Tiempo total de operación de un tren	1:07:30	1:07:30	1:07:30	0:55:00	0:55:00	0:46:40	

Fuente: Elaboración propia, datos proporcionados por grupo ODEPAL

3.7.2 Tiempo de operación

En la siguiente tabla, se observan las características de cada elemento así como la estimación de tiempos entre una fase y otra.

Tabla No. 5
Características y tiempos de operación

Características	Fase 1	Fase 1B	Fase 2	Fase 2B	Fase 3	Fase 3B	Unidades
Frecuencia de trenes	0:25:00	0:20:00	0:16:00	0:14:00	0:12:00	0:11:00	
Trenes necesarios	300	300	450	450	570	570	Ud.
Total de contenedores transportados	30.000	30.000	45.000	45.000	57.000	57.000	TEUs
Tiempo carga del primer tren	1:07:30	1:07:30	1:07:30	0:55:00	0:55:00	0:46:40	
Tiempo entre salida tren 1 y llegada último tren	130:35:00	105:40:00	125:44:00	110:46:00	119:48:00	110:19:00	
Tiempo descarga del último tren	1:07:30	1:07:30	1:07:30	0:55:00	0:55:00	0:46:40	
Tiempo total de transporte	132:50:00	107:55:00	127:59:00	112:36:00	121:38:00	111:52:20	
Tiempo disponible para el transporte	133:40:48	133:40:48	133:40:48	133:40:48	130:14:39	130:14:39	

Fuente: Elaboración propia, datos proporcionados por grupo ODEPAL

A pesar de que existen términos de ingeniería mecánica-industrial, es de vital importancia tener conocimiento de las diferentes fases y procesos que se llevarán a cabo a partir de su construcción y del funcionamiento del Corredor Interoceánico de Guatemala, Sociedad Anónima (CIGSA), como aporte de la investigación.

De igual manera, luego de tener un conocimiento de cómo será el funcionamiento del Corredor Interoceánico de Guatemala, nos podremos dar cuenta del grado de exportaciones e importaciones que existirá, así como de los beneficios económicos y sociales, que se estima ayudarán a la población guatemalteca, en especial aquellas que habitan en los lugares aledaños donde hará su recorrido el proyecto.

3.8 Medios de Comunicación

En Guatemala como en el resto del mundo el aporte de los medios de comunicación son de vital importancia, debido a que gracias a las investigaciones o reportajes que realizan mantienen informada a la población con noticias de actualidad, contribuyendo a que se pueda tener acceso a esos temas que aún tienen un grado de confidencialidad y por consiguiente comunican de cómo se está desarrollando todo lo que acontece nacional e internacionalmente, el tema del Corredor Interoceánico de Guatemala, no ha sido la excepción y es por esa razón que fue importante colocar un apartado en esta investigación.

Plaza Pública, periodismo de profundidad en su sitio web el día martes 13 de diciembre de 2011, publicó la investigación realizada por *Alberto Arce: Corredor Interoceánico: el puente privado que atravesará Guatemala: "El presidente electo Otto Pérez Molina presentó el "Corredor Tecnológico Interoceánico" como una de las prioridades en infraestructura de su administración, el buque insignia de la nueva ley de alianzas público-privadas. En realidad, se trata del puente privado más grande del país, de 4 mil kilómetros, promovido por empresarios, exmilitares, algún apoyo del ejército y 46 municipalidades. De momento, es un plan. Con posibilidades de promover mucho desarrollo o muchas decepciones. El corredor, que irá de Izabal a Jutiapa, será una "finca privada" que atravesará Guatemala de océano a océano, y representará poco más del 3 por ciento del territorio. Un nuevo modo de gestionar la construcción de infraestructuras y lograr concesiones a través de los municipios. El Corredor Tecnológico promete ser la mayor inversión de la historia de Guatemala, gestionada por una generación empresarios y de exmilitares que desde las alianzas público-privadas ofrecen traer desarrollo y, de paso, recuperar cuotas de poder.*

El medio de comunicación escrita Diario La Hora, del día lunes 27 de agosto de 2012, informa por medio de Benedicto Albertino Osorio Sandoval: *"Ahora que se habla de la concesión de usufructo oneroso a la empresa española (TCQ) por el Puerto Quetzal establecemos que hay mucha coincidencia con el Corredor Interoceánico de Guatemala, que permita agilizar el transbordo de contenedores entre el Pacífico y el Atlántico y viceversa, para ser una alternativa al canal de Panamá y Land Bridge en Arabia Saudita. La coincidencia consiste en que los dos proyectos tienen su origen en Barcelona, España, dos puertos, que podrían ser Quetzal y Santo Tomás de Castilla, transferencia de millones de contenedores, línea de ferrocarril que casualmente esté disponible (Fegua) carretera de cuatro carriles que casi está completa, más profundidad para barcos hasta 22 mil TEU en la dársena de maniobras. Si esto fuera así está la mesa servida, sin costo alguno.*

El medio de comunicación escrito Prensa Libre en su apartado Editorial del día lunes 1 de octubre de 2012, menciona *"Nace un proyecto monumental: Guatemala dio uno de los pasos más importantes en su historia para lograr su desarrollo y beneficiar a millones de sus habitantes, con la inauguración del proyecto más ambicioso y futurista, preparado durante 12 años, y con costo de US$ 6 mil millones para crear corredor interoceánico entre el Pacífico y el Atlántico, paralelo a la frontera con El Salvador y Honduras, que se convierta en complemento al Canal de Panamá, como lugar de paso para las mercancías de Asia que tienen como destino Europa y la costa este de Estados Unidos".*

El medio de comunicación anterior, el día domingo 7 de octubre de 2012, en el apartado de Análisis por Julio Ligorría opina: *"Vía de comercio, para quienes no lo conocen el CIG es un proyecto que construirá dos puertos privados –uno en Izabal y el otro en Jutiapa- y los unirá construyendo una carretera, cuatro líneas de oleoducto/gasoducto, terminales para almacenamiento de combustibles en ambos nuevos puertos, una línea férrea de vía ancha y un corredor para transmisión de electricidad y fibra óptica. Todo esto en una franja de 372 kilómetros de largo y 140 metros de ancho que pasará por una propiedad privada en la cual se unirán dos*

mil 419 fragmentos de fincas cuyos propietarios están vendiendo esos bloques y que a la vez se convertirán en accionistas del proyecto"

Así mismo Prensa Libre comunica el día miércoles 13 de febrero del 2013, por medio de su reportero G. Contreras: *"El presidente Otto Pérez Molina ofreció a empresarios españoles el proyecto del canal seco, cuyo costo es de US$ 10 mil millones, al cumplir ayer la primera jornada en Madrid, España. El canal interoceánico -que uniría al Pacífico del Atlántico por el este de Guatemala- aún es un proyecto, mientras se obtiene financiamiento. "Hablamos de un canal que tiene un largo de 372 kilómetros y 140 metros de ancho. Ya está estructurado; es decir, ya el derecho de vía está dado"*, explico Pérez Molina a AFP.

A eso le sumamos que en ese mismo día Prensa Libre realizó una publicación por parte de un reportero en Zacapa, Julio Vargas donde informa: "*Unos 400 propietarios de terrenos ubicados en el área en la que pasará el Corredor Tecnológico o Corredor Interoceánico acudieron al Salón de Usos Múltiples del campo de la feria de Zacapa para verificar sus datos, pues se espera que en las próximas semanas se les haga efectivo el pago por las tierras. Mario Roberto García Catalán, gerente general de ese proyecto, dijo "Se verifica que los nombres, las colindancias, los planos y la documentación de cada propietario estén correctos." Expresó que este trámite lo efectuarán en todo el oriente, y luego se podrá proceder al pago, que se hará en secreto por la seguridad de los propietarios.*
La apuesta de los promotores del Corredor descansa en su ubicación en el mapa "Es la ruta natural entre el Norte y el Sur de América. Si no fuera estratégica no sería utilizada por el narcotráfico, apunta José María Argueta", ex vicepresidente de la ODEPAL y actual Secretario de Inteligencia Estratégica de la Presidencia de la República en la revista Contra Poder, Año 1, número 9, página 15, del 28 de junio de 2013.

Corredor Interoceánico de Guatemala ya tiene primer inversor, es lo que publicó la Revista Estrategia y Negocios en su sitio web el día 17 de julio de 2013: "*El gobierno*

de Guatemala declaró de utilidad pública e interés nacional el futuro corredor terrestre interoceánico del país, al considerar que permitirá un posicionamiento estratégico frente al comercio mundial. El primer grupo de inversores extranjeros participantes en el proyecto es Eurogas Enterprises[20]*, que incluye capitales de diferentes países, entre ellos Dinamarca, Finlandia y Holanda"* (Negocios, 2013).

Declaran de interés nacional corredor interoceánico guatemalteco, publicó la Agencia Informativa Latinoamericana, Prensa Latina en su sitio web el día 17 de julio de 2013: *"La víspera, durante la presentación del acuerdo en el Palacio Nacional de Cultura, el Ejecutivo resaltó la importancia de la gestión, promoción, construcción y operación de ese proyecto".* (Latina, 2013)

Ese mismo día Prensa Libre publicó: Estado priorizará Canal Interoceánico, donde su periodista Manuel Hernández informa: *"El Gobierno declaró ayer de "utilidad pública" y de "interés nacional" la gestión, promoción, construcción y operación del corredor interoceánico de Guatemala, por considerar que es una obra que le permitirá al país un posicionamiento estratégico frente al comercio mundial. "El proyecto atraerá inversión extranjera, generación de empleo directo y mayores ingresos al Estado en concepto de tributos, así como el mejoramiento y calidad de vida y desarrollo de todos los habitantes de Guatemala", señala el acuerdo, presentado anoche en el Palacio Nacional de la Cultura, ante varios empresarios y funcionarios".*

Asimismo el 18 de julio de 2013, en el medio de comunicación escrito Siglo XXI página 1, por el corresponsal Rudy Tejeda informó: *"La obra en su primera fase se hará en tres años, tendrá dos terminales portuarias, un ferrocarril para el trasbordo interoceánico de contenedores, un poliducto para el transporte de hidrocarburos y derivados, servicios de transporte de energía eléctrica y telecomunicaciones. El trazo del proyecto abarcará 46 municipios en Izabal, Chiquimula, Jutiapa y Santa Rosa.*

[20] Eurogas Enterprise, es una iniciativa empresarial que aglutina capitales de diferentes nacionalidades, y cuya expertise se orienta al desarrollo de infraestructuras vinculadas a las comunicaciones, el transporte y las logísticas, las energías y sus aplicaciones, el petróleo y sus derivados, así como a la planificación estratégica en las áreas de la agroindustrial y la química industrial.

Este corredor pretende aumentar el 37% del comercio mundial que se conecta vía acuática por el Canal de Panamá".

José Santiago Molina, Presidente del Comité Coordinador de Asociaciones Agrícolas, Comerciales, Industriales y Financieras (Cacif), opina en el artículo *"El anuncio de un Corredor Interoceánico en Nicaragua: "Son temas distintos.* Del Diario de Centroamérica del viernes 28 de junio de 2013 *En Nicaragua es un programa de Gobierno, el Congreso aprobó una ley que solicitó el presidente Daniel Ortega para la concesión. Aquí es distinto, es un tema de inversión privada con el apoyo del Gobierno y tendrá un costo menor. Mientras que en Guatemala se habla de US$ 9 mil millones, (Q 70 mil millones 200 mil), allá será de US$ 40 mil millones (Q 312 mil millones), pero al final el usuario tendrá que ver quién dar el mejor servicio, donde cobran menos, por Panamá (el canal), Nicaragua o Guatemala. Los estudios de factibilidad deben hacerse bien. Lo que un proyecto así salpicaría a la economía es positivo, generaría empleo, desarrollo de sitios cercanos al corredor seco, descentralizaría la economía de la capital y de las grandes urbes del interior hacia zonas con poco progreso".*

Ese mismo día pero en el medio escrito Diario La Hora en su página 2, la reportera Cindy Espina, publica en la sección de Actualidad: *"Piden concesión de 50 años para el proyecto de Corredor Interoceánico, Guillermo Catalán, directivo de la empresa que promueve el Canal Interoceánico, solicitó en el Congreso al presidente de la Comisión legislativa de Economía y a la Comisión de Comunicación, Obras Públicas y Transporte que se estableciera en el dictamen que regular al Canal Seco una concesión por 50 años con derecho a prórroga. Hasta el momento se han invertido en dicho proyecto US$ 12 millones y al final se habrán erogado US$ 7,000 millones. Durante una reunión que tuvieron los directivos con las comisiones que se expuso que la ganancia del Estado en dicho proyecto será otorgada mediante los impuestos, además del 12 por ciento de las utilidades generadas por la empresa se les proporcionará a las municipalidades por donde pase el Corredor Interoceánico".*

El día miércoles 24 de julio de 2013, el medio de comunicación escrito Siglo XXI en la página , por medio de su corresponsal Rudy Tejeda informa: "*Interoceánico será concluido en 2018, El puente terrestre que abarcará 372 kilómetros de largo y que servirá para unir los océanos Pacífico y Atlántico en el proyecto Corredor Interoceánico será la inversión más grande que se ha hecho en Guatemala y se espera concluirlo en 2018, señaló el mandatario Otto Pérez Molina durante la emisión del programa De Frente con el Presidente, que se transmitió anoche en televisión nacional. Los estudios de factibilidad ya están concluidos, y a finales de año, se pagarán las tierras por donde pasará; se iniciarían los trabajos el próximo año y concluirían en 5 años, agregó".*

El día viernes 26 de julio de 2013, Diario La Hora, página 4, su periodista Manuel Rodríguez, informa: *"Concejo Ecuménico rechaza el proyecto de Canal Interoceánico, el Concejo Ecuménico de Guatemala (CEG) expresó estar en desacuerdo con la disposición del Gobierno, que pretende avalar el megaproyecto del Canal Seco Interoceánico. Los religiosos manifestaron que esta disposición carece de legalidad y ética, pues varias personas serán desalojadas de sus propiedades para responder a "intereses privados internacionales". Indicaron que en lugar de llevar desarrollo a las comunidades, el Canal agravará la conflictividad social y los problemas ambientales en Guatemala, además el CEG expresó que el proyecto afectará de manera negativa y directa al río que abastece de vital líquido a las seis comunidades indígenas del municipio de Jocotán en Chiquimula. En conferencia de prensa, los religiosos denunciaron también que la empresa encargada del proyecto ha generado una serie de acciones que van desde compra de voluntades, engaños e intimidación hacia comunitarios, la criminalización de líderes indígenas, amenazas de muerte, sobornos y manipulación de instituciones estatales como la Policía Nacional Civil y el Ministerio Público. De igual forma, explicaron que esta estrategia de desinformación de parte de la empresa ocasiona violencia, inseguridad, miedo, polarización y conflictividad entre las más de 46 comunidades involucradas y anuncian que ya han tomado las acciones legales pertinentes para visibilizar la problemática a nivel nacional."*

Ese mismo día, en ese mismo diario en la página 14, el ex Presidente de la República Juan Francisco Reyes López opina: *"El corredor interoceánico y el Gobierno. No todo lo que brilla es oro. Este refrán popular se aplica al tema del corredor interoceánico y el proceder del Presidente de la República, ministros y diputados que, a nivel nacional e internacional, están promoviendo el denominado "corredor interoceánico", infraestructura con una extensión de 372 kilómetros, que interconectaría el Océano Pacífico con el Atlántico, a través del territorio nacional, siguiendo una trayectoria más o menos paralela a la frontera de Guatemala con El Salvador y Honduras, iniciándose y terminando en dos puertos marítimos a construirse, uno en el Pacífico y otro en el Atlántico. Que se construya un proyecto de tanta envergadura de forma privada sería bueno, aunque no necesariamente exitoso y rentable. Si compráramos 372 kilómetros de un territorio que no es plano, que conlleva atravesar cerros y montañas en el área que se ha publicado, con el territorio que ocupa y conecta en Panamá el Pacífico con el Atlántico, comprobaremos que el corredor interoceánico en Guatemala es cuatro veces más extenso y más oneroso por su longitud y topografía".*

El medio de comunicación escrita El Periódico, el día martes 30 de julio de 2013, en la página 6 en su apartado de Nación, sus corresponsales P. Vega y C. Quintela, informa: *"Alcaldes muestran su apoyo al Corredor Interoceánico: la opinión de los alcaldes: son municipios de pobreza y extrema pobreza. Es por ello que reciben el proyecto como un milagro de Dios como lo define Fabián Cortez, regidor de Conguaco en Jutiapa. El Corredor atraviesa el pueblo de arriba abajo, y Cortez ve esto como una bendición. Un total de 218 personas han vendido terrenos en el municipio, y aunque el monto que les pagan no se ha hecho público, para evitar extorsiones y que no se genere violencia, según el Alcalde, asegura que "será una mejora para las familias. La generación de empleo, una de las promesas del Corredor, es a lo que se aferran las municipalidades "Tal vez no se creen demasiadas plazas, pero con que nos den 50 o cien, ya sería suficiente" comenta Cortez. A pesar de que los jefes ediles lo tenían claro desde el inicio del proyecto, algunos vecinos se opusieron al principio a la venta de sus tierras. "En estas coas*

hay algunos que queremos ayudar, aportar y otros tratan de interrumpir el desarrollo" denuncia Carlos Godoy, presidente de la mancomunidad del Cono Sur".

Como podemos observar el aporte de los medios de comunicación es de gran importancia, porque enlista las noticias de relevancia nacional e internacional, así como respetan el derecho de libre expresión de aquellas personas que están a favor o en contra de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, lo que demuestra que la sociedad guatemalteca está interesada en el proceso que conlleva este proyecto de gran envergadura.

CAPÍTULO IV

EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LAS RELACIONES COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES DEL PAÍS 2008-2012

4.1 La economía nacional de Guatemala

¿Qué es la economía nacional?

Peter Harten en su libro, La economía, sus leyes y sus misterios explica de la evolución de la economía nacional: *"Sin embargo hasta el comienzo de la edad moderna no se puede hablar de una economía nacional, es decir de un organismo económico que no incluye simplemente economías domésticas sino el total de las de un país entero. Porque sólo en esa época y al constituirse los primeros estados, empezaron a desarrollarse también unidades dotadas de autonomía política y a la vez económica. La división del trabajo en sus diferentes formas (creación de profesiones, distribución del proceso de trabajo dentro de la empresa) aumenta sin cesar. La expansión del comercio condiciona y favorece el desarrollo del tráfico en general. Nuevas vías de comunicación y medios de transporte enlazan los lugares de producción con los de consumo más allá del alcance de una ciudad. Millones de productores y consumidores constituyen conjuntamente una unidad mayor: la economía de todo un pueblo".* (Harten, 1979)

Guatemala vive a diario una problemática nacional, debido a las condiciones de pobreza y extrema pobreza que padece la población, por varios factores entre ellos el más importante, el no tener empleo, hace unos días se llevó a cabo la Feria Nacional del Empleo, donde se observaron grandes filas de las personas que participaron con la esperanza de poder ser elegidos entre las empresas participantes, ya que toda esta realidad se convierte en un ciclo, donde si se cuenta con un empleo digno, se va a tener acceso a todos los demás servicios básicos que todo ser humano necesita y como derecho posee, sin embargo la realidad de la economía guatemalteca es totalmente diferente.

Como es sabido Guatemala sufrió durante treinta y seis años el conflicto armado interno entre la guerrilla y el ejército, consecuencia de gobiernos autoritarios que imponían el miedo por medio de la intimidación y opresión a toda la población guatemalteca, que provoco muertes, desapariciones forzadas, migraciones, etc., perjudicando la economía y a la sociedad guatemalteca

Provocando un malestar, que se estimaba terminará al lograr la paz entre ambos, sin embargo luego de varias reuniones, lograron llegar a un consenso que se vio materializada con la Firma de los Acuerdos de Paz, Firme y Duradera, esta tenía la esperanza de que se mejorara la situación del país.

Y aunque ya hayan pasado casi 17 años, la situación no ha cambiado del todo, los altos niveles de delincuencia, la pobreza y extrema pobreza es la realidad nacional que todos los guatemaltecos y guatemaltecas estamos expuestos día con día, en opinión personal, considero que todo esto es producto de la suma de ese conflicto armado interno, y de la falta de preocupación y de acción de todos los equipos de gobierno que han administrado Guatemala, sin embargo una de las grandes excusas ha sido que hay deudas, no existen fondos, no hay recursos, etc. Pero como es sabido si hay recursos, lo que no hay es una correcta administración de estos, solamente están concentrados en las mismas familias que son dueñas del país.

Sin embargo como respuesta de parte de los Gobiernos, se ha dado la implementación de los programas paliativos, entre ellos: el vaso de leche, la galleta, la bolsa solidaria o segura, los comedores solidarios o seguros, que no funcionan como lo esperado debido a que tienen una institucionalidad fallida, lo que conlleva a que no se disminuyan los niveles de hambre, pobreza y extrema pobreza, siendo las más perjudicados aquellas personas que viven con 1 dólar o menos de esto al día.

La solución a esta problemática de la realidad nacional de Guatemala, no se trata de proporcionar la ayuda gratuita, sino que por el contrario cada Gobierno debe de comprometerse en fortalecer la educación para ambos sexos, crear fuentes de

empleo seguro y digno, así como programas por acciones, que al momento de coaccionar, puedan tener la posibilidad de accesar a los servicios básicos como se lo merecen por el derecho inalienable e intangible de ser humano.

Con más innovación y desarrollo es muy probable que los países incrementen su riqueza, lo cual redunda en una mejora de los indicadores sociales, siempre y cuando esta riqueza se distribuya lo más equitativamente posible. Por ello para que los efectos de la investigación y desarrollo sean visibles en buena parte de la población, es necesario que paralelamente sean implementadas políticas públicas de redistribución de ingresos. En otro sentido para insertarse adecuadamente en una economía basada en el desarrollo es prerrequisito contar con una población educada y sana, ya que de lo contrario es casi imposible el aprendizaje y generación de conocimientos. Asimismo, la inversión efectiva en el capital humano no sólo eleva el nivel de vida de las personas, sino que es un elemento esencial si se desea incrementar el PIB per cápita a través de la investigación y desarrollo. (ASIES, 2010)

Impacto socioeconómico

Al principio de este capítulo, mencionamos los programas paliativos como una solución a disminuir la problemática de la pobreza y extrema pobreza, sin embargo tienen una conexión con el impacto social, debido a que cuando se implementan estas políticas públicas, lo hacen con el objetivo de beneficiar no solo las economías familiares, sino que también el modus vivendi de cada persona.

En el Gobierno del actual Presidente de la República de Guatemala Otto Pérez Molina, se creó una nueva entidad gubernamental que es el Ministerio de Desarrollo Social (MINDES), con la finalidad de que exista una institución que se encargue de velar por la aplicación y cumplimiento de los diferentes programas sociales, como lo son mi bono seguro, mi bolsa segura, mi comedor seguro, jóvenes protagonistas y mi beca segura, con el objetivo de que se cumpla de la mejor manera sus objetivos y su impacto social sea positivo.

La mejor solución a estos programas paliativos, no es la implementación de más de estos, ni creación de nuevos ministerios, sino que por el contrario que estas políticas públicas creadas para contrarrestar la problemática nacional, posean el compromiso por parte de las autoridades gubernamentales de darles seguimiento a corto, mediano y largo plazo, esto se lograría si se convirtieran en Políticas de Estado, solamente de esta forma se puede garantizar el bienestar común de la población guatemalteca y el cumplimiento de los objetivos por lo cual fueron creados.

Hacemos mención de estos programas, debido a que con la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, existen diferentes opiniones al igual que con los programas paliativos, algunos opinan que solamente es un proyecto que no es viable, otros opinan que pueda lograrse, de igual manera opinan que a pesar de que es de capital privado, solamente se beneficiarán las mismas personas de siempre.

Sin embargo es importante mencionar que a pesar de que no se ha iniciado la construcción del proyecto, los propietarios ya han sido beneficiados por la compra venta de 3,533 terrenos, al mismo tiempo garantizando su bienestar por medio de usufructo y al ser accionistas del Corredor Interoceánico de Guatemala.

Según ASIES, en su revista Políticas de mercado de trabajo y pobreza rural en América Latina, Caso de Guatemala, en el 2012, analizaron varios indicadores entre ellos el salario mínimo, los contratos de trabajo, la seguridad social, la sindicación y la negociación colectiva, las formas de contratación de la mano de obra, las transferencias condicionadas de ingreso (solo las relacionadas con la participación laboral) y el tipo de empresa según el volumen del empleo.

En Guatemala, el desempleo ha desencadenado varias consecuencias, entre ellas que la población se incline por el trabajo informal, ya que el Estado no ha garantizado estas fuentes de empleo que permitan que toda persona pueda contar con ellas, para el resguardo de una vida digna y del bien común.

El Corredor Interoceánico de Guatemala a un costo menor

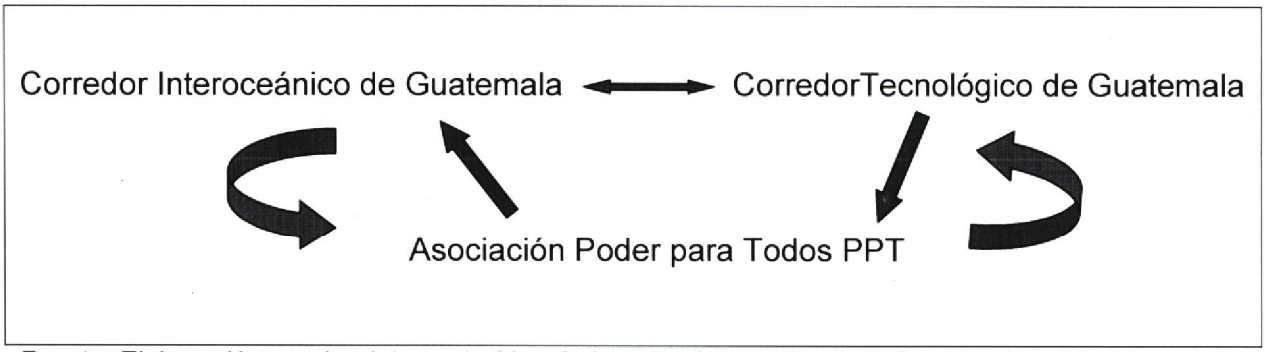
En este proyecto se ha invertido lo que se le denomina capital semilla, es decir que a nivel nacional, ha habido inversión por parte del empresariado guatemalteco que se ha utilizado para realizar los estudios de impacto ambiental, de factibilidad y viabilidad. De igual forma el capital para comprar los terrenos, proveniente de una fuente de financiamiento a futuro por parte de Barcelona, cabe mencionar que el CIGSA, no se va a vender como algunos han comentado, por el contrario se tiene que poner a trabajar para poder recuperar todo el capital invertido en este proyecto.

El Corredor Interoceánico de Guatemala será una finca que unirá los dos oceános, con capital de nueve mil millones de dólares, distribuidos de la siguiente manera: cuatro mil millones de dólares para el transporte intermodal, tres mil millones de dólares para el corredor de energía (oleoductos y gasoducto), y dos mil millones de dólares para los parques industriales ubicados cerca de los puertos y a lo largo del corredor.

Dentro del Corredor Interoceánico de Guatemala, existe el Corredor Tecnológico de Guatemala, esta es la Alianza Público Privada desde lo local, donde están inmersos los 46 municipios dentro de las 9 mancomunidades, antes mencionadas.

La Asociación Poder para Todos es el enlace que existe entre el Corredor Interoceánico y las mancomunidades, dando un apoyo en asesoría de leyes nacionales como Constitución Política de la República de Guatemala, Código Municipal, Código de Trabajo, etc. con la finalidad de beneficiar a cada uno de los actores principales.

Imagen No. 2
Relación dentro del Corredor Interoceánico de Guatemala



Fuente: Elaboración propia, datos extraídos de la entrevista realizada al Gerente de la Mancomunidad del Nororiente, Señor Álvaro Olavarrueth Peralta

En la imagen anterior se puede observar la relación que se está dando y se llevará a cabo al momento de su construcción y funcionamiento, con el objetivo de vincularse todos por medio de la Asociación Poder para Todos para establecer relaciones o diálogos, o directamente uno con el otro de forma lineal, de igual manera, si en caso existiera una disputa esta Asociación mediaría en el proceso para poder llegar a un consenso entre las partes.

El Corredor Tecnológico de Guatemala, S.A., es la entidad mercantil guatemalteca que agrupa a las 9 mancomunidades de municipios socias del Corredor Interoceánico de Guatemala, y el Corredor Interoceánico de Guatemala será administrado y supervisado a través de compañías guatemaltecas las cuales recibirán los pagos por la operación del sistema de transporte multimodal de mercaderías que llevarán a cabo los operadores internacionales.

Estas compañías guatemaltecas serán las responsables de pagar los impuestos que correspondan en Guatemala. La entidad "Corredor Interoceánico de Guatemala, S.A." es una sociedad constituida en el Estado de Antigua & Barbuda cuyo propósito único es reunir a todos los socios del proyecto la cual no tendrá operaciones en Guatemala.

Alianza Público Privada desde lo Local (Peralta, Corredor Tecnológico de Guatemala, 2012)

El Corredor Tecnológico de Guatemala, cuenta con su Patente de Comercio de Sociedad, con el nombre de Corredor Tecnológico de Guatemala, Sociedad Anónima, con dirección en la 7ª. Avenida, 7-78 zona 4 Oficina 605, en la ciudad de Guatemala, Guatemala, así como también en la Superintendencia de Administración Tributaria SAT, con Número de Identificación Tributaria NIT: 6461602-9, siendo el Representante Legal Manuel Estuardo Alvarado Medina.

Con fecha 4 de agosto de 2009, las nueve Mancomunidades de Municipios del oriente del país suscribieron con la entidad ODEPAL Internacional y la Asociación Poder Para Todos un acuerdo de voluntades por medio del cual acordaron una visión integral para desarrollar el "Corredor Interoceánico de Guatemala".

Esta visión integral tiene como objetivos que el Corredor Interoceánico sea:

a) Un instrumento de desarrollo de país;
b) Un instrumento que propicie un cambio en la cultura corporativa con responsabilidad social, a través de un nuevo modelo de negocio que incluya a los municipios como socios;
c) Un instrumento de integración de la región centroamericana.

Para lograr el proceso integral de desarrollo se ha priorizado:

a) El desarrollo local – municipal para garantizar un salto en la calidad de vida de la población;
b) El desarrollo sostenible para que los beneficios del Corredor Interoceánico permitan sentar unas bases duraderas para las futuras generaciones gocen de los beneficios;
c) El desarrollo sustentable para garantizar la protección, conservación y regeneración de los recursos naturales y el medio ambiente;

(d) El desarrollo de una institucionalidad pública territorial y autónoma en el marco de la descentralización del Estado;
(e) Fomentar una participación permanente y organizada de la población de acuerdo a las leyes del país y de esa manera alcanzar el bien común.

Esta "Alianza Público Privada desde lo Local" nada tiene que ver con el marco jurídico establecido en la "Ley de Alianzas para el Desarrollo" (Decreto 16-2010) pues este modelo consiste en la participación de los municipios en un negocio privado en donde recibirán dividendos que luego invertirán en sus respectivas comunidades.

Pacto Social de la Alianza Público Privada desde lo Local

Con fecha 3 de Diciembre de 2009, las nueve Mancomunidades de los 46 Municipios que hoy son socias del Corredor Interoceánico de Guatemala, suscribieron un acuerdo de voluntades con la entidad ODEPAL Internacional y la Asociación Poder Para Todos por medio del cual se comprometieron a que la totalidad de las utilidades que recibirán como socias del Corredor Interoceánico de Guatemala serán invertidas en sus respectivos municipios en programas sociales que contrarresten la pobreza y extrema pobreza y todo lo que esta problemática desencadena.

Los objetivos principales son:
a) Establecer reglas claras, precisas y de cumplimiento obligatorio entre las partes para garantizar la actuación de sus miembros y con ello dar certeza jurídica;
b) Destinar los ingresos que recibirán en concepto de dividendos en sus comunidades para desarrollar programas orientados a cumplir con los objetivos de desarrollo del Milenio (ODM);
c) Mantener en todo momento la visión y principios hacia la consecución del bien común;
d) Facilitar y apoyar el fortalecimiento institucional de las 9 Mancomunidades de Municipios.

Los principales APORTES de las mancomunidades al Corredor Interoceánico lo constituyen:

a) La consolidación de la certeza jurídica en los diversos procesos de adquisición de las tierras, apoyando la negociación y resolución de conflictos;
b) Coadyuvar en la creación del valor confianza para que en el proceso de negociación de las propiedades se redujera el costo de transacción, favoreciendo fórmulas que evitarán la especulación;
c) Declaración de Utilidad Pública e Interés Municipal el proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala en ejercicio de la autonomía municipal constitucional;
(d) Facilitar el proceso de adquisición de las tierras que conforman la franja del Corredor Interoceánico de Guatemala.

Participación de las Mancomunidades en el Corredor Interoceánico de Guatemala

Desde el mes de febrero del año 2011, las 9 Mancomunidades de Municipios participan como SOCIAS (nominativas) de la entidad Corredor Tecnológico de Guatemala, Sociedad Anónima (CTG).

La sociedad Corredor Tecnológico de Guatemala posee acciones de la entidad Corredor Interoceánico de Guatemala, S.A. equivalentes al 12% de las utilidades que generará la operación de las infraestructuras del Corredor Interoceánico de Guatemala (terminales portuarias, ferrocarriles, oleoductos, carretera, zonas de actividad logística y servicios complementarios).

En el ámbito del derecho privado (mercantil) las mancomunidades socias de Corredor Tecnológico de Guatemala aprobaron en Asambleas Extraordinarias de Accionistas todos y cada uno de los acuerdos aprobados en el "Alianza Público Privada desde lo Local" y en el "Pacto Social de la Alianza Público Privada desde lo

Local" con lo cual se traslada el acuerdo de voluntades al marco de derechos y obligaciones de los socios regulados en el ámbito del Derecho Mercantil.

De igual forma la disposición por parte de las Mancomunidades en ser parte del proyecto del Corredor Interoceánico se debe a que ellos estiman que se dará un impacto socioeconómico en Guatemala, por la creación de las 30,000 fuentes de trabajo, así como el realce que se le dará al territorio guatemalteco, haciéndolo atractivo a nivel regional y mundial, beneficiando de esta forma también al comercio informal, por tal razón opinan que: "Este proyecto, es estratégico para posicionar a Guatemala y la región transfronteriza trinacional como la región altamente competitiva en el comercio mundial, esperando que llegue a ser el eje económico más importante de la región centroamericana y sur de México, como prestador de servicios al comercio mundial y como catalizador del desarrollo integral de la zona.

Actualmente la ubicación geográfica donde hará su recorrido el Corredor Interoceánico de Guatemala, característica en su mayoría de los departamentos un clima cálido, casi desértico, y aunque posee lugares turísticos como: Siete Altares, Reserva Natural Cerro Montecristo, Balneario Pasabien, entre otros, estos no han sido de gran beneficio a la población, la mayoría de ellos se encuentran en Izabal, y realmente el Oriente del país no es atractivo turísticamente en comparación con los lugares del Occidente y del Norte de Guatemala.

Por tal razón se estima que con la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, se contratará personal para su realización, así como al momento de su funcionamiento, con 30,000 plazas para diferentes áreas, esto beneficiará no solo a la persona contratada, sino que también a la familia a la cual este pertenezca. De la misma forma beneficiará a todas las personas que no posean un nivel de educación superior, pertenecientes al nivel informal.

Uno de los aportes que tiene contemplado realizar el Corredor Interoceánico de Guatemala, es colaborar con la ejecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio

(ODM), como es sabido el avance de estos no ha sido abordado de la mejor manera, a dos años de su meta aún está lejano su cumplimiento.

En la región del Oriente, como en la del resto del país, existe una problemática desencadenada por la pobreza y extrema pobreza, entre ellos el tema de salud y educación, debido a que aunque existan Centros de Salud, estos no proporcionan la ayuda debida o se encuentran cerrados, por tal razón entre los planes estimados por el Corredor Interoceánico de Guatemala, está la implementación de un Hospital Regional que permita atender a la población en general, contará con un área de emergencia, así como con diferentes especialidades de pediatría, que atenderá a los niños y niñas con desnutrición crónica y otras enfermedades, atención materno-infantil para las madres, futuras madres, niños y niñas, de igual manera una atención especial para los pacientes con VIH Sida y enfermedades venéreas, de la misma manera métodos de educación sexual como prevención de embarazos no deseados en adolescentes y adultos, que contrarrestarán de igual forma la realidad que atañe a la población guatemalteca en relación con este tema.

Asimismo la implementación de centros educativos en los lugares aledaños, como respaldo a las escuelas nacionales que permitan una formación completa desde el nivel primario, hasta el nivel diversificado donde exista el acceso tanto para niños como niñas, que no haya lugar para que la niña y mujer no se superen por las diferentes razones que hasta hoy en día ha sido una de las causantes por la cual la superación de la mujer ha estado estancada, y de esta manera poder avanzar en la equidad de género en Guatemala, estos establecimientos proporcionarán también fuentes de empleo para profesores con diferentes especialidades para que exista diversidad en los planes educativos.

A pesar de que los proyectos sociales antes mencionados, están contemplados dentro del Corredor Interoceánico de Guatemala, estos no poseen un Plan de Desarrollo que permita ser el garante, que proporcione el respaldo y asimismo el compromiso por parte de las autoridades del corredor de que estos se lleven a cabo

al momento de su funcionamiento, es por eso que es responsabilidad de los negociadores velar porque se implemente este plan que garantice lo acordado por las partes participantes.

Inversión Extranjera de la República Popular de China

Es importante conocer la participación que ha tenido la República Popular de China en el plano internacional, por medio de su Inversión Extranjera Directa, a pesar de la crisis económica, no se ha quedado estancado con el deseo de mejorar la situación del país, ha utilizado esta temática, y con esto ser catalogados como una economía mundial a la segunda potencia.

Es así como en el año 2012, China pasó del sexto al tercer puesto mundial de países con más inversiones directas en el exterior. Según las cifras dadas a conocer por Pekín, las empresas chinas invirtieron US$87.800 millones fuera de sus fronteras el año pasado, una suba de un 17,6% frente al 2011. Las cifras contabilizan, sin embargo, los flujos hacia Hong Kong (58,4% del total), región administrativa especial bajo el control de la República Popular desde 1997, pero separada por las fronteras y un sistema monetario diferente. Esta plataforma atrae las inversiones chinas por su fiscalidad mucho más ventajosa, su libertad de movimiento de capitales, su seguridad jurídica y su mercado bursátil. Algunas de las inversiones hacia Hong Kong son redirigidas inmediatamente a otros países, otras permanecen allí y un tercer grupo retorna a China continental, práctica conocida como "round tripping", o "ida y vuelta". Recién en los últimos cinco años se multiplicaron las adquisiciones. Eso explica por qué China aun se encuentra en el 12º puesto en términos de stock acumulado de inversiones extrafronterizas: US$531.900 millones a fin de 2012, es decir 10,2% del monto de las inversiones realizadas por EE.UU. (Clarín, 2013).
Este es el caso que se presenta a continuación con la implementación de nuevos proyectos en Honduras y Nicaragua pertenecientes a Centroamérica, con la construcción de un corredor seco y de un corredor interoceánico respectivamente.

¿Qué sucede con otros proyectos similares en Centroamérica y México?

Corredor Seco de Honduras

El país de Honduras se ubica en América Central, y ha sufrido conflictos armados internos de igual forma que el resto Centroamérica, y en los últimos años un Golpe de Estado, lo que ha conllevado que padezca de las consecuencias de estos acontecimientos.

Sin embargo, a pesar de esta problemática, existe un interés por parte de China en invertir en este país aprovechando de igual forma su ubicación geográfica para la creación de un Corredor Seco que permita el intercambio a nivel mundial y el beneficio para el país y los lugares aledaños, a continuación se presenta la información proporcionada por los medios de comunicación acerca de este proyecto.

La Nación en su portal de internet informa (Nación, 2013): Compañía china se interesa en construir ferrocarril interoceánico en Honduras, anunciaba en donde reporta que: "El Gobierno hondureño anunció ayer que la firma china Harbour Engineering Company Ltda., está interesada en construir un ferrocarril en Honduras, que una las costas del Pacífico y el Atlántico, con una inversión superior a los $20.000 millones.

"El 8 de julio se firmará un memorando de entendimiento con esa empresa para dar paso de inmediato a un estudio de factibilidad", informó la Casa Presidencial en un comunicado. "Harbour Engineering ya nos manifestó su interés en construir este monumental proyecto", de más de 600 kilómetros lineales, movido con electricidad y con diez líneas férreas, dijo la Presidencia.

El Gobierno hondureño aseguró que el proyecto "no sería competencia para el canal de Panamá ni para el canal interoceánico que pretende construir Nicaragua". El plan incluye la construcción de una refinería en puerto Castilla y también un oleoducto, un

astillero y la conectividad de fibra óptica para los cables submarinos en las costas del Atlántico. El comunicado afirmó que Harbour desarrollará el estudio técnico, otorgará el financiamiento y construirá en 15 años la obra, que podría generar alrededor de 300.000 empleos directos.

Corredor Interoceánico de Nicaragua

El país de Nicaragua está ubicado en Centroamérica, que se suma a los conflictos armados internos de esta región, lo que ha provocado el padecimiento de pobreza, extrema pobreza, desempleo, etc., considerado uno de los más pobres de Latinoamérica, sin embargo al igual que el interés que cuenta Honduras, Hong Kong ha decidido invertir en este país por medio de un Canal Interoceánico aprovechando no solamente su ubicación geográfica sino que también los mantos acuíferos que posee.

Por tal razón el portal de internet El Mundo BBC, informa (Mundo, 2013): "Un grupo de 52 expertos chinos contratados por la firma china HKND Group se encuentra en Nicaragua realizando los estudios de factibilidad del proyecto del canal interoceánico nicaragüense, informó la prensa gubernamental.

Los especialistas asiáticos se reunieron con el hijo del presidente Daniel Ortega, Laureano Ortega Murillo, quien es representante de la Agencia de Promoción de Inversiones Pro-Nicaragua. "Esta delegación forma parte del equipo de trabajo que viene conformando la empresa HKND, del empresario chino, nuestro amigo Wang Jing", dijo Ortega, citado por el portal El 19 Digital.
El proyecto del canal de Nicaragua consiste en una vía húmeda más amplia que la de Panamá, que uniría los océanos Pacífico y Atlántico. El plan incluye un ferrocarril, un oleoducto, dos puertos de aguas profundas, dos aeropuertos y zonas francas, e implicará una inversión de US$ 40.000 millones.

Grupos ecologistas han cuestionado el proyecto porque consideran que afectará zonas delicadas, mientras que otros han advertido que la idea es financieramente inviable.

Canal Interoceánico de México

De igual forma se une a esta cadena de corredores el país de México situado al norte de América, vecino país de Estados Unidos, que lo posiciona en un lugar atractivo por su cercanía geográfica, y a pesar de que tiene el deseo de la construcción de un Corredor Interoceánico, ha notificado que no posee inversión debido a su autosostenibilidad, ya que debido al recorrido de este, se tiene antecedentes de un comercio en el pasado.

Por tal razón en el Portal del Corporativo Imagen del Golfo, se informa que (Golfo, 2013): "el alcalde Marcos Theurel Cotero afirmó que el corredor Transístmico es más viable y 40 veces menos costoso, además de que en México ya se cuenta con toda la infraestructura. El edil porteño, aseguró que hay tres proyectos similares que se están promoviendo y que competirían con el canal de Panamá: el de Nicaragua con una inversión de 40 mil millones de dólares; el de Guatemala anunciado también la semana pasada con un presupuesto de 15 mil millones de dólares y el de México, que es el corredor Transístmico entre Salina Cruz y Coatzacoalcos, con un monto de mil millones de dólares.

El presidente municipal, sostuvo que otros países de Centroamérica están tomando en cuenta lo que se ha dicho del corredor Transístmico y México también está al pendiente de los proyectos similares, sin embargo, insistió, que el corredor logístico de Salina Cruz-Coatzacoalcos es 40 veces más barato, estaría operando en enero del próximo año, ya que solo se requieren de instalar las grúas y funcionar en una primera etapa.

En cambio, expuso: "el de Nicaragua tardará en la navegación cuatro días más lo que representa medio millón de dólares de viaje y se va a tardar diez años en construir", destacó.

EL PROYECTO EN MANOS DE LA SCT

El alcalde detalló que es el Instituto Mexicano del Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) es la dependencia asignada para llevar el proyecto, en donde ya se realizarán los estudios para la vialidad del mismo. "El proyecto está avalado por el gobierno federal y me da gusto que este mismo proyecto lo quieren hacer en otro lado, yo estuve con el director general del Instituto Mexicano del Transporte José San Martín Romero quien me confirmó que se están haciendo los estudios", declaró.

Cabe recordar que la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó el pasado jueves una concesión por 50 años a una empresa china con sede en Hong Kong para que promueva, diseñe, construya y maneje un ambicioso proyecto de canal interoceánico en el país centroamericano que tendría un costo de 40.000 millones de dólares. El proyecto, que competiría con el canal de Panamá, prevé la construcción de un canal fluvial para unir la costa Caribe con la del Pacífico, un puerto de aguas profundas en ambas costas, un corredor ferroviario o canal seco para transporte de carga entre los dos litorales, zonas de libre comercio, aeropuertos y un ducto para hidrocarburos paralelo al canal.

Mientras que el corredor Transístmico es impulsado en su potencial económico y social entre Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz, y que se considera más económico que el canal de Panamá.

Es la posibilidad de poder capitalizar lo invertido en infraestructura portuaria y marítima hace más de un siglo en el Istmo de Tehuantepec y aprovechar los más de 40 tratados de libre comercio que tiene México con diversos países.

¿De qué manera afectarían este proyecto?

Así como se ha dado a conocer el proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala, de igual forma se han dado a conocer proyectos similares en México, Honduras y Nicaragua, con el fin de aprovechar la ubicación geográfica que permitirá un intercambio comercial fluido como respaldo y presentando una mayor efectividad en comparación con el Canal de Panamá.

A pesar del interés de los países antes mencionados, cabe indicar que Guatemala lleva una ventaja en los estudios de pre factibilidad, viabilidad, económicos, sociales, ambientales, etc., así como en las negociaciones con los propietarios de los terrenos, y los avances que se han dado desde el momento de su creación. Para llevar a cabo un proyecto se necesita de suficiente capital y tiempo que permita observar la evolución de estos, y con ello poder cumplir con los objetivos por los cuales fueron creados.

En diferentes entrevistas televisadas a expertos nacionales e internacionales, opinan acerca de estos corredores, donde expresan impactos de estos en Latinoamérica.

Unos opina que el hecho de que existan en un futuro varios corredores en lugares cercanos entre ellos y al Canal de Panamá, serían un menú de varias fuentes de inversión, así como de intercambio de un comercio mundial, beneficiando no solamente a los países donde serán construidos, sino que también a los lugares aledaños, que contribuiría a apaliar la problemática nacional de pobreza, extrema pobreza, desempleo, etc., que estos países padecen.

Por otro lado, opinan, de que el hecho de la implementación de varios corredores en países vecinos, lejos de beneficiar, perjudicaría grandemente, ya que existiría demasiadas ofertas de proyectos, y dependiendo de qué país sea el mejor ofertante en relación a costos, estaría concentrada la demanda en un solo país lo que

perjudicaría los proyectos de los otros países y con ello la economía nacional y el ámbito social, ambiental y cultural de estos.

Sin embargo, una de las soluciones podría ser que se implemente un Corredor a nivel territorial partiendo desde México hasta Nicaragua, donde pueda existir un consenso entre ambas partes, aprovechando las fortalezas de cada país que diera lugar a una ventaja comparativa, beneficiando a cada país y los lugares aledaños en todos los ámbitos, contribuyendo a la integración regional para poder alcanzar el bienestar común por medio de un desarrollo sostenible.

CONCLUSIONES

1. En Guatemala, existe una problemática que atañe a diario a la población guatemalteca esto resultado de Gobiernos, que a pesar de que han implementado programas sociales para contrarrestarlas, esos esfuerzos han sido en vano por diferentes circunstancias como una fallida institucionalidad, auditoría y la falta de seguimiento a los mismos lo que ha provocado un malestar a las personas que la padecen.

2. Una de las causantes de esta difícil situación de Guatemala, es el tema de pobreza y extrema pobreza que la padecen la mayoría de los guatemaltecos y guatemaltecas, producto de varios factores, entre ellos la falta de empleo, lo que conlleva que las personas no puedan acceder a los servicios básicos por la ausencia de capital.

3. Es obligación del Estado proporcionar a la población guatemalteca condiciones que les permitan vías de acceso al desarrollo, como un alto nivel de educación para estar capacitados de optar a diferentes puestos, así como fuentes de empleo dignos, y solo así con la sumatoria de estos dos, podrán acceder a los servicios básicos que toda persona posee como ser humano.

4. Por otro lado en el año de 1999, nace una iniciativa con planes a futuro con visión de lo que sucedería al momento en que el Canal de Panamá no se diera abasto. A partir de esta situación inician los estudios de pre factibilidad y viabilidad que permitieran poder dar una solución a lo que se vendría en los próximos años, luego de este proceso de selección, eligen a Guatemala, ya que era el único país que cumplía con los requisitos correspondientes, para beneficiar a la economía mundial por su ubicación geográfica y al mismo tiempo contribuyera en disminuir la problemática guatemalteca.

5. De igual forma, luego que se realizan los estudios pertinentes para conocer el proceso de implementación del proyecto en Guatemala, inicia la promoción del

mismo con las autoridades pertenecientes donde hará su recorrido el Corredor Interoceánico de Guatemala, para respaldar el proyecto con los líderes de estos departamentos.

6. Luego de varias reuniones con estos líderes municipales se procedió a realizar reuniones con los propietarios de los terrenos, que permitió un acuerdo entre las partes por medio de las negociaciones correspondientes, y así dar el aval para seguir con las otras fases del proyecto.

7. A la fecha ha habido varios avances en el Corredor Interoceánico de Guatemala, entre ellos las revisiones de las minutas donde se encuentran los términos pactados entre las partes para proceder al pago total de las tierras a finales del año 2013.

8. El Corredor Tecnológico de Guatemala, es la empresa que ampara a las nueve mancomunidades con sus 46 municipios, para favorecer la relación que se da en esta Alianza Público Privada desde lo local, garantizando y velando por los intereses de cada propietario, que contará con un 12% de las regalías del Corredor Interoceánico de Guatemala.

9. Seguidamente de la investigación realizada en el tema de El impacto socioeconómico de la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país (2008-2012), se podrá estimar que habrá un impacto positivo en el entorno social y económico del país, años después de su funcionamiento.

10. Cada ámbito contará con su propio elemento, por el lado social estará el Corredor Tecnológico de Guatemala, y por el lado económico el Corredor Interoceánico de Guatemala, que fusionados estos dos contrarrestarán la problemática nacional contribuyendo al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) y de igual forma al Comercio Mundial.

ANEXOS

Cuestionario para las Entrevistas

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA
Director DAP de Río Hondo, Zacapa

DATOS GENERALES

LUGAR: Río Hondo FECHA: 17/5/2012 HORA 13:30

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Edgar Leonardo Morales Osorio Edad: Sexo: M

1.-¿ A partir de qué fecha nace la iniciativa de la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? de mediados de año 2008

2.-¿Quiénes son las personas asociadas en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Los Municipios (11) de la mancomunidad, Comunidades. Investigadores.

3.-¿Cuál será la extensión del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? 308 Kms. (aucho aproximado 100 mts)

4.-¿Qué personas van hacer beneficiadas en la Construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Directamente toda la población de 11 municipios participante e indirectamente todo el país.

5.-¿Qué comunidades van hacer beneficiadas al momento de construir el Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Todas las que se encuentren, en Jalapa Jutiapa - Chiquimula, Zacapa - Progreso - Izabal.

6.-¿Cuáles son las mancomunidades que están organizadas para llevar a cabo el proyecto del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? NOR-ORIENTE. / COPAN-Chortí Atlántico - Sur Oriente.

7.-¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? De Jutiapa a Pto. de Izabal

8.-¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Avance Organizativo en la preparación legal de tierra para su ejecución.

Cuestionario para las Entrevistas

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Gerente de la Mancomunidad Montaña El Gigante

DATOS GENERALES

LUGAR: Sede Mancomunidad Montaña El Gigante FECHA: 28-03-12 HORA 9:42 am

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Luis Javier Roche Pineda. Edad: 50 años Sexo: Masculino

1.-¿ A partir de qué fecha nace la iniciativa de la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Aca en la región iniciamos en mayo 2009 sin embargo se informó que había iniciado el proyecto 10-12 años atrás.

2.-¿Quiénes son las personas asociadas en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? ODEPAL - PODER PARA TODOS - 9 Mancomunidades de la región.

3.-¿Cuál será la extensión del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? 372 Km

4.-¿Qué personas van hacer beneficiadas en la Construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? La población de los 48 municipios de las 9 mancomunidades de una manera directa. Indirectamente la población en general.

5.-¿Qué comunidades van hacer beneficiadas al momento de construir el Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Comunidades que pertenecen a las 9 mancomunidades social.

6.-¿Cuáles son las mancomunidades que están organizadas para llevar a cabo el proyecto del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Montaña El Gigante, Nor-Oriente, Sur-Oriente, Copan Chorti, Lago de Güija, El Atlántico, El Centro ~~Sur~~. Como Sur el Pacífico.

7.-¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Moyuta-Jutiapa — Puerto Barrios.

8.-¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Firma del Pacto Social, Creación de la Alianza Pública-Privada, Trazo del Corredor Tecnológico, Intención de Venta de 2,400 propietarios, Lanzamiento Regional y Mundial del Proyecto.

Cuestionario para las Entrevistas

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Especialista en planificación territorial - Segeplan

DATOS GENERALES

LUGAR: Rio Hondo, Zacapa FECHA: 17/05/2012 HORA 13:25

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Wendy Carina Véliz Hernández Edad: 34 Sexo: F

1.-¿ A partir de qué fecha nace la iniciativa de la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? 2008

2.-¿Quiénes son las personas asociadas en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Municipios, Inversionistas mancomunidades, Propietarios de tierras

3.-¿Cuál será la extensión del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?
308 Kms.

4.-¿Qué personas van hacer beneficiadas en la Construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? todas las que viven a lo largo de los mpios que conforman el corredor/ Jutiapa a puerto Barrios

5.-¿Qué comunidades van hacer beneficiadas al momento de construir el Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?
Comunidades de puerto Barrios a Jutiapa

6.-¿Cuáles son las mancomunidades que están organizadas para llevar a cabo el proyecto del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?
trifinio, Mancomunidad de Nororiente, Mancomunidad Lagona de Guija | mancomunidad chortí

7.-¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?
Inicia de puerto a puerto | Jutiapa - puerto Barrios

8.-¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?
estan en la fase de organizacion

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Coordinadora Oficina de Planificación y Gestión Territorial

DATOS GENERALES

LUGAR: Estanzuela FECHA: 14/01/2012 HORA 10.00 a.m.

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Dora de León Monroy Edad: 26 Sexo: F.

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Es un proyecto que traera desarrollo al país, tanto económico y social.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Beneficiados la población

Perjudicados Los Recursos Naturales

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

—— o ——

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país?

Mayor interes en el mercado económico a nivel nacional e internacional por la central de transferencia

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

Iniciara en Izabal y finalizará en Santa Rosa

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

- Tiempo en la compra de tierras - (quincena febrero)

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Concejal I. de Teculuta.

DATOS GENERALES

LUGAR: Estanzuela FECHA: 23/10/2012 HORA 11:50

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Jura Leticia Vargas Cordón Edad: 65 a Sexo: F

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Que es un proyecto q' le traerá a Guatemala un gran futuro económico. Acercamiento con otros paises y por q' no decirlo ser Guatemala reconocida mundialmente

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala? Todas las municipalidades q' pertenecen a la mancomunidad, las personas q' vendieron terrenos, las empresas con la venta de productos, y los miles de trabajadores de varios sectores. Creo q' no habrán perjudicados.

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

Todo lo legal y las mancomunidades

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país? Muy grande será la competencia de Panama. lo que traera una fuerte economia a Guatemala q' nos sacara un poco de la pobreza

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? El sur, Oceano Pacifico al Atlantico

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Estudios, acuerdos, compra de terrenos. Aprobación de los Alcaldes a traves de las mancomunidades.

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Alcalde Municipal de Esquipulas

DATOS GENERALES

LUGAR: Estanzuela FECHA: 25 / 10 / 2012 HORA 11:00

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Carlos Jose Lopez R. Edad: 47 Sexo: M

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Es un Proyecto que impactara a toda la nacion y a Beneficio de todos los Pueblos por donde el sera su Recorrido.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Yo creo que todo el pais va ser favorecido por que habran fuentes de trabajo que tanto lo necesita mi guatemala.

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país? Por que tendremos un impacto de comercio de todos los paises que usaran esta via para poder sus productos a diferentes oceanos y el un beneficio para mi querida Guatemala.

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

Del oceano pacifico y terminara en el Atlantico Suturea hacia Puerto Barrios

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

Pues hoy por hoy ya no es un sueño si no una realidad por los avances que sean visto

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

DATOS GENERALES

LUGAR: Rio Hondo FECHA: 23/10/2012 HORA 11

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Elmer Alberto Pacay Edad: 36 Sexo: M

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Que sea un Desarrollo Rico
Para Guatemala.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Muchas Familias

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país?

uno de los Proyectos que Piedan
traer Mucha riqueza a nuestro
Pais

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

Moyuta — Puerto Barrios

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Muchos que Y Seran los
Vase Fundamentales
del Proyecto

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Miembro Auxiliar de la Presidencia de la Mesa

DATOS GENERALES

LUGAR: Estanzuela Zacapa FECHA: 23-10-12 HORA 11:00

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre:_____ Edad:____ Sexo: ____

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Proceso que permitirá el desarrollo integral de las comunidades y sus alrededores.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Específicamente se beneficiarán los habitantes de los lugares por donde cruzará el mismo, los empresarios que arriesguen sus capitales, perjudicados considero ninguno solo veo beneficiados.

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

El que determine como tal las leyes del país para la Empresa Privada.

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país? Sin duda alguna es imagi-nable por cuanto es algo novedoso a lo interno del país; sin embargo es Positivo pero no medible

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Departamento de Santa Rosa

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Existe el trazo lineal y limítrofe, actualmente se procesa la Legalización territorial por donde pasará el mismo.

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

DATOS GENERALES

LUGAR: Estanzuela FECHA: 23/10/2012 HORA 11:00

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Edwin Cuéllar Manzanero Edad: 50 Sexo: M

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Que será de gran beneficio para la Región Oriental y para el país en sí. -

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Perjudicados, no tendremos, si muchos beneficiados en todos los sectores sociales, económicos, etc.

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país?

Considerable, ya que muchas empresas locales y nacionales o internacionales se beneficiarán con el proyecto en sí. -

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Escuintla a Tecún;

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? muy significativos. -

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Coordinadora Unidad de Gestión Municipal

DATOS GENERALES

LUGAR: Zacapa FECHA: 23/10/2012 HORA 11:00

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Karen Dubón Edad: 38 Sexo: F

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Que es un megaproyecto, que va a contribuir al desarrollo económico del País.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Los beneficiarios serán todos los socios del Corredor, empresarios y Población en general ya que habrán fuentes de empleo.

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país?

se abrirán más brechas con el comercio internacional

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

Puerto Barrios a Ciudad Guzmán

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

SEGEPLAN

DATOS GENERALES

LUGAR: Zacapa FECHA: 23/10/12 HORA _____

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Eduardo Ramos A. Edad: 44 Sexo: M

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Es una fuente de oportunidades para el desarrollo regional y el país en general.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Beneficiados: iniciativa privada y en cierta medida los gobiernos locales.

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

Alianzas Privadas - Mancomunidades.

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país?

Tendrá un alto impacto socioeconómico en las relaciones comerciales del mundo. Se espera que genere muchas fuentes de empleo a la población.

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Puerto Juan Jorge - Puerto San Luis (Izabal - Moyuta)

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

Planificación y negociaciones previas

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Conocer de opinión Mesa Multisectorial de Nor Oriente

DATOS GENERALES

LUGAR: Estanzuela, Zacapa FECHA: 2012.10.23 HORA 11:03 am

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Ana Luisa Roque Valdavinos Edad: — Sexo: F
Mancommidad Trinacional Frontera Río Lempa

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Un gran oportunidad de desarrollo para el oriente de Guatemala, para el país y para la Región Trinacional.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Beneficiados, los pobladores de la Región, las empresas que aquí inviertan y ofrezcan sus servicios, entre otros. Perjudicados, otras y otros emprendimientos similares en la Región

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

El que se especifique dentro del Marco Jurídico Guatemalteco, y el Derecho Internacional.

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país? Muy fuerte y dinámico, si sabe conducirse según lo planificado.

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? x Conexión pacífico Atlántico de Guatemala? Pto. Quetzal — Pto. Cortés / Marco Transnacional
— Pto. Barrios

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Compromisos, acuerdos, convenios y Cartas de entendimiento. Adquisición de tierras, provisión de infraestructura.

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Especialista en Planificación y OT, MTFRL.

DATOS GENERALES

LUGAR: Zacapa FECHA: 23/10/12 HORA 10:55 am

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Abraham Alexander Alvarenga Edad: 38 Sexo: M

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Un gran proyecto con un horizonte de desarrollo altamente ambicioso, que de materializarce segun lo programado impulsara la economia nacional.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

los beneficiarios de mayor escala seran las clases economicas mas poderosas, aunque no por eso, la población general tambien se beneficia con fuentes de trabajo y comercio. Perjudicados son muy relativos.

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país?

Mejoramiento a largo plazo de la economia familiar y a corto plazo un aumento de los niveles de endeudamiento del pais.

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Recabar la Mesa Multisectorial de Cualapa

DATOS GENERALES

LUGAR: La Tamarula FECHA: 23/10/2012 HORA 10 AM

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Claudia Muñoz Roldán Edad: 37 Sexo: F

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Es un canal que permitirá el desarrollo del país. Mejorando fuentes de empleo y por ende desarrollo económico.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Considero que en un proyecto así habrán perjudicados y el Gobierno hace una investigación de impacto los más afectados serán los habitantes del sector. Beneficiados todos

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país? Creo que el impacto es grande ya que el Gobierno el que promueva los instrumentos a través de los tratados para que las relaciones comerciales internacionales no afecte a los pequeños empresarios.

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

En el sur de Guatemala finalizando en el occidente.

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Negociaciones con los propietarios de tierras, viajes y aprobaciones gubernamentales.

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Secretario Mpal. San Cristóbal AC. El Progreso.

DATOS GENERALES

LUGAR: Estanzuela, Zacapa FECHA: 23/10/2012 HORA _____

Datos de el/la entrevistado/a

Nombre: Norman Reginio Arellano Pérez Edad: 34 Sexo: M.

1.- ¿Qué opina acerca del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)?

Es un proyecto que beneficiará a la parte norte y oriental del país, asimismo a cada municipio por donde atravesará el mismo.

2.- ¿Quiénes considera que serán los beneficiados y perjudicados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala?

Como en la Anterior Respuesta en este caso no veo perjuicio únicamente beneficio a los pobladores de la región

3.- ¿Cuál será el marco jurídico institucional del proyecto?

Desde lo legal veo que está bien apoyado ya que no contraviene ningún precepto legal de nuestro país.

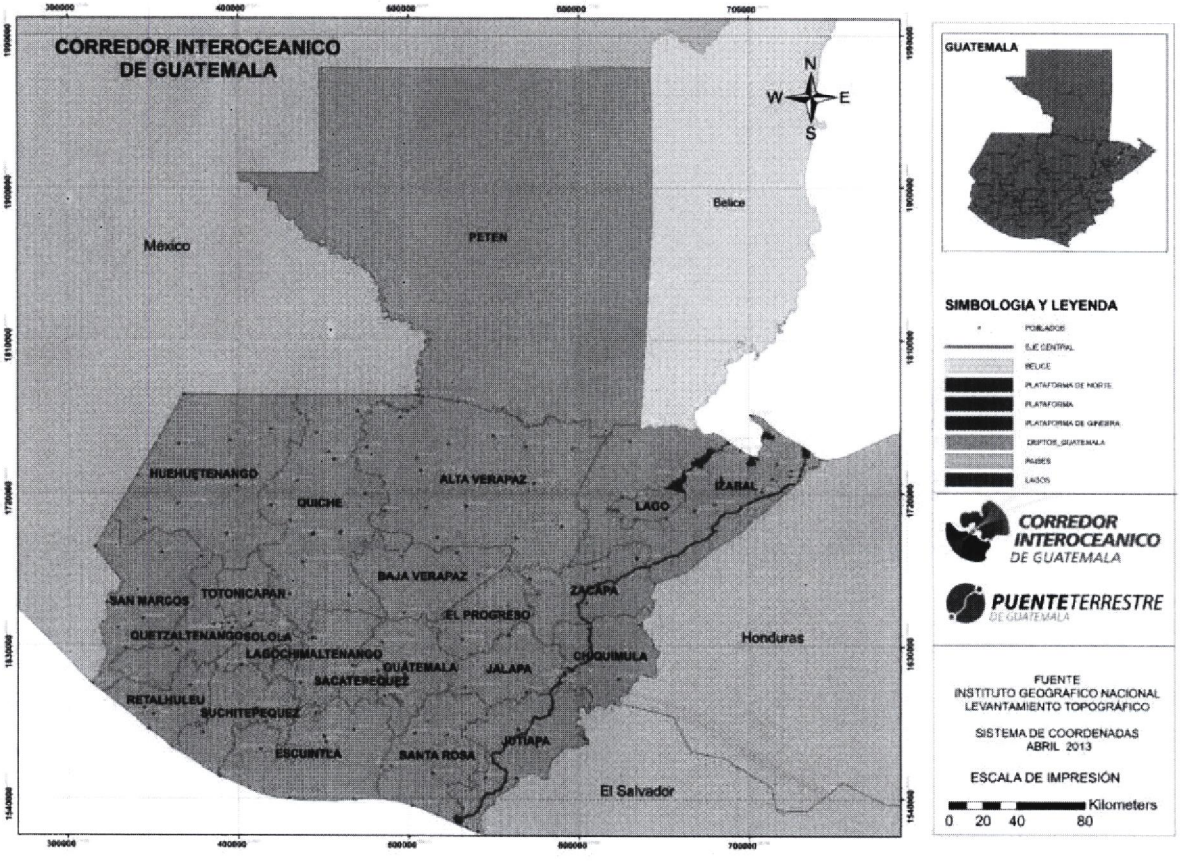
4.- ¿A su criterio, cuál será el impacto socioeconómico en las relaciones comerciales nacionales e internacionales del país? Sumamente alto ya que Si bien es cierto une a tres países importantes de C.A.

5.- ¿A partir de qué lugar iniciará y finalizará la construcción del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)? Del departamento de Jutiapa hasta el departamento de Izabal donde finalizará

6.- ¿Qué avances se han dado hasta la fecha en la creación del Corredor Tecnológico de Guatemala (CTG)?

La Sociedad Conformada con los propietarios de inmuebles por donde atraviesa el Corredor.

Mapa de recorrido del Corredor Interoceánico de Guatemala



OPINIONES

Licenciado en Ciencia Política con énfasis en Relaciones Internacionales opina:

El corredor interoceánico en Guatemala pretende una inversión económica de aproximadamente US$7.000M. Ésta ejecución parece ser un hecho en un país que atraviesa grandes problemas sociales, políticos, económicos y culturales, materializados en el debilitamiento del sistema político, en donde la falta de transparencia y corrupción en el quehacer estatal, anudado a los bajos índices de desarrollo humano, en comparación a los otros países de la región latinoamericana, contribuye a la incertidumbre en su funcionalidad integral.

Y es que el empeño de la clase política y empresarial para la rápida aprobación de la construcción del canal interoceánico en el país genera más dudas e interrogantes que aprobación social.

Sin embargo, analistas y expertos económicos consideran que es un proyecto de beneficio para el país y para su desarrollo económico. Esto debido a que, la viabilidad del programa, se sostiene a través de la oportunidad de acrecentar la productividad y rentabilidad económica de Guatemala a nivel mundial.

Es imperante entonces tener presente que si la apuesta política se centra en industrializar el país y convertir a la región en su conjunto, como una zona atractiva industrial y que colabore con su impacto, debe también apostarse a un desarrollo social, en donde la rentabilidad económica sea externa pero aun más necesario, a lo interno del país, disminuyendo así la brecha entre ricos y pobres.

Lic. Luis Fernando Chávez
Analista Político del Instituto Centroamericano de Estudios Políticos INCEP

Licenciada en Relaciones Internacionales opina:

Como colaboradora del Proyecto Corredor Interoceánico, le puedo comentar que la opinión que me merece el proyecto es que constituye una oportunidad para el progreso y desarrollo del país. El modelo en el que se basa es una Alianza Público Privada, que incorpora a los municipios y comunidades aledañas al trazo del proyecto y las hace socias con participación accionaria dentro de las ganancias del proyecto. Es por mucho uno de los proyectos más visionarios con el que cuenta el país, y se fundamenta sobre las bases de la inclusión social, la responsabilidad

ambiental y el fomento a la integración de la región centroamericana, mediante la implementación de una plataforma que revolucionará el comercio mundial; posicionando a Guatemala como facilitador del transporte de mercancías y como una alternativa al canal de Panamá.

Además de Convertirnos en un país dentro de la cadena mundial del comercio, brindará la oportunidad de mejor calidad de vida a las personas del Nor oriente del país, ya que se provee la creación de nuevos puestos de trabajo en la construcción del Corredor, así como la generación de empleo y capacitaciones mediante la inversión extrajera directa, lo que a su vez, impulsaría la competitividad del país.

Se cuentan con estudios estratégicos ambientales que desarrollan planes de acción de mitigación y compensación de las áreas costeras en las que se planea la construcción de puertos, así como a lo largo del trazo del corredor.

Pienso que Guatemala tiene una ubicación estratégica privilegiada que puede ser aprovechada al máximo, y que una de las fortalezas del proyecto es que se han hecho los consensos necesarios con las comunidades en donde pasará el Corredor.

Licda. Karla Roldán
Asistente de Junta Directiva
Grupo Odepal, empresa gestora del Corredor Interoceánico de Guatemala

Analistas Políticos de la Asociación de Investigación de Estudios Sociales ASIES opinan:

Se trata de un megaproyecto que puede tener muchos beneficios socio-económicos para Guatemala, tomando en cuenta la dimensión de la inversión extranjera que se ha anunciado por US $7,000.0 millones.

Aparte del impacto favorable del ingreso de dólares estadounidenses, que apoyaría la balanza de pagos y podría incrementar las reservas monetarias internacionales, se esperaría que aporte incrementos importantes en el nivel de empleo, no sólo por las actividades de construcción de la vía que unirá ambos océanos, sino también por las demás actividades que serían inducidas para ubicarse a lo largo de la ruta, como estaciones de gasolina, hoteles, restaurantes, tiendas de venta de alimentos y bebidas, etc.

En cuanto a las compañías que se beneficiarían de la construcción de este canal, se presupone que se trata de compañías de otros países que necesitan transportar productos por vías más expeditas y que les podría permitir el ahorro de costos, lo cual se da por hecho si se toma en cuenta que una inversión de esta envergadura necesita hacer un estudio previo de costo-beneficio y de riesgos, previo a realizarla. Esto además de del estudio y evaluación de la legislación vigente en el país y las demás condiciones (económicas y sociales) dentro de las cuáles se desarrollaría y se implementaría el proyecto.

Sin embargo, a reserva de que no se ha revelado todavía toda la información pertinente para contar con mejores elementos de juicio, desde el punto de vista de los intereses del país debe tenerse en cuanta lo siguiente:

1. Al igual que deberán hacerlo los inversionistas del proyecto, también será necesario que las autoridades del país, realicen un estudio de factibilidad económico, financiero, social y ambiental, previo a conceder las autorizaciones y licencias que sean necesarias, a fin de evaluar sus costos y beneficios, así como la conveniencia de llevarlo a cabo.

2. Del estudio aludido en el punto anterior, debería poderse evaluar la contribución que el proyecto generará para Guatemala: volumen de empleo durante su ejecución y operación, estimación de las contribuciones fiscales por licencias que haya que conceder (regalías si fuera el caso), así como por el pago de impuestos vigentes;

3. Tiempo durante el cual convendría autorizar las concesiones y los pagos que deberán hacer por las mismas, así como fijar una cláusula contractual que establezca que después de concluido el plazo de la concesión, los bienes pasarán a propiedad del Estado;

4. Garantizarse que no se tratará de una vía de uso exclusivo para uso de los concesionarios, sino también para todos los ciudadanos que deseen utilizarla. De esta manera, en el caso de los peajes que tendrían que cobrar, establecer algunas reglas, a fin de que estos sean razonables a lo largo de la concesión, tanto para el uso de transporte de carga como otros tipos de transporte con fines no comerciales;

5. De igual manera, garantizarse que el mantenimiento de las vías y de toda la infraestructura que pertenezca al proyecto, corresponderá a los propietarios del proyecto;

6. Establecer controles para evitar la degradación ambiental excesiva derivada tanto de la construcción del proyecto, como durante su operación en pleno uso de sus servicios;

7. Garantizar y respetar los derechos de las personas que tengan que vender sus propiedades por donde pase la vía, o de las indemnizaciones por el derecho de vía que sean necesarias;

8. A manera de comentario general, aún y cuando serán los inversionistas del proyecto quienes en sus estudios de factibilidad previos lo evalúen, sería conveniente que a nivel gobiernos de los países del área centroamericana se pongan de acuerdo sobre estas políticas de construir megaproyectos, dado que el canal de Panamá está siendo ampliado; Nicaragua proyecta contribuir un canal interoceánico y Honduras planea hacer lo mismo, pero a través de un ferrocarril, los que resultan redundantes y podrían representar una competencia entre países pequeños y tan cercanos, que podría afectar la rentabilidad de los mismos. En este sentido, se pone de manifiesto la falta de coordinación entre las autoridades de gobierno de estos países, que deberían armonizar políticas comerciales para alcanzar un mejor provecho de las ventajas comerciales existentes a nivel mundial, que redunde en beneficio de todos los países.

Licenciados Pedro Prado y Carlos González Arévalo
ASIES Guatemala

BIBLIOGRAFÍA

Documentos

1. ASIES, A. d. (2010). Innovación, investigación y desarrollo en Guatemala. *ASIES No. 4-2010*

Informes

2. ODEPAL, O. d. (2011). *El corredor tecnológico de Guatemala, enfoque a los beneficios potenciales para empresarios inversionistas del área de influencia.* Guatemala: Oficina de Enlace y Negocios para América Latina ODEPAL.

3. Guatemala, C. d. (2011). *Compendio de Convenios y Tratados Internacionales Ambientales ratificados por Guatemala.* Guatemala: Comisión Presidencial Coordinadora de la Política del Ejecutivo en materia de Derechos Humanos COPREDEH.

Leyes Nacionales

4. Constitución Política de la República de Guatemala y su interpretación por la Corte de Constitucionalidad, octubre 2009

5. Código Municipal y Ley del Servicio Municipal, Decreto 12-2002

6. Código Civil, Decreto Ley No. 106

7. Ley y Reglamentos de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente de Guatemala, Decreto No. 68-86

8. Ley forestal y su reglamento, Decreto No. 101-96

9. Ley de Áreas Protegidas de Guatemala, Decreto No. 4-89

Libros

10. Baldomir, H., & Laviña, F. (1983). *Manual de Política Internacional Contemporánea.* Buenos Aires, Argentina: Editorial Depalma.

11. Benecke, D. W. (2012). *Economía Social de Mercado, Volumen IV.* Guatemala: Magna Terra Editores

12. Fischer, s. (1998). *Macroeconomia.* España: Editorial McGrawHill.

13. Furtado, C. (1982). *Teoría y Política del Desarrollo Económico.* México: Siglo Ventiuno Editores.

14. Galbraith, J. K. (1987). *Historia de la Economía.* Barcelona, España: Editorial Ariel, S.A.

15. Harten, P. (1979). *La economía, sus leyes y sus misterios.* Barcelona, España: Herder, S.A.

16. Juárez, M. T. (2006). *Guatemala en los Tratados de Libre Comercio.* Guatemala: Tipografía Nacional.

17. Lebret, L.-J., Borel, P., Delprat, P., Albertino, J., & Etienne, N. (1969). *Dinámica concreta del desarrollo.* Barcelona, España: Editorial Herder.

18. Orlandi, H. R. (1986). *Principios de Ciencia Política y Teoría del Estado.* Buenos Aires, Argentina: Editorial Plus Ultra.

19. Padilla, L. (2004). *Teoría de las Relaciones Internacionales.* Madrid: España.

20. Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2002). *Economía.* Madrid, España: McGraw-Hill.

21. Thesing, J. (1979). *Economía y desarrollo, principios básicos de una política económica.* Buenos Aires, Argentina: Editorial Oecil, S.A.

22. Viale-Rigo, H. F. (1988). *El desarrollo: definición, características y significado.* Quito, Ecuador: Fundación Ecuatoriana de Estudios Sociales.

Páginas Web:

23. Declaración de Cancún
Caribe, J. d. (23 de febrero de 2010). *Organización Aporrea*. Recuperado el 29 de agosto de 2013, de http://www.aporrea.org/internacionales/n151729.html

24. Encuesta Nacional de Condiciones de Vida ENCOVI 2011
Encuesta Nacional de Condiciones de Vida, E. (2011). *INE Guatemala*. Recuperado el 08 de septiembre de 2013, de
http://www.ine.gob.gt/np/encovi/documentos/Pobreza%20y%20Desarrollo%202011.pdf

25. Estrategia y Negocios

Negocios, E. y. (17 de julio de 2013). *La Prensa Honduras*. Recuperado el 23 de julio de 2013, de http://www.estrategiaynegocios.net/blog/2013/07/17/corredor-interoceanico-de-guatemala-ya-tiene-primer-inversor/

26. La Geopolítica

Alemania, I. d. (s.f.). *SCRIBD*. Recuperado el 25 de agosto de 2013, de http://es.scribd.com/doc/17100970/Que-es-la-Geopolitica

27. Corredor Interoceánico de México

Golfo, C. I. (15 de junio de 2013). *Corporativo Imagen del Golfo*. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de http://www.imagendelgolfo.com.mx/resumen.php?id=392258

28. Corredor Interoceánico de Nicaragua

Mundo, B. (31 de agosto de 2013). *BBC Mundo*. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de http://www.bbc.co.uk/mundo/ultimas_noticias/2013/08/130830_ultnot_nicaragua_canal_expertos_cch.shtml

29. Corredor Seco de Honduras

Nación, L. (21 de junio de 2013). *La Nación Economía*. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de http://www.nacion.com/economia/Compania-construir-ferrocarril-interoceanico-Honduras_0_1349065157.html

30. Inversión extranjera de China

Clarín, i. (15 de septiembre de 2013). *iEco Clarín*. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de

http://www.ieco.clarin.com/economia/Auge-inversiones-chinas-exterior_0_993500926.html

31. Prensa Latina, Agencia Informativa Latinoamericana

Latina, P. (17 de julio de 2013). *Agencia Informativa Latinoamericana*. Recuperado el 23 de julio de 2013, de http://www.prensa-latina.cu/index.php?option=com_content&task=view&idioma=1&id=1681021&Itemid=1

32. Realismo geopolítico y políticas públicas

Grautoff, M. E., & Miranda, F. C. (enero-junio de 2009). *Universidad Libre de Colombia*. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de

http://www.unilibre.edu.co/CriterioLibre/images/revistas/10/CriterioLibre10art01.pdf

33. Socioeconomía

Etzioni, A. (s.f.). *eumed.net*. Recuperado el 08 de septiembre de 2013, de

http://www.eumed.net/economistas/06/etzioni.htm

34. Tratados de Libre Comercio

SAT, S. d. (s.f.). *Superintendencia de Administración Tributaria SAT*. Recuperado el 29 de agosto de 2013, de

http://sat.gob.gt/sitio/index.php/impuestos/34-acuerdos-y-tratados-internacionales/63-tratados-de-libre-comercio-y-acuerdos-de-alcance-parcial.html?tmpl=component&print=1&page=

35. Tratados Internacionales donde es parte Guatemala

SICE, S. d. (s.f.). *Sistema de Información sobre Comercio Exterior SICE*. Recuperado el 29 de agosto de 2013, de http://www.sice.oas.org/ctyindex/GTM/GTMagreements_s.asp