

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

**ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

**RELACIONES INTERNACIONALES**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a crown at the top, a castle on the left, and a lion on the right. Below the shield is a figure on horseback holding a staff. The shield is flanked by two pillars. The outer ring of the seal contains the Latin text "ACADEMIA CONSPICUA CAROLINA ACADÉMIA COACTEMALENSIS INTER CETERAS" in a circular arrangement.

**IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA.  
ESTUDIO DE CASO: RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS  
MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL  
SALVADOR 2011-2012.**

**DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**

**GUATEMALA, OCTUBRE DE 2013**

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

**ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

**RELACIONES INTERNACIONALES**

**IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA.  
ESTUDIO DE CASO: RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS  
MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL  
SALVADOR 2011-2012.**

**TESIS:**

**PRESENTADA AL CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA  
POLÍTICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

**POR:**

**DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**

**AL CONFERÍRSELE 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 GENERAL DE CONOCIMIENTOS**

COORDINADOR:	Lic.	Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADOR:	Lic.	Marcio Palacios Aragón
EXAMINADOR:	Lic.	Oscar Estuardo Bautista Soto
EXAMINADOR:	Lic.	Henry Dennys Mira Sandoval
EXAMINADOR:	Lic.	Mario Augusto Castro Orantes

### **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.	Marcio Palacios Aragón
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)

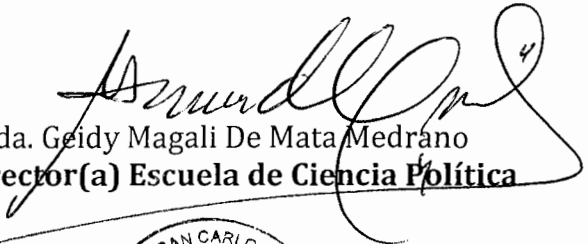


**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:** Guatemala, catorce de octubre del dos mil trece.-----

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: **IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA. ESTUDIO DE CASO: LA RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL SALVADOR 2011-2012**". Presentada por el (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet No. **200810588**.

Atentamente,

**"ID Y ENSEÑAD A TODOS"**

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



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. Luis David Winter Luther, Lic. Marcio Palacios Aragón y Lic. Francisco José Lemus Miranda Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales, el trabajo de tesis: **“IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA. ESTUDIO DE CASO: LA RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL SALVADOR 2011-2012”**. Presentado por el (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet no. **200810588**, 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

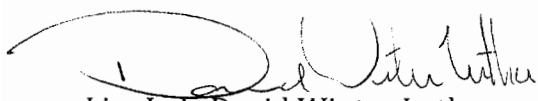


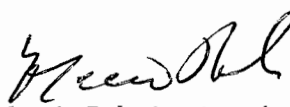
c.c.: Archivo  
8c/ myda.

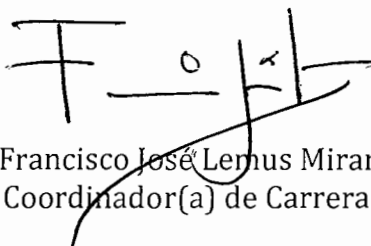


## ACTA DE DEFENSA DE TESIS

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 **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet no. **200810588**, para optar al grado de Licenciado (a) en **RELACIONES INTERNACIONALES** titulada: **“IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA. ESTUDIO DE CASO: LA RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL SALVADOR 2011-2012”** ante el Tribunal Examinador integrado por: Lic. Luis David Winter Luther, Lic. Marcio Palacios Aragón 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. Luis David Winter Luther  
Examinador

  
Lic. Marcio Palacios Aragón  
Examinador

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



c.c.: Archivo  
8b /myda.



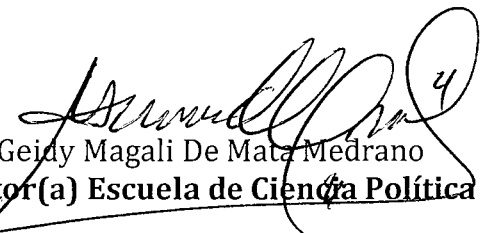
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:** Guatemala, cinco de septiembre del dos mil trece.-----

**ASUNTO:** El (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet no. **200810588**, continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Lic. Paola Beatriz González Rosales, 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**

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



Guatemala, 5 de septiembre 2013

Licenciada  
Geidy De Mata  
Directora  
Escuela de Ciencia Política

Respetable Licenciada De Mata:

Reciba un cordial y atento saludo.

A través de la presente, me permito trasladar el dictamen correspondiente al trabajo de tesis: **"Implicaciones geopolíticas de Proyecto Mesoamérica. Estudio de Caso: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en los Estados de Guatemala y El Salvador 2011-2012"**, que ha sido presentado por la estudiante de la Carrera de Relaciones Internacionales **Debbie Susaine Yool Reyna** quien se identifica con carnet 200810588.

Durante los cuatro meses de asesoría la estudiante demostró una conducta profesional y un compromiso con el abordaje del objeto-sujeto de estudio. Se planificaron y realizaron reuniones de trabajo, definición temática y discusión, donde se fue revisando el plan de trabajo, así como, los diversos productos elaborados por la estudiante con el acompañamiento de la asesora.

En el proceso de asesoría se respetaron y promovieron las normas de la Escuela de Ciencia Política y de nuestra Universidad, que orientan los estudios superiores universitarios.

Por lo anterior, me permito emitir un dictamen favorable al trabajo de tesis presentado por la estudiante **Debbie Susaine Yool Reyna** y se solicita continuar con el trámite respectivo.

Atentamente,

*"Id y enseñad a todos"*



Licda. Paola Beatriz González Rosales  
Asesora







**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:** Guatemala, veinte de junio del dos mil trece.-----

**ASUNTO:** El (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet no. **200810588** 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. Paola Beatriz González para que brinde la asesoría correspondiente y emita dictamen.

Atentamente,

**"ID Y ENSEÑAD A TODOS"**

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



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



Guatemala, 11 de junio 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: **“IMPPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA, ESTUDIO DE CASO: RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL SALVADOR 2011-2012”**. Presentado por el (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet no. **200810588** puede autorizarse como Asesor (a) Licda. Paola Beatriz González Rosales.

Cordialmente,

**“ID Y ENSEÑAD A TODOS”**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Lemus'.

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



c.c.: Archivo  
myda  
5/



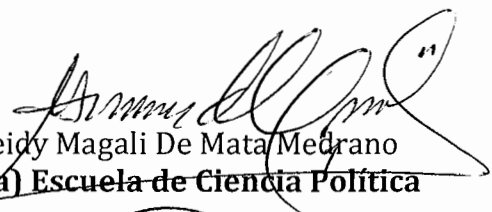
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE  
GUATEMALA:** Guatemala, cinco de junio del dos mil trece-----

ASUNTO: El (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA,**  
**Carnet 200810588,** 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**



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



Guatemala, 24 de mayo 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 tuve a la vista el diseño de tesis titulado: **"IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA. ESTUDIO DE CASO: RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL SALVADOR 2011-2012"**, presentado por el (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet no. **200810588**, 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**



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



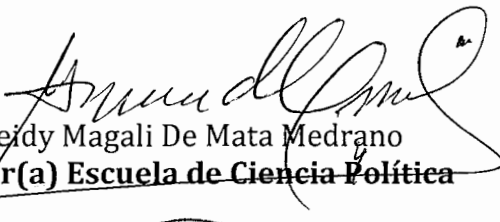
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:** Guatemala, veinte de mayo del año dos mil trece.-----

ASUNTO: El (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA**, carnet no. **200810588**, 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**



c.c.: Archivo  
2/ myda.



Guatemala, 20 de mayo 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 el tema de tesis: **"IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA. ESTUDIO DE CASO: RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS (RICAM) EN LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL SALVADOR 2011-2012"**. Propuesto por el (la) estudiante **DEBBIE SUSAINÉ YOOL REYNA, carnet no. 200810588** puede autorizarse, dado que el mismo cumple con las exigencias mínimas de los contenidos de la carrera.

Cordialmente,

**"ID Y ENSEÑAD A TODOS"**

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



c.c.: Archivo  
myda/  
1

# DEDICATORIA

## A ti, mi Dios

*Mi Señor, Salvador, Padre, fiel amigo, consolador, guía y dueño de mi corazón.*

Son demasiadas las cosas que deseo expresarte y realmente no alcanzan las palabras para agradecer lo mucho que has hecho por mí. Te debo todo lo que soy y lo que tengo, pues tú has sido, eres y serás la razón de mi existencia y el sentido de mi ser.

Me has bendecido con la mejor familia que alguien puede desear y has puesto a las personas claves en mi camino.

Has estado presente en cada minuto de mi vida, colmándome de tu amor, alegría, gozo, perdón y esperanza. Me has ayudado a sobrepasar cada obstáculo dándome nuevas fuerzas, apoyo, auxilio y consuelo en los días difíciles.

Porque de ti proviene el conocimiento y la inteligencia, siendo una verdad a la que me aferro con certeza.

Esta es una muestra de tu incomparable amor hacia mi persona, por eso hoy tengo el privilegio y el honor de dedicarte con absoluta reverencia y devoción este acto y tengo por seguro que será uno de muchos.

## A mi familia

Porque han sabido amarme, comprenderme, cuidarme, instruirme y amonestarme para que sea una mejor persona. Porque este no es el triunfo de una persona sino de los cinco.

## **AGRADECIMIENTOS**

- A Dios** Por tu inmenso amor y por darme la razón para continuar. Por escuchar siempre mi voz, guiar mis pasos con tu luz y por permitirme honrarte con este logro.
- A mis padres** Rolando Yool y Julieta Reyna de Yool por su amor, instrucción y apoyo incondicional que me han mostrado desde siempre. Por estar conmigo y por ayudarme en cada momento de mi vida. Les amo y le agradezco por instruirme la verdad de Dios desde pequeña. Porque la profesional que hoy soy es reflejo de su perseverancia, responsabilidad y fe en Dios.
- A mis hermanos** Jeffri y Jocelyn por ser los mejores hermanos y amigos que alguien puede desear. Son verdaderos ejemplos a seguir. Ha sido un regalo de Dios poder compartir con ustedes tantas experiencias y momentos alegres y tristes, los cuales nos han hecho pulir el talento y la belleza que Dios nos ha concedido. Ustedes me impulsan a seguir adelante y a pensar en grande.
- Al grupo privilegiado** Por su amistad, profesionalismo y dedicación. Especialmente Alejandra y Shený por su cariño, apoyo, confianza y sinceridad mostrada en estos años. Por una amistad duradera.
- A la licenciada  
Claudinne Ogaldes** Por su apoyo sincero, amistad y confianza demostrados hacia mi persona. Por motivarme a emprender nuevos retos.
- A la licenciada  
Paola González** Por su asesoría brindada en el desarrollo de este proceso. Por ser un ejemplo de profesionalismo y compromiso. Por su respeto, aprecio, confianza y ayuda.
- A mis catedráticos** A todos aquellos que más allá de su labor se esfuerzan por verdaderamente infundir el conocimiento con diligencia, vocación, capacidad y respeto.
- A todas aquellas  
personas** Que en el transcurso de los años han llenado mi vida con momentos inolvidables y han colaborado con mi formación académica y profesional.
- A los expertos  
entrevistados** Por contribuir en esta investigación con su perspectiva profesional sobre el objeto de estudio.



# ÍNDICE GENERAL

	Pág.
Introducción	i
Capítulo I	
Aspectos teóricos y metodológicos	5
1.1. Acercamiento teórico del objeto de estudio	7
1.2. Planteamiento del problema	15
1.3. Delimitación de la investigación	17
1.4. Marco Teórico	17
1.5. Preguntas Generadoras	21
1.6. Objetivos de la investigación	22
1.7. Metodología	22
Capítulo II	
Conociendo el Proyecto Mesoamérica	27
2.1. Antecedentes	27
2.1.1. Primera etapa: Período 1991- 2001	27
2.1.2. Segunda etapa: Período 2002- 2007	29
2.1.3. Tercera etapa: Período 2008- 2012	29
2.2. Perspectivas sobre el Proyecto Mesoamérica	30
2.3. Miembros del Proyecto Mesoamérica	32
2.3.1. El proceso de ingreso al PM	33
2.4. Objetivos	34
2.5. Estructura organizativa	35
2.6. Cómo funciona el proceso de financiamiento en el PM	37
2.7. Ejecución de proyectos	38
2.8. Programas	38
2.8.1. Eje económico	39
2.8.1.1. Área de Transporte	39
2.8.1.2. Telecomunicaciones	39
2.8.1.3. Energía	40
2.8.1.4. Facilitación comercial y competitividad	40
2.8.2. Eje social	41
2.8.2.1. Salud	41
2.8.2.2. Gestión de riesgo	42
2.8.2.3. Medio ambiente	42
2.8.2.4. Vivienda habitacional	42
Capítulo III	
Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)	43
3.1. Los fundamentos de la RICAM	43
3.2. Generalidades técnicas de la infraestructura vial de la RICAM	49
3.2.1. Elementos de diseño geométrico de las carreteras mesoamericanas	50
3.2.1.1. Características geométricas	52
3.3. Proyectos de la RICAM	57
3.3.1. Adaptaciones	62

3.3.2. Proyectos complementarios de la RICAM	64
3.4. Proyectos de la RICAM en Guatemala y El Salvador	65
3.4.1. En Guatemala	66
3.4.1.1. Corredor Pacífico	67
3.4.1.2. Corredores Logísticos Interoceánicos	70
3.4.1.2.1. Puerto Quetzal y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla	70
3.4.1.2.2. Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)	71
3.4.1.3. Ramales y Conexiones complementarios (RC)	72
3.4.2. En El Salvador	75
3.4.2.1. Corredor Pacífico	76
3.4.2.2. Corredores Logísticos Interoceánicos	78
3.4.2.2.1. Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)	78
3.4.2.2.2. Puerto La Unión (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)	79
3.4.2.2.3. Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)	79
3.4.2.3. Ramales y conexiones complementarios	79
 Capítulo IV	
Implicaciones geopolíticas de la RICAM en Guatemala y El Salvador años 2011-2012	81
4.1. La geopolítica y sus implicaciones	81
4.1.1. La lucha histórica por el control de la región	83
4.2. Implicaciones del Proyecto Mesoamérica (PM)	94
4.3. La infraestructura vial como un instrumento geopolítico	99
4.4. Las implicaciones de la RICAM en Guatemala y El Salvador	101
4.4.1. La RICAM en Guatemala	104
4.4.2. La RICAM en El Salvador	112
4.5. Ventajas y desventajas de la RICAM	114
4.6. Principales sectores favorecidos por la RICAM	118
4.7. Consecuencias de la implementación de los proyectos de la RICAM	120
4.8. La RICAM y la Política Exterior de Guatemala y El Salvador	121
4.9. ¿La ubicación geográfica obedece a un interés geopolítico hegemónico?	124
4.10. Intereses de los Estados de Guatemala y El Salvador	127
4.11. ¿Se ajusta la RICAM al interés nacional?	128
4.12. Los Grupos de poder económicos	129
4.13. Los Grupos de poder extranjeros	130
 Conclusiones	133
Recomendaciones	135
Glosario de siglas y acrónimos	137
Bibliografía	139
Anexos	150
Anexo 1 Formato de entrevista	151
Anexo 2 Formato de cuestionario	152
Anexo 3 Grupos de poder económico nacionales en Guatemala y El Salvador	153

## ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.	
Cuadro No. 1	Muestra entrevistada por sector año 2013	24
Cuadro No. 2	Países miembros del PM año de ingreso	33
Cuadro No. 3	Ejes y áreas del PM	38
Cuadro No. 4	Integrantes COMITRAN	43
Cuadro No. 5	Corredores de la RICAM	44
Cuadro No. 6	Intervención según estudio PACEMOs Guatemala y El Salvador	50
Cuadro No. 7	Clasificación de las carreteras según el Memorándum	51
Cuadro No. 8	Velocidades máximas según Ley de Tránsito de Guatemala	52
Cuadro No. 9	Tramos viales en territorio colombiano	63
Cuadro No. 10	Corredor Pacífico en Guatemala	68
Cuadro No. 11	Ramales y conexiones complementarios en Guatemala	73
Cuadro No. 12	Corredor Pacífico en El Salvador	77
Cuadro No. 13	Ramales y conexiones complementarios en El Salvador	80
Cuadro No. 14	Índice de Competitividad Global 2011-2012	92
Cuadro No. 15	Índices de mercado en Guatemala y El Salvador 2011-2012	98
Cuadro No. 16	Categorías de análisis teoría de Spykman	99
Cuadro No. 17	Propuesta del PMOI sobre la infraestructura en Guatemala	105
Cuadro No. 18	Préstamos adquiridos por el Estado de Guatemala Proyecto rehabilitación de la ruta existente y ampliación a cuatro carriles de la ruta CA-2 Occidente	110
Cuadro No. 19	Deuda contractual del CIV	117

## ÍNDICE DE MAPAS

	Pág.	
Mapa No. 1	Miembros del PM	32
Mapa No. 2	Corredores de la RICAM	45
Mapa No. 3	Corredor Atlántico	58
Mapa No. 4	Corredor Turístico del Caribe	59
Mapa No. 5	Corredores Logísticos Interoceánicos	60
Mapa No. 6	Corredor Pacífico	61
Mapa No. 7	Ramales y conexiones complementarios	62
Mapa No. 8	Infraestructura vial en Guatemala	66
Mapa No. 9	Corredor Pacífico en Guatemala	67
Mapa No. 10	Esquema geográfico zona del Litoral del Pacífico	69
Mapa No. 11	Corredor Interoceánico Puerto Quetzal –Pto. Barrios/ Pto. Sto. Tomás de Castilla	71
Mapa No. 12	Canal Seco Guatemala-El Salvador	72
Mapa No. 13	Esquema geográfico dinámicas actuales en la Franja Transversal del Norte	75
Mapa No. 14	Infraestructura vial en El Salvador	76
Mapa No. 15	Corredor Pacífico en El Salvador	77
Mapa No. 16	La división del continente americano y el Rimland según Spykman	87

## ÍNDICE DE ESQUEMAS

	Pág.	
Esquema No. 1	Estructura organizativa del Proyecto Mesoamérica	35
Esquema No. 2	Mapeo de los centros de poder extranjeros relación con Guatemala y El Salvador	125

## INTRODUCCIÓN

Las relaciones internacionales entre los actores del sistema internacional han cambiado su dinámica en los últimos años; no obstante las relaciones de poder no han desaparecido, pasando de una etapa de dominación colonial a una con influencia neocolonial, manteniendo esa relación Norte-Sur que marca las desigualdades entre los centros de poder y los estados débiles.

Las estrategias de dominación hegemónica han sido estructuradas por las teorías de la Geopolítica, empleando los elementos de análisis histórico, económico, político que proporciona esa disciplina, para reproducir el sistema de los centros de poder en la búsqueda de sus intereses. A través de estos aportes geopolíticos se articularon las políticas exteriores más controversiales del siglo XX por las potencias del momento, siendo instrumentos mediante los cuales pudieron fortalecer sus recursos de poder. Ahora bien, con la globalización y la interdependencia se transforma el sistema internacional modificando el equilibrio del poder, al surgir nuevos actores y temas que ocupan la agenda mundial con una preeminencia económica y financiera, dejando de ser prioritario el tema militar.

Así pues los procesos de integración y cooperación internacional se han vuelto cada vez más comunes en la escena internacional; ya que en teoría se busca aunar fuerzas entre los actores involucrados que permitan la obtención de beneficios recíprocos así como complementar sus esfuerzos en diferentes índoles. No obstante, estos procesos han sido aprovechados como mecanismos más sutiles de dominación, que mantienen esa lógica de actuación que resulta en la lucha de poderes. Con esta consideración no se trata de menoscabar los resultados positivos que pueden generar la integración y la cooperación; pero llama la atención su modo de operación. En el caso de la cooperación, los proyectos funcionan bajo un marco lógico que indica el qué, cómo cuándo, cuánto, dónde, con quiénes y otras interrogantes más, respecto a la asignación de recursos producto de la ayuda internacional. En otras palabras se está hablando de una ayuda condicionada, en donde se propician esas relaciones centro-periferia, donde una vez más un actor con mayor poder supedita a quien no lo tiene, mediante ese vínculo de dependencia.

Con los mecanismos de integración teóricamente se plantea un panorama un poco distinto, es decir articular esfuerzos viéndose entre actores como iguales, equilibrando los poderes, con los mismos derechos y obligaciones; el asunto acá es de dónde, por qué y para qué surgen las iniciativas integracionistas. El problema se ubica cuando esa fusión tiene intereses particulares de cierto actor, que en base a su política exterior procura por todos los medios conservar su *status quo* y acaparar adeptos a su línea de acción.

De esa manera se aborda la temática respecto a las Implicaciones Geopolíticas del Proyecto Mesoamérica (PM) con el estudio de caso sobre la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en los Estados de Guatemala y El Salvador en el período 2011-2012.

El Proyecto Mesoamérica (PM) surge en un inicio como Plan Puebla Panamá (PPP), como una propuesta del gobierno mexicano. El PM como tal surge en 2008 y fue proyectado como un instrumento para potenciar el desarrollo de la región mesoamericana comprendida por el sudeste de México, los países centroamericanos, Colombia y República Dominicana. Ahora bien, la academia y los sectores sociales que han analizado este proyecto, han desenmascarado los fines estratégicos de la propuesta, con una fuerte influencia por parte de México al persuadir el avance de las iniciativas del PM, así como de otros actores extrarregionales que tienen gran capacidad de injerencia en la región.

Por lo tanto, la necesidad de estudiar esta problemática radicó en interpretar y documentar la manera en que la imposición de lógicas externas mediante los programas del PM reproducen un sistema que se inclina en torno a los centros de poder. Esto a partir de la realización de una investigación cualitativa desde la perspectiva de la Relaciones Internacionales empleando la teoría epistemológica de la geopolítica de Nicholas Spykman. Esos elementos teóricos permitieron analizar desde el contexto norteamericano lo que significa la región tanto para Norteamérica como para el resto del mundo.

Para las Relaciones Internacionales deviene importante el análisis de esta temática por el contexto de la dinámica entre los actores que intervienen en los procesos

integracionistas, la configuración de los instrumentos de política exterior y las relaciones Norte-Sur. Otro aspecto significativo fue la multidisciplinariedad practicada con el manejo de la Geopolítica, la cual permitió tener una óptica sobre las relaciones de poder, la hegemonía de los centros de poder y los mecanismos de injerencia a partir de la indagación de los elementos geográficos, económicos e históricos.

El aporte de este estudio, a nivel académico, consiste en generar nuevas discusiones y análisis críticos con base a la realidad actual del sistema internacional, que es el objeto de estudio de las Relaciones Internacionales. En lo social, se proyecta como un instrumento que alerte a los gobiernos sobre las ventajas y desventajas de este tipo de proyectos y la necesidad de la creación de propuestas emanadas de la voluntad nacional, como parte de un proceso de participación política que implica el diálogo con la sociedad civil.

Por consiguiente, esta investigación se estructura a partir de cuatro capítulos con los cuales se analiza el PM desde puntos precisos, hasta llegar a la RICAM, enfocándose en los países de Guatemala y El Salvador.

En el capítulo I se articulan los elementos teóricos y metodológicos que sirvieron de base para el desarrollo de esta investigación. Se plantea el estado de situación en el cual se encontraba la temática al iniciar el estudio. Se remarca la importancia del estudio y el aporte que implica el empleo de la geopolítica en la indagación de la problemática. También se estructuran las preguntas de investigación que orientaron el proceso investigativo, a las cuales se les da respuesta en los capítulos posteriores. Las interrogantes planteadas son: ¿Cuáles son las implicaciones geopolíticas que conlleva la implementación del Proyecto Mesoamérica en Guatemala y El Salvador? ¿De qué manera la ubicación geográfica de los proyectos de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) obedece a intereses geopolíticos hegemónicos? ¿En torno a qué intereses gira el accionar de los gobiernos guatemalteco y salvadoreño en cuanto a la ejecución de la RICAM en sus territorios? ¿Cuál es la lógica de actuación de los centros de poder extranjeros en Guatemala y El Salvador con respecto a la RICAM en el marco del PM?

En el capítulo II se presentan las generalidades del Proyecto Mesoamérica, iniciando con sus antecedentes, los cuales se dividen en tres etapas, que conlleva el proceso desde la formulación como PPP hasta llegar a consolidarse como PM. De ese modo se desglosan sus objetivos, los países que lo conforman, su estructura organizativa, las diferentes perspectivas (a favor y en contra) que se tienen del proyecto y por último los ejes de acción que aborda.

En el capítulo III se ahonda sobre el tema de la RICAM, desagregando cada uno de sus elementos, partiendo de su concepción, sus proyectos, sus lineamientos y mapas donde figuran los corredores específicos. Se remarca el interés en tres corredores particulares de la RICAM: Corredor Pacífico, Corredores Logísticos Interoceánicos y los Ramales y Conexiones complementarios, los cuales poseen las características de atravesar el territorio guatemalteco y salvadoreño.

En el capítulo IV se hace énfasis a la forma en que las relaciones neocoloniales determinan el rol mundial así como la lucha de poderes es constante y vigente. Se remarca el interés y la influencia de los centros de poder en la región (por su posición estratégica, sus recursos y dependencia). De ese modo se concretan las implicaciones geopolíticas que conlleva la implementación de obras de la RICAM en base a la información bibliográfica recabada y a la opinión de los expertos entrevistados por los sectores: gobierno, academia, sector empresarial y organización internacional. Se comprueba como el enfoque comercial predomina en los instrumentos regionales, favorecidos por los mecanismos geopolíticos de actuación de los bloques de poder que ven en la región un punto estratégico de actuación, con posibilidad de conectarse vía terrestre con diferentes destinos en el mundo.

Finalmente, se plantean las conclusiones, recomendaciones, glosario de siglas y acrónimos, bibliografía así como los respectivos anexos.



## **CAPÍTULO I**

### **Aspectos teóricos y metodológicos**

El Proyecto Mesoamérica (PM) surge en el año 2008, significó la consolidación del Plan Puebla Panamá, como el mecanismo para el desarrollo de la región mediante la integración y complementariedad entre los Estados pertenecientes a la región mesoamericana (México, Guatemala, Belice, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana).

El PM ha sido objeto de la crítica académica y social; por la academia (a nivel internacional y nacional) se hace referencia a los estudios de profesionales de las Universidades de México, Chile, Colombia, Guatemala y El Salvador; por las organizaciones sociales la Associació d'Amistat amb el Poble de Guatemala de Barcelona, España, la Organización Trópico Verde, el Foro Mesoamericano de los Pueblos, el Centro de Investigaciones Económicas y Políticas de Acción Comunitaria (CIEPAC) y Social Watch. Desde tales perspectivas el PM es considerado como un medio empleado por empresas extranjeras para la explotación de los recursos mesoamericanos; mientras que para los gobiernos representa un mecanismo impulsor del desarrollo regional y para los actores extranjeros representa el seguimiento de sus intereses geopolíticos y económicos.

Uno de los proyectos emblemáticos u operativos del PM lo constituye la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), enfocada en la rehabilitación, mantenimiento y construcción de 13,132 kilómetros de carreteras, distribuidas en cinco corredores en la región, entre los cuales sobresalen los ubicados en territorio guatemalteco y salvadoreño: Los Corredores Logísticos Interoceánicos, el Corredor Pacífico (CP) y los Ramales y Conexiones Complementarios (Dirección Ejecutiva del PM, a cargo de Elayne Whyte, 2013).

La necesidad de realizar el presente estudio radica en interpretar y documentar la manera en que la imposición de lógicas externas mediante los programas del PM,

orienta el accionar de los gobiernos y de las empresas en la región. Esto conllevó a indagar sobre las posibles implicaciones geopolíticas del PM, específicamente cómo esos factores geopolíticos se concretizan en la implementación de la RICAM en Guatemala y El Salvador. Esto permitió analizar cómo la implementación de infraestructura, de la RICAM (específicamente las construcciones que abarcan el territorio guatemalteco y salvadoreño) se maneja mediante una dinámica de intereses geopolíticos de gobiernos extranjeros como Estados Unidos, Unión Europea y/o países asiáticos, así como se pudieron observar los matices de la colaboración conjunta entre otros gobiernos en respuesta a la solicitud de Guatemala y El Salvador. Lo cual permitió contrastar si los proyectos reflejan el interés nacional de Guatemala y El Salvador respectivamente. De manera que con el presente estudio se profundizó sobre los intereses y actuación de los involucrados (gobiernos, empresas, sociedad civil, organizaciones internacionales y actores extranjeros) dando aproximaciones sobre cómo los elementos geopolíticos influyen en la toma de decisiones y ejecución de los proyectos.

La relevancia académica de la temática estudiada, consiste en generar nuevas discusiones y análisis críticos con base a la realidad actual. El Plan Puebla Panamá (PPP), que después pasa a ser el Proyecto Mesoamérica (PM), ha sido abordado por diferentes sectores (gobiernos, academia, organizaciones sociales y organizaciones internacionales) y desde enfoques particulares tales como el económico, político, jurídico, geopolítico y social; pero desde la perspectiva de las Relaciones Internacionales ha sido tratado a menor escala. Por lo tanto se consideró necesario darle mayor incidencia al enfoque de esta disciplina para el análisis de dicha problemática. La trascendencia del objeto de estudio que representa para las Relaciones Internacionales deviene en la multidisciplinariedad proporcionada por esta ciencia. Se vuelve remarcable e innovador el manejo de la teoría geopolítica como una corriente apropiada para analizar la problemática bajo el contexto de las Relaciones Internacionales, a partir de donde inició el proceso analítico, para luego determinar mediante la teoría geopolítica el enfoque del proyecto en particular, así como los factores geopolíticos implícitos en el PM.

En lo que respecta a su importancia social, el presente estudio es una investigación analítica y crítica, en donde se plantea la necesidad de atender el interés social para que en el futuro se tenga un enfoque integral en materia de Integración y Cooperación. Es sumamente importante que Guatemala y El Salvador reflejen el interés nacional, entendido como reflejo de la voluntad general en base a las necesidades de la población, con el fin de satisfacer las demandas de la sociedad; a fin que en sus relaciones internacionales se generen mayores ventajas para la población en general.

En particular en la Universidad de San Carlos de Guatemala se ha tratado el tema del PPP en cuestiones generales bajo los enfoques económicos y jurídicos; sin embargo en la Escuela de Ciencia Política no se localizaron estudios suficientes sobre la temática. En este sentido se pretendió por medio de las Relaciones Internacionales con el auxilio de la Geopolítica aportar un análisis crítico sobre las ventajas y desventajas que envuelve la RICAM en el marco del PM, esperando que en el futuro la problemática sea abordada por más académicos/as de las Ciencias Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala y del país, aprovechando los aportes que genera el empleo de la teoría geopolítica, por ende de sus categorías de análisis, los cuales pueden emplearse no solamente en el contexto de las Relaciones Internacionales sino en las Ciencias Sociales en general.

Además se espera que sirva como un insumo para que los gobiernos guatemalteco y salvadoreño tomen en cuenta la importancia que implica incluir la opinión civil en sus decisiones.

### **1.1. ACERCAMIENTO TEÓRICO DEL OBJETO DE ESTUDIO**

Se analizan las categorías sobre el PPP, PM y la RICAM, de acuerdo al estudio del tema por los diferentes sectores: a) la postura gubernamental; b) aportes de la academia; c) perspectiva de organizaciones sociales y d) visión de las organizaciones internacionales (OI).

## **El Plan Puebla Panamá (PPP)**

### ***a) La postura gubernamental***

Los Jefes de Estado y de Gobierno de México y Centroamérica en el contexto del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, declaran su interés por consolidar un instrumento que potencialice el desarrollo de la región, para lo cual deciden en 2001 implementar el PPP<sup>1</sup>. Este instrumento pretendía mejorar la calidad de vida de los habitantes de dicha zona mediante la implementación de los proyectos en torno a 8 iniciativas clasificadas en dos ejes de acción, uno sobre desarrollo humano y el otro sobre integración productiva y competitividad (Dirección Ejecutiva PM, 2013).

### ***b) Aportes de la academia***

En México la temática ha sido estudiada por profesionales de las Universidades de la UNAM, Guadalajara y Sinaloa. En 2001, Alejandro Álvarez Béjar de la UNAM, en su artículo *El PPP: ¿desarrollo regional o enclave transnacional?* desde el enfoque económico, recalca que este plan refleja el interés estadounidense en el territorio mesoamericano, enfocado en abrir, privatizar y desregular a los países de la región. Para Álvarez los intereses del PPP son preeminentemente económico-comerciales (Álvarez, 2001).

Por su parte Margarita Camarena y Andrés Valdez, profesionales de la Universidad de Guadalajara en el año 2002, remarcan el aprovechamiento de recursos de la zona de aplicación del PPP en detrimento de las condiciones de sus habitantes. De esa manera proponen que un proyecto a la escala del PPP (para que resulte equitativo) debería ser incluyente y sin la intervención de actores hegemónicos extranjeros (Camarena & Valdez, 2002).

En ese mismo año Robinson Salazar Pérez de la Universidad Autónoma de Sinaloa, también concuerda que el PPP obedece a intereses extranjeros, al ver a la región

---

<sup>1</sup> Creado por los gobiernos de México, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y Belice.

mesoamericana como zona de abundantes recursos naturales. El autor advierte sobre la confrontación de intereses de las comunidades campesinas en relación con los proyectos planteados por el PPP:

*El vacío institucional y la ilegitimidad de las autoridades en muchos lugares donde se piensa instaurar el PPP, no garantizan resolver las diferencias a través del marco normativo de un estado de derecho; lo cual va a desatar innumerables conflictos armados y desplazamientos de numerosas familias, por lo que se avecinan dos fenómenos con características novedosas: desplazamiento migratorio interno por la confrontación paramilitar contra comunidades campesinas, y desgarramientos internos por familiares que se incorporen en las labores de fisgón en zonas conflictuadas (Salazar, 2002, p. 108).*

Con el paso de los años se siguieron realizando estudios críticos, remarcando los intereses neoliberales presentes en el PPP.

En Colombia, se ubican las producciones teóricas por parte de la Universidad Militar de Nueva Granada y la Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá. En 2006, se estudia el Plan bajo el enfoque geopolítico, el cual resulta bastante acertado al comprobar con elementos teóricos de la Geopolítica, los intereses extranjeros en la región. Este aporte se ubica en la tesis doctoral de José Luis Cadena Montenegro *El Plan Puebla Panamá: ¿La Recolonización de América Latina?* quien hace una reseña de ésta en la Revista de Relaciones Internacionales de la Universidad Militar de Nueva Granada. Cadena analiza el PPP desde el enfoque geopolítico mediante las teorías de Mackinder, Mahan y De Reigner, para determinar los intereses de poder internacionales en la región mesoamericana (Cadena, 2006).

Por la Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora Del Rosario, Bogotá, en 2009 Diana Medina en su monografía *Análisis del Proyecto Mesoamericano y su Incidencia en la Integración de la Región Centroamericana y Colombia; Período de Estudio: 2001-2007*” concluye que:

*... es un hecho la propuesta de integración de la región, puesto que se contempla el gran capital económico y ambiental del territorio centroamericano para impulsar el desarrollo económico y físico de la región y poder estrechar la brecha de pobreza y marginalidad que se vive, aunque después de varios años de implementación del Proyecto se puede afirmar que la situación socioeconómica no ha cambiado por las desigualdades que aún existen en la distribución del ingreso, además de los grandes atrasos económicos y sociales que perduran en países como Nicaragua y Honduras que cuentan con una mano de obra con niveles muy bajos en cuanto a capacitación técnica (Medina, 2009, p. 44).*

Por El Salvador, Raúl Moreno profesor de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de El Salvador en su ensayo *El PPP: una pieza en el rompecabezas del Área Libre Comercio de las Américas (ALCA)*, se refiere al PPP como un proyecto con una lógica mercantil que coincide enormemente con el ALCA, pensado para la circulación de mercancías por medio de la integración urbana en la región. Moreno resalta que en la práctica la participación social ha sido dejada al margen, contrario a lo planteado en el instrumento oficial, ya que las decisiones han sido tomadas a puerta cerrada y sin previa consulta al sector social. Por lo cual manifiesta que los beneficiados serán las empresas transnacionales, repitiendo ese mismo círculo vicioso de explotación (Moreno, 2003).

En la tesis de Alejandra Elizabeth Jurado Castillo, por parte de la Universidad de El Salvador, titulada *Ley especial para la garantía de la propiedad o posesión regular de inmuebles, frente a los derechos adquiridos por beneficiarios de la reforma agraria, Caso: Comunidad Pueblos Unidos de Intipucá departamento de La Unión*, se plantea la contrariedad de la responsabilidad del Estado (como garante de los derechos de las personas) con cuestiones como la propiedad privada propiamente dicha y la propiedad privada en función social, con sus políticas de activación económica; ahí es donde incluye al PPP como parte de las estrategias gubernamentales tendientes a alcanzar un nivel de desarrollo económico, donde el factor tierra es importante para la creación de infraestructura, lo cual repercute en beneficio para el sector agrario pudiente (Jurado, 2011).

En lo que compete a Guatemala, se tomaron las investigaciones de los centros de estudio de nivel superior de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Rafael Landívar y Mariano Gálvez. Los aportes académicos por parte de la USAC se ubican en la Facultad de Derecho y Ciencias Económicas. Odilia Ramos en su tesis *Plan Puebla Panamá y su incidencia en el sector energético guatemalteco*, desde el enfoque jurídico, determina que ante la incapacidad del Estado de Guatemala de satisfacer la demanda en cuanto a energía eléctrica, se torna necesaria la integración en el PPP al proyectarse con beneficios para el país (Ramos, 2006). Roberto Cordero Ramos en *Los Efectos económicos esperados de la vigencia del Plan Puebla Panamá Iniciativa*

*Promoción del turismo en Guatemala. Período 2001-2010*, a partir del enfoque económico, concluye que el PPP al aplicarse con políticas sociales coherentes traería efectos positivos para insertar a Guatemala en el mercado mundial en favor del turismo (Cordero, 2007). Ambos profesionales en términos genéricos ven al PPP como un medio necesario para impulsar el desarrollo del país.

En la Universidad Rafael Landívar (URL) bajo el enfoque de las Relaciones Internacionales se ubicó la Tesis de Mónica Zepeda bajo la temática *Las Implicaciones Políticas y Económicas para la Zona Fronteriza del Río Usumacinta por la Implementación de represas dentro del Plan Puebla Panamá*. Zepeda declara la disparidad de beneficios entre México y Guatemala producto de la construcción de represas, lo que a su vez afecta negativamente a los recursos naturales de la zona de estudio, lo cual ha generado el descontento social (Zepeda, 2008). En la Universidad Mariano Gálvez de Guatemala (UMG), Vinicio Roblero en su tesis de licenciatura titulada *Plan Puebla Panamá, un potencial para el crecimiento del comercio exterior de Guatemala*, desde el enfoque comercial, ve en el PPP un potencial para el crecimiento del comercio exterior de Guatemala (Roblero, 2004). Mientras que José Morales, en su tesis de maestría, desde el enfoque geopolítico indica las implicaciones geoestratégicas implícitas en el PPP (Morales, 2012).

### **c) Perspectiva de organizaciones sociales**

En 2004, la Associació d'Amistat amb el Poble de Guatemala remarca el enfoque de ese plan, catalogándolo como *una serie de políticas neoliberales* que sólo coloca la riqueza en pocas manos y que obedece a intereses extranjeros:

*Los EEUU y Europa quieren productos de consumo baratos producidos en el sur y en el este, especialmente en los países de Asia y el Pacífico. Pero entre los productores y los consumidores hay un obstáculo: Mesoamérica. El PPP tiene varios objetivos, pero los centrales son: 1. La construcción de la infraestructura de transporte de la región; 2. La promoción de la industrialización; y 3. El desalojo de las comunidades campesinas (AAPGuatemala, 2004, p. 17).*

Por su parte la organización Trópico Verde en "*El Plan Puebla Panamá ¿HACIA UNA MESOAMÉRICA INTEGRADA Y PRÓSPERA?*", critica las gestiones del PPP al denominarlo como un proyecto que obedece a la Geoestrategia extranjera (Trópico

Verde, s/f). Es tal su apreciación que declara que el PPP busca convertir a la región mesoamericana en un puente comercial para beneficio del comercio de las potencias (Trópico Verde, s/f).

El Foro Mesoamericano de los Pueblos, el cual aglomera a representantes de los pueblos que abarcan la región mesoamericana. Para este Foro, el proyecto se orienta en medidas neoliberales que depredan los recursos de la región para el beneficio extranjero (Foro Mesoamericano de los Pueblos, 2011).

## **El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, el denominado Proyecto Mesoamérica (PM)**

### ***a) La postura gubernamental***

En el año 2008, los países miembros del PPP en la X Cumbre de los Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla deciden consolidar el PPP bajo el nuevo nombre de Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, en corto Proyecto Mesoamérica (PM), el cual reorganiza ciertos proyectos e incluye como miembro pleno a República Dominicana (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).

### ***b) Aportes de la academia***

Por la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Gardy Augusto Bolívar en 2010, considera que los prejuicios demostrados ante el proyecto son producto de la desinformación y a problemas de comunicación. Para Bolívar, la transición de PPP al PM permite un cambio dimensional de política supranacional como un mecanismo de integración subregional latinoamericano. Incluso llega a pensar que el PM podría ser un “acicate” para la posible conformación de la “Unión Mesoamericana” (Bolívar, 2010).

### ***c) Perspectiva de organizaciones sociales***

La organización Social Watch considera que la evolución del PPP al PM ha sido solamente en cuanto su nombre, de ahí el título de uno de sus cuadernos ocasionales



*Proyecto Mesoamérica: cambio de nombre, no de empresa, manteniendo el beneficio de intereses hegemónicos (socialwatch.org, 2011).*

Mariela Zunino del Centro de Investigaciones Económicas y Políticas de Acción Comunitaria (CIEPAC) ubicado en Chiapas, México; en *Integración para el despojo: el Proyecto Mesoamérica, o la nueva escalda de apropiación del territorio*, remarca los efectos que provoca la implementación del PM en general:

*La llegada de proyectos a sus comunidades no les ofrece más que empleos precarios, mal pagados y en condiciones de explotación extrema. Además, muchas veces estos proyectos vienen acompañados de la presencia de militares y paramilitares que se convierten en guardianes de los intereses de los empresarios, generando zonas de conflicto y convirtiéndose en otro factor de expulsión de población (Zunino, 2010, p. 3).*

El motivo de contemplar los planteamientos de diversos sectores, fue tener un acercamiento intersectorial del tema y un panorama amplio sobre el mismo. El debate actual básicamente gira en torno a las cuestiones generales del PM; fundamentalmente el sector gobierno considera que es un mecanismo para el desarrollo y por el otro lado, la academia y las organizaciones sociales lo ven como un medio opresivo para la región.

## **Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)**

### ***a) La postura gubernamental***

Específicamente la RICAM, cuenta con un documento base denominado el Memorándum de Entendimiento de la RICAM, establecido en 2002, bajo la vigencia del PPP, y con el traspaso al PM, se ha mantenido dicho instrumento. En el Memorándum se establece la forma operativa y técnica que orienta la implementación de las construcciones viales (Memorándum, 2002). El PM plantea que con la RICAM se lograrían reducir los costos de transporte, promover el desarrollo de la integración vial por medio de la construcción, rehabilitación y mejoramiento de los corredores de carreteras en la región.

### ***b) Aportes de la academia***

Carlos Alberto Cruz Tejeda, en su tesis de maestría en Desarrollo Urbano, titulada *Infraestructura y Conectividad en el territorio de Honduras. El Proyecto Mesoamérica y su impacto local y regional*, plantea que la RICAM pretende aumentar la conectividad interna y externa de las economías de la región, impulsando la competitividad, por medio de la mejora de la infraestructura de transporte e integración, para lo cual requiere la armonización de legislaciones y regulaciones en esa materia, que como resultado permitirá reducir costos de transporte, el acceso a mercados y el desarrollo turístico de la región. Como se puede observar en su delimitación, el autor busca identificar el impacto de tales construcciones en su país, Honduras. De esa manera menciona que las intervenciones de la RICAM en el caso de Honduras se centran en mejorar la infraestructura existente y como consecuencia las áreas productivas del país se consolidan (Cruz, 2011).

### ***c) Perspectiva de organizaciones sociales***

En este aspecto, no se ubicó una crítica específicamente sobre la RICAM; sin embargo como el objeto de los proyectos de la RICAM es la construcción de infraestructura vial, se menciona un argumento que refleja la oposición a la implementación de infraestructura en la región, plasmados en la Declaración Política del VII Foro Mesoamericano de los Pueblos, la cual dice así:

*... denunciamos la implementación de megaproyectos (minería, hidroeléctricas, **carreteras**, petroleras) en nuestro territorio...* (Foro Mesoamericano de los Pueblos, 2008, p. 3 [Énfasis propio]).

Con base a esa denominación de megaproyectos, si se considera que los proyectos de la RICAM se ubican dentro de esa categoría porque la infraestructura vial ha sido planteada a una escala macro, de crear una plataforma terrestre que conecte a toda la región.

#### **d) Visión de las Organizaciones Internacionales (OI)**

En 2009, la CEPAL publica su boletín sobre *Infraestructura física e Integración regional*, en el cual afirma que los beneficios generados por la implementación de infraestructura en materia de transporte en la región son: la cohesión territorial, económica y social, permitiendo mejores niveles de desarrollo. Además menciona que la RICAM representa uno de los más importantes avances del PM (CEPAL, 2009).

Se pudo observar como la postura de los gobiernos y de las organizaciones internacionales coincide que el PM y la RICAM permiten cambios sustanciales en los países y recalcan el interés por darle continuidad al proceso. Mientras que la academia y las organizaciones sociales examinan desde un lente crítico los intereses y efectos que producen este tipo de proyectos, remarcando la desigualdad que generan para los habitantes de la región en relación a los actores extrarregionales. Tomando en consideración los aportes anteriores no se pudo constatar el abordaje de la problemática en relación al tema de estudio en cuanto a las implicaciones geopolíticas para Guatemala y El Salvador. Por lo cual se planteó un estudio bajo el enfoque Geopolítico y de la Relaciones Internacionales, con el cual se documentan las implicaciones geopolíticas del PM en relación a la implementación de la RICAM en los países aludidos.

#### **1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El Proyecto Mesoamérica ha generado debate a nivel regional en los sectores académicos y sociales, quienes han manifestado el interés geopolítico que orienta los ejes de acción del proyecto. En un principio, éste se desarrolló bajo los ejes de Interconexión física e integración y Desarrollo social; sin embargo, en la actualidad las áreas de trabajo se dividen en el Eje Económico (transporte, energía, telecomunicaciones y facilitación comercial y competitividad) y el Eje social (Salud, medio ambiente, gestión de riesgo y vivienda).

La crítica atribuye al PM una lógica comercial y la explotación de recursos naturales; ya que declaran que en la práctica se han privilegiado los proyectos del primer eje en comparación con el social, reflejado en la prioridad de financiamiento y ejecución de los proyectos correspondientes a infraestructura comercial como lo son la construcción de carreteras, infraestructura eléctrica y de telecomunicaciones; creando entonces una especie de puerto de paso (Trópico Verde, s/f) para el intercambio de mercancías a favor del núcleo comercial y de actores externos con gran influencia en la región (EEUU, Unión Europea y países del sudeste asiático).

De la variada carpeta de áreas de trabajo del PM, se considera que la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), consistente en la *rehabilitación, mantenimiento y construcción* de infraestructura vial en territorio mesoamericano (Dirección Ejecutiva del PM, 2013), es un proyecto clave para analizar la importancia geopolítica regional. De manera que se interpretaron y documentaron todos aquellos elementos que determinaron las implicaciones geopolíticas del PM en particular de la RICAM. Por lo tanto, los ejes en los cuales se planteó la problemática fueron:

- Implicaciones geopolíticas del PM y de la RICAM. Se precisaron los proyectos que atraviesan el territorio guatemalteco y salvadoreño (el Corredor Pacífico, Corredores Logísticos Interoceánicos y los Ramales y Conexiones Complementarios).
- La localización de los proyectos de la RICAM. Cómo la ubicación geográfica de las construcciones viales, obedece a intereses geopolíticos hegemónicos.
- Intereses gubernamentales. En torno a qué intereses gira el accionar de los gobiernos de Guatemala y El Salvador, en cuanto a la ejecución de la RICAM.
- Influencia extranjera para conocer la lógica de actuación de los centros de poder extranjeros en los dos países centroamericanos en cuestión, en lo que respecta a su influencia en el PM y en la implementación de la RICAM.

### 1.3. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

- **Unidad de análisis:** Implicaciones geopolíticas de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM).
- **Período histórico:** Años 2011- 2012.
- **Ámbito geográfico:** Los Estados de Guatemala y El Salvador.

### 1.4. MARCO TEÓRICO

Ante la dinámica representada por el PM, se propuso una investigación cualitativa desde el enfoque de las Relaciones Internacionales mediante el empleo de la geopolítica con los aportes teóricos de Nicholas Spykman.

En cuestiones generales, la Geopolítica *estudia la influencia de los factores históricos, políticos, sociales y económicos en la vida y proyección del Estado y por lo tanto, sus conclusiones son de tipo político; es útil para deducir necesidades y determinar los objetivos del Estado con miras a mantenerlo o como forma de alcanzarlos, basándose en la geografía política* (Cadena, 2006, p. 117).

En lo que respecta a **Nicholas Spykman** (1883-1943) fue un geopolítico de origen holandés que se nacionalizó en Estados Unidos en 1928 (López, s/f, p. 79). Spykman propuso la Teoría de Rimland, la cual es vista como la contraparte de la Teoría de Heartland de Halford Mackinder (geopolítico inglés). El Rimland se constituía en el elemento esencial de la geopolítica; ya que *quien controla el Rimland rige a Euroasia y el que rige a Euroasia controla los destinos del mundo* (Rosales, 2005, p. 24). El Rimland o tierras del borde, está conformado por el occidente europeo, Norte de África y Asia. Desde esta perspectiva, Estados Unidos tiene el manejo del continente americano entendido como el equilibrio americano de poderes mediante la intervención, lo que le permite buscar el control del Rimland conteniendo el Heartland.

De esta manera se tomaron para el análisis geopolítico, los elementos teóricos de la teoría de Spykman: la división del continente americano y las categorías de análisis: Poder, centros de poder o Estados, Estados débiles, equilibrio de poder, espacio y tiempo, política exterior e interés nacional.

Según Spykman, el continente Americano se divide en seis zonas de valor desiguales (López, s/f, p. 83):

1. *La zona amortiguadora de América de Norte.*
2. *La zona continental de América del Norte: para Spykman esta área es el corazón económico, militar y político del hemisferio occidental, abarca una buena parte de Canadá y casi la totalidad de los Estados Unidos.*
3. *El Mediterráneo Americano: desde el extremo sur de los Estados Unidos, México, Centro América, las Antillas, Colombia, Venezuela y las Guayana. Esta área es la zona estratégica de mayor relevancia del continente. Por allí fluye el comercio del mismo, la comunicación entre los dos océanos a través del Canal de Panamá, se encuentran las tres grandes corrientes de la navegación Sur-Norte, Norte-Sur, como son el Canal de Yucatán, el Canal de la Mona y el Canal de Barlovento.*
4. *La zona amortiguadora de América del Sur.*
5. *La costa occidental de Suramérica.*
6. *La zona atlántica de América del Sur.*

De la clasificación anterior la zona de Mesoamérica es clave para los intereses dominantes. Este aspecto fue trascendental para el sustento de esta investigación; ya que se estableció la importancia de la ubicación de la región, su riqueza natural y su utilidad para el comercio. Mesoamérica se caracteriza por tener una superficie mayor a los 530 mil km<sup>2</sup> (menos de 2% del territorio emergido del planeta) con una composición geográfica particular que aporta una variedad de climas, suelos y relieves (México, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2008).

Para Zúñiga, la riqueza natural de la región se debe a su ubicación respecto a las dos grandes masas continentales (Norteamérica y Sudamérica) y por estar entre los dos océanos, el Atlántico y el Pacífico, que bañan sus costas (Zúñiga, 2002), estas últimas con una extensión de alrededor 8,000 km las cuales contienen el 8% de los manglares remanentes del mundo y cuenta con el Sistema Arrecifal Mesoamericano con una extensión de 1,000 km, *siendo la segunda barrera coralina a nivel mundial* (México, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2008, p.25). En cuanto a sus recursos hídricos, Castro (2005 p.44) cita a Delgado (2004) quien proporciona el dato

de la existencia de 120 cuencas hidrográficas (23 son internacionales), que equivalen al 19% de los sistemas hídricos de la región y el 10,7% de las cuencas internacionales del planeta (Castro, 2005).

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales de México (2008) afirma la distinción que se ha hecho a la región mesoamericana al ser reconocida como la zona con *megabiodiversidad* del planeta. Su enorme riqueza se basa en 200 tipos de ecosistemas y 22 ecorregiones naturales que albergan entre 7 y 10 % de formas de vida conocidas y 17% de las especies terrestres.

De acuerdo al documento realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos -OCDE- (OECD siglas en inglés) traducido por el BCIE, la región mesoamericana ostenta una riqueza natural reflejada en sus arrecifes de coral, montañas, selvas tropicales, playas de arena blanca y negra, volcanes activos, lagos volcánicos, lagos tradicionales, ríos, lagunas y el único canal interoceánico en el mundo. Cuenta con parques naturales y áreas ecológicas protegidas que aportan ese *plus* turístico. Los vestigios de la cultura ancestral maya también figuran como parte de su riqueza regional; ya que contiene 26 sitios declarados por la UNESCO como Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad, los cuales se ubican en los ocho países de la zona (BCIE, 2006).

En esa área se ubican el territorio guatemalteco y salvadoreño (países objeto de estudio) en el istmo centroamericano, el cual ostenta una importancia estratégica en América.

Retomando los aspectos teóricos, las categorías de análisis utilizadas con base a los aportes geopolíticos de Spykman fueron:

- **Poder:** Se refiere al poder de los Estados, el cual se encuentra determinado por varios factores: *tamaño y naturaleza de su territorio y de sus fronteras, su población, cantidad de materia prima que posee y produce, desarrollo económico*

*y tecnológico, estabilidad de su sistema político, espíritu nacional, poder militar y la fuerza y poder de sus enemigos potenciales (Spykman, 1942, p. 17).*

- **Los centros de poder o Estados:** *Un Estado existe por su propia fortaleza o por la protección de un poderoso. Las relaciones entre los Centros de poder o Estados, si bien son irreversiblemente interdependientes, no están sujetas a ley alguna y por lo tanto, son anárquicas (López, s/f, p. 83).*
- **Estados débiles:** Considerados como pesas en la balanza de los fuertes. Mantienen su existencia no por el hecho de ser fuertes sino porque ningún Estado poderoso requiere de su territorio o porque es visto como amortiguador o contrapeso (López, s/f, p. 80).
- **Equilibrio de poder:** La política internacional exige el equilibrio de poderes aunque básicamente los Estados buscan que ese balance sea a su favor. Spykman dice “...*the balance desired is the one which neutralizes other states, leaving the home state free to be the deciding force and the deciding voice*” (Spykman, 1942, p. 22). Es decir que el equilibrio deseado por los Estados es aquel que neutralice el poder de sus semejantes, para que el Estado local tenga la facultad de ser la fuerza y voz decisiva.
- **Espacio y tiempo:** En cuanto al espacio se entiende la localización del Estado, el cual se encuentra sujeto a los cambios producidos por el crecimiento o decrecimiento de los centros mundiales de poder. Por tiempo geopolítico, se entenderá al poder que posee un Estado en particular en comparación con el ostentado por los demás (Cadena, 2006).
- **Política exterior:** Gira en torno al poder (López, s/f) orientada en torno a dos objetivos: el Control de territorio y mantenimiento de su independencia.
- **Interés nacional:** Para Spykman la búsqueda del interés nacional se limitaba con el equilibrio de poder y los conceptos geopolíticos (Dougherty & Pfaltzgraff, 1993, p. 105).

Con base en la propuesta teórica arriba expuesta se establecieron los siguientes conceptos operativos, claves para el análisis e interpretación de las implicaciones de la RICAM en Guatemala y El Salvador:



- **Poder**, capacidad de ejercer influencia sobre un conglomerado a fin de obtener la mayor satisfacción de recursos sin ser objeto de disminución alguna. Éste será el punto clave para analizar el desenvolvimiento de los actores miembros del PM. Donde las alianzas estratégicas, la influencia política y la capacidad de negociación van a determinar el rol de los involucrados frente a las posibles amenazas externas provocadas por otros actores. Por lo cual un Estado o un grupo económico con poder es aquel que presenta capacidad económica, financiera, política, cultural, militar y liderazgo en su contexto de actuación.
- **Centro de poder extranjero** actor no local con alta influencia económica, política, cultural y financiera que se encarga de extender su dominio para transformar las relaciones internacionales a su favor.
- **Empresas transnacionales** entidades económicas de procedencia extranjera ubicadas estratégicamente en países en desarrollo (por las ventajas competitivas que ofrecen esos territorios para la consecución de sus fines), las cuales operan bajo una dinámica mercantilista, a través de la instalación, producción y distribución de bienes y servicios en los ámbitos económico, financiero y comercial.
- **Interés Nacional** entendido como el reflejo de la voluntad general con base a las necesidades de la población, con el fin de satisfacer las demandas de la sociedad.
- **Relaciones Centro-Periferia**, las relaciones de desigualdad, principalmente económicas, donde las potencias hegemónicas o centros de poder toman ventaja de su poderío económico, político, militar e ideológico para dictar las reglas del juego económico-comercial a fin de que prevalezcan sus intereses sobre los países periféricos.
- **Importancia geopolítica**, denotación valorativa que posee un espacio geográfico caracterizado por su ubicación estratégica, recursos naturales, población, aspectos históricos y culturales, los cuales devienen de alto valor para un actor, ya que resultan ser un medio para mantener o aumentar su poderío.

## 1.5. PREGUNTAS GENERADORAS

- ¿Cuáles son las implicaciones geopolíticas que conlleva la implementación del Proyecto Mesoamérica en Guatemala y El Salvador?

- ¿De qué manera la ubicación geográfica de los proyectos de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) obedece a intereses geopolíticos hegemónicos?
- ¿En torno a qué intereses gira el accionar de los gobiernos guatemalteco y salvadoreño en cuanto a la ejecución de la RICAM en sus territorios?
- ¿Cuál es la lógica de actuación de los centros de poder extranjeros en Guatemala y El Salvador con respecto a la RICAM en el marco del PM?

## **1.6. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **Objetivo General**

- Determinar las implicaciones geopolíticas que conlleva la implementación del Proyecto Mesoamérica (PM) en Guatemala y El Salvador.

### **Objetivos Específicos**

- Analizar la manera en que la ubicación geográfica de los proyectos de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) obedece a intereses geopolíticos hegemónicos.
- Interpretar en torno a qué intereses gira el accionar de los gobiernos guatemalteco y salvadoreño en cuanto a la ejecución de la RICAM en sus territorios.
- Indagar respecto a la lógica de actuación de los centros de poder extranjeros en Guatemala y El Salvador con respecto a la RICAM en el marco del PM.

## **1.7. METODOLOGÍA**

**Perspectivas de análisis:** la investigación se realizó desde el enfoque geopolítico proporcionado por la teoría de Spykman y las Relaciones Internacionales.

## **Tipo de estudio**

A través de la investigación cualitativa se abordó la temática del Proyecto Mesoamérica mediante el enfoque epistemológico de la teoría geopolítica de Spykman; lo cual permitió interpretar, analizar y documentar las implicaciones geopolíticas que orientan al PM y los intereses geopolíticos que conlleva la implementación de la RICAM en territorio guatemalteco y salvadoreño.

## **Método**

Se empleó el método deductivo desde el enfoque geopolítico, a través del cual se analizaron a nivel general las implicaciones del PM y en particular las implicaciones de los proyectos de la RICAM en Guatemala y El Salvador.

## **Técnicas cualitativas**

- **Revisión documental:** Se revisaron las producciones teóricas ubicadas en: documentos gubernamentales, libros, tesis, revistas especializadas, artículos, boletines y documentos. Las cuales fueron clasificadas de acuerdo a los diferentes sectores (gobierno, academia, organizaciones sociales y de organizaciones internacionales).
- **Entrevistas:** Se empleó la Entrevista semiestructurada para lo cual se trabajó una guía que contempló la temática en cuestión. A las personas entrevistadas se les solicitó la firma del consentimiento informado, este último para contar con la anuencia para la publicación de la información proporcionada.
- **Cuestionario:** Utilizado con las personas seleccionadas que no pudieron conceder la entrevista personal. El instrumento utilizado fue el cuestionario de preguntas abiertas en formato digital el cual fue enviado por vía electrónica.

## **Sujetos de investigación**

Las personas informantes, fueron seleccionadas según muestreo por juicio (basado en el perfil académico y experiencia en la temática). Se realizaron entrevistas y/o envío de cuestionarios a los sujetos de investigación de acuerdo al sector en el que se

ubican (gobierno, academia, sector empresarial y organización internacional), para tener diversas perspectivas sobre el tema de estudio. Las personas entrevistadas son:

**Cuadro No. 1**  
**Muestra entrevistada por sector**  
**año 2013**

<b>Sector</b>	<b>Institución</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cargo</b>	<b>Instrumento</b>	<b>Fecha</b>
<b>GOBIERNO DE GUATEMALA</b>	MINEX	Reservados a petición del entrevistado		Entrevista	19 de julio
	CIV	Lic. Delfino Mendoza	Coordinador de la División de Planificación y Estudios Dirección General de Caminos	Cuestionario	29 de julio
	SEGEPLAN	Arq. Julio Estrada	Consultor para la oficina de Ordenamiento Territorial	Entrevista	22 de julio
	SEGEPLAN	Arq. Carlos Barillas Estrada	Director de Ordenamiento Territorial	Entrevista	24 de julio
<b>ACADEMIA</b>	USAC	Lic. Rubén Corado	Catedrático ECP	Cuestionario	22 de julio
	URL	Lic. Luis Andrés Padilla Vassaux	Vicedecano Facultad de Ciencias Políticas y Sociales	Entrevista	1 de agosto
<b>SECTOR EMPRESARIAL</b>	CENCIT	Lic. César Zamora	Director	Entrevista	1 de julio

0	SIECA	Lic. Roberto Salazar	Jefe de la unidad de transporte e infraestructura. Dirección de Integración Económica	Entrevista	15 de julio
---	-------	----------------------	---	------------	-------------

Fuente: Elaboración propia.

Se intentó entrevistar a personal de las instituciones: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), Universidad Mariano Gálvez (UMG), Coordinadora de Cooperativas y ONGs de Guatemala (CONGCOOP); pero lamentablemente, no se tuvo respuesta de tales entidades. En relación a la información sobre El Salvador, no se obtuvo respuesta por parte de la Embajada de El Salvador acreditada en la ciudad de Guatemala. De manera que se procedió al análisis documental para respaldar los datos respecto a ese Estado. Entre las fuentes consultadas se ubican:

- Cases Sancho, C. Héctor (2012) ***El Sector Logístico y de Transporte en El Salvador. Estudios de Mercado.*** La Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en San Salvador.
  - El Salvador, Asamblea Legislativa (1995) ***Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*** Decreto Legislativo No. 477 del 19 de octubre de 1995.
  - El Salvador, Asamblea Legislativa (2013) ***Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera.***
  - El Salvador, Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (2013). ***Portal oficial web.***
  - El Salvador, Ministerio de Relaciones Exteriores (2010) ***Áreas de trabajo.***
  - El Salvador, Organismo Ejecutivo (1996) ***Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.*** Decreto No. 61.
  - PROESA (s/f) ***El Salvador país de oportunidades.***
  - PROESA (2012) ***Guía del inversionista El Salvador.***
  - Ultimahora.hn (2012) ***Luz verde para concesionaria que construirá Canal Seco.***
- **Vaciado, análisis e interpretación de la información:** Mediante la realización de entrevistas y cuestionarios a los expertos, se obtuvo la información más específica del PM y de la RICAM en base a la perspectiva de los sujetos de investigación desde el sector en el que se ubican. Se organizó esa información en una matriz o cuadro de vaciado luego se procedió a interpretar y analizar los datos obtenidos,

ubicando los elementos respecto a las implicaciones de estos mecanismos. Y en el caso de la revisión documental respecto a El Salvador, se ubicó la relacionada a la temática y su acercamiento a este país.

- **Reflexión crítica del proceso:** Implicó el análisis, síntesis e interpretación de la problemática objeto de estudio y del proceso que conllevó la misma.
- **Redacción de documentos borrador:** Consistió en las respectivas revisiones del informe y la constante retroalimentación por parte de la asesora.
- **Reuniones con la asesora:** A partir de las cuales se obtuvieron las correcciones que la asesora consideró pertinentes y de gran aporte al estudio.
- **Elaboración de conclusiones y recomendaciones:** Se elaboraron las conclusiones finales producto del proceso investigativo. De la misma manera se realizaron las recomendaciones que a consideración personal han sido estimadas apropiadas para referencia a futuras investigaciones.
- **Redacción final de la tesis:** como última etapa se elaboró la versión final del informe de tesis, producto del proceso investigativo y de la incorporación de las observaciones de la asesora.

## **CAPÍTULO II**

### **Conociendo el Proyecto Mesoamérica**

#### **2.1. ANTECEDENTES**

El Proyecto Mesoamérica (PM) fue producto del trabajo conjunto de los países miembros del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, foro intergubernamental que surge en 1991, con el cual se pretende consolidar el acercamiento entre los Estados mexicano y centroamericanos.

Para Salazar el PM busca el valor regional, conectar Mesoamérica mediante la implementación de infraestructura, la cual debe ser vista no como un fin sino como un medio (entrevista a Salazar, SIECA, 15 de julio de 2013).

Según la información publicada por la Fundación Global Democracia y Desarrollo (FUNGLODE) en su *II Foro de Relaciones Internacionales* en el marco del PM, se determina que el PM como esquema regional ha evolucionado con el paso de los años, por lo cual clasifica sus antecedentes más próximos en tres etapas (FUNGLODE, 2013):

- Primera etapa: Período 1991- 2001
- Segunda etapa: Período 2002- 2007
- Tercera etapa: Período 2008- 2012

#### **2.1.1. Primera etapa: Período 1991- 2001**

En este lapso se dieron los primeros acercamientos que resultarían en la conformación del Plan Puebla Panamá.

El actor impulsor de esos ideales sería México, quien en esa época creó la Comisión Mexicana para la Cooperación con Centroamérica, con su correspondiente Política Mexicana en esta materia (FUNGLODE, 2013).

Tales medidas llevan a la conformación del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla que reúne a los Jefes de Estado y de Gobierno de México y de los siete países centroamericanos Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, con el fin de unir fuerzas para el desarrollo mutuo.

Otro hecho importante se da con la incorporación de México al Banco Centroamericano de Integración Económica<sup>2</sup> (BCIE), como socio extrarregional en dicho organismo.

El rol de México en esta etapa se dejó ver mediante los programas bianuales de cooperación regionales entre México-Centroamérica, los cuales se mantuvieron vigentes a lo largo de ese período.

Las ideas surgidas en esta etapa respecto a la identificación como "Región Mesoamericana" y de "Comunidad Mesoamericana de Naciones" favorecieron a la cohesión de la zona (FUNGLODE, 2013).

Y es en el año 2001 en el marco de la Cumbre Extraordinaria del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, donde México (representando a los nueve estados del Sur Sureste de México) y los países del istmo centroamericano deciden poner en marcha la iniciativa del Plan Puebla Panamá (PPP).

El PPP pretendía mejorar la calidad de vida de los habitantes de dicha zona mediante la implementación de los proyectos en torno a 8 iniciativas clasificadas en dos ejes de acción, uno sobre desarrollo humano y el otro sobre integración productiva y competitividad (Dirección Ejecutiva PM, 2013).

Así pues se fueron delineando los acercamientos entre México y Centroamérica a nivel político, económico y financiero. Se refleja el liderazgo de México en los procesos de

---

<sup>2</sup> El BCIE es un órgano financiero en el contexto centroamericano, que busca fomentar el desarrollo socioeconómico equilibrado y el proceso de integración económica de sus Estados parte. Fue creado el 13 de diciembre de 1960. Su sede se ubica en la ciudad de Tegucigalpa, Honduras, aunque su labor a nivel local se realiza a través de sus oficinas regionales instaladas en cada país centroamericano. (BCIE, 2013). Está conformado por la Asamblea de Gobernadores, un Directorio, un Presidente Ejecutivo, un Vicepresidente Ejecutivo y funcionarios técnicos. La instancia máxima de sus operaciones es la Asamblea de Gobernadores. Cada país miembro designa un Gobernador titular y un suplente ya sea este el Ministro de Economía o el Presidente del Banco Central (Guatemala, SEGEPLAN, 2013).



integración y cooperación a nivel regional, especialmente en el Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, el cual ha sido el foro en donde se han impulsado iniciativas como el PPP, formulado para potenciar el desarrollo regional.

### **2.1.2. Segunda etapa: Período 2002- 2007**

En este período el diálogo y la cooperación entre México y Centroamérica continúa. Esto permite que se consolide la Comunidad Mesoamericana de Naciones y la integración mesoamericana. En esta etapa se firma el Acta de Institucionalidad del Plan Puebla Panamá (FUNGLODE, 2013).

Los programas mexicanos de cooperación continúan su dinámica bianual en ayuda a Centroamérica. Asimismo el PPP amplía su número de miembros plenos con la incorporación de Colombia, país que años atrás había manifestado su interés en formar parte del mismo.

Esa etapa entonces refleja el interés de los gobiernos mesoamericanos de apostarle al PPP, ya que a través de la creación del Acta de institucionalidad de ese mecanismo, se sistematiza el proceso de actuación del mismo, de forma que se concretan su estructura (Comisión Ejecutiva, Dirección Ejecutiva, Comisión de Promoción y Financiamiento, Grupo Técnico Interinstitucional y Consejo Consultivo) y funcionamiento para su desempeño eficaz.

### **2.1.3. Tercera etapa: Período 2008- 2012**

Para el año 2008, en la ciudad de Villahermosa, Tabasco, México, los Estados miembros del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en la X cumbre de este mecanismo, deciden consolidar al Plan Puebla Panamá como un programa mesoamericano de integración y desarrollo bajo la visión de alcanzar mejores niveles de bienestar y desarrollo para los países de la región, mediante la complementariedad y la cooperación mutua a fin de ampliar y mejorar sus capacidades, con proyectos que aportaran beneficios concretos (infraestructura, interconectividad y desarrollo social) para las poblaciones representadas por dichos Estados.

Conjuntamente acuerdan en la Declaración de Villahermosa que el esquema de cooperación pasaría a denominarse: Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, en corto "Proyecto Mesoamérica" (Declaración de Villahermosa, 2008).

La nueva etapa en la que se encontraba el ahora PM requirió de un proceso de cambios, tales como el establecimiento de la Comisión de Promoción y Financiamiento, la cual se conformó por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), la Corporación Andina de Fomento (CAF), los ministros de Hacienda y Finanzas de los Estados miembros y la Comisión Ejecutiva del PM.

El 29 de julio de 2009 se firma el Acta que institucionaliza el Proyecto Mesoamérica (en adelante Acta del PM) en la Provincia de Guanacaste, Costa Rica. En ese mismo año se adopta el respectivo reglamento del PM. Bajo esta restructuración se uniría República Dominicana en 2009 como miembro pleno. En 2011 se crea el Programa Mesoamericano de Cooperación 2011 – 2012, se firma el Tratado Único de Libre Comercio entre México y Centroamérica y se crea el Fondo de Yucatán. Este último con el fin de proveer un financiamiento preferencial en materia de infraestructura para la región (FUNGLODE, 2013).

## **2.2. PERSPECTIVAS SOBRE EL PROYECTO MESOAMÉRICA**

Dentro de las Relaciones Internacionales los procesos de integración han sido parte esencial de la dinámica mundial que ha caracterizado al sistema internacional en las últimas décadas por la interdependencia de los actores involucrados. Por lo tanto seguirá siendo un mecanismo importante a considerar por parte de los Estados, porque es un instrumento importante para la consecución del desarrollo de los países mediante la reciprocidad; pero hay que enfatizar que debe ser reflejo del interés nacional para que puedan percibirse los beneficios en todos los ámbitos (político, social, económico, cultural, ambiental, etcétera).

Aunque hay que recordar que en la práctica todo proyecto regional, sobre todo en los procesos económicos, siempre lleva implícito el interés de los Estados involucrados y

muchas veces de las empresas transnacionales. Esto da la pauta para que los diferentes sectores (academia y grupos sociales) se pronuncien en contra de los mecanismos regionales por los beneficios desiguales que muchas veces generan.

El PPP desde sus inicios fue objeto de la crítica académica y social, sectores que manifestaban los intereses comprometidos con fuerzas extranjeras respecto al plan. De la misma manera, el establecido Proyecto Mesoamérica (PM) ha recibido críticas de esos sectores; ya que para algunos el proyecto solamente cambió de nombre; pero no de intereses (socialwatch.org, 2011).

Para Altmann, el PM es un mecanismo de diálogo y coordinación, donde los Estados miembros aúnan sus esfuerzos en materia de cooperación, desarrollo e integración con la mira en mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región (Altmann, 2012).

De acuerdo a Gardy Bolívar (2010), el PM es un proyecto importante para el desarrollo mexicano así como para los países centroamericanos, al ser una zona rica en reservas de agua, energía hidroeléctrica, petróleo, uranio y otros recursos (Bolívar, 2010, p. 64), elementos claves que favorecen el proceso de integración. Lo interesante es que Bolívar no menciona la prioridad que debe ocupar la población en general dentro del PM, puesto que son los primeros que tienen el contacto con tales iniciativas. Por lo cual no se pueden obviar los efectos que ese tipo de proyectos van a generar (ya sean positivos o negativos) básicamente para aquellas personas que se ubican en las cercanías de los proyectos propuestos.

Específicamente el PM busca crear un espacio económico competitivo que promueva una mayor integración regional que a su vez *facilite el comercio y reduzca los costos de operación* (Martí, s/f, p. 37). De acuerdo a Bolívar, la evolución del PPP al PM, permitió entonces optar por un modelo más pragmático enfocado en proyectos concretos (Bolívar, 2010). Este último aspecto ha sido el protagonista de la crítica social, debido a la priorización de los programas infraestructurales en relación a los del ámbito social (socialwatch.org, 2011), generando el descontento en su mayoría de comunidades indígenas respecto a la ejecución de las obras del PM.

Lo que en realidad demuestra es el desbalance entre las prioridades propuestas en el PM. Salazar reconoce que el PM presenta un déficit en la parte social; ya que inicialmente se ha enfocado más en el eje económico, sin embargo cree que en una segunda etapa se fortalecerá el eje social (entrevista a Salazar, SIECA, 15 de julio de 2013). Ese planteamiento permite ver que dentro del contexto del PM si están al tanto de esa tendencia económica; sin embargo se continúa en esa misma línea operativa.

### 2.3. MIEMBROS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA

El PM está conformado por al menos de un país de las cuatro divisiones conocidas del continente americano: Por América del Norte: México (nueve estados del sur sureste mexicano: Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Oaxaca y Chiapas,); por América Central: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá; por América del Sur: Colombia y por América Insular o el Caribe: República Dominicana.



Fuente: Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2013) Sitio web oficial.

**Cuadro No. 2**  
**Países miembros del PM**  
**año de ingreso**

Estado	Año
Belice*	2001
Colombia*	2006
Costa Rica*	2001
El Salvador *	2001
Guatemala*	2001
Honduras *	2001
México*	2001
Nicaragua*	2001
Panamá*	2001
República Dominicana	2009

\* *Partes del Plan Puebla Panamá.*

Fuente: Elaboración propia con base a Dirección Ejecutiva del PM (2013).

El ser miembro de ese mecanismo mesoamericano representa la responsabilidad de dar cumplimiento a las iniciativas refrendadas por la voluntad de las partes y contribuir a la consolidación de ese proceso regional. En el contexto del PM participan los Jefes de Estado y de Gobierno; los ministros de finanzas, salud y obras públicas; los comisionados presidenciales y funcionarios nacionales. Todos estos son los representantes de los Estados, quienes procuran dar observancia a los proyectos planteados.

### **2.3.1. El proceso de ingreso al PM**

En el año 2001 los Jefes de Estado y de Gobierno de los países parte del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, deciden ponen en marcha el PPP dentro del contexto de ese mecanismo, para lo cual muestran su consentimiento de pertenecer al mismo como países parte, mediante la firma de la Declaración Conjunta de la Cumbre Extraordinaria de los países integrantes del Mecanismo de Diálogo y Concertación De

Tuxtla. Los gobernantes de turno, de los países objeto de estudio, que firmaron esa Declaración fueron por Guatemala el entonces Presidente Alfonso Portillo Cabrera (2000-2004) y por El Salvador el entonces Presidente Francisco Guillermo Flores Pérez (1999-2004).

En 2004 se establece el Acta que institucionaliza el mecanismo del PPP y entró en vigor el día 25 de marzo de 2004, fecha en que los Jefes de Estado y de Gobierno firmaron dicho instrumento (décimo octavo punto del Acta que institucionaliza el PPP, 2004). En 2008 con la reformulación del PPP como Proyecto Mesoamérica, los Estados manifiestan su consentimiento de ser partes mediante la firma del instrumento de la Declaración de Villahermosa en 2008. Es en el año 2009 con la creación del Acta que institucionaliza al PM, se establece que la misma entraría en vigencia a partir de la firma de siete de los Estados Partes, dejando invalidada el Acta que institucionalizó el Mecanismo del Plan Puebla Panamá (Acta del PM, arto. 22, 2009).

En el artículo 4 del Acta que institucionaliza al PM, se plasma la clasificación de los miembros del PM: a) Miembros Fundadores; b) Miembros y c) Observadores.

En ese artículo se declara que para que un país se incorpore, ya sea como miembro u observador en el marco del PM, se requiere la consideración de las partes, y no es requisito indispensable formar parte de los Estados del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.

## **2.4. OBJETIVOS DEL PROYECTO MESOAMÉRICA**

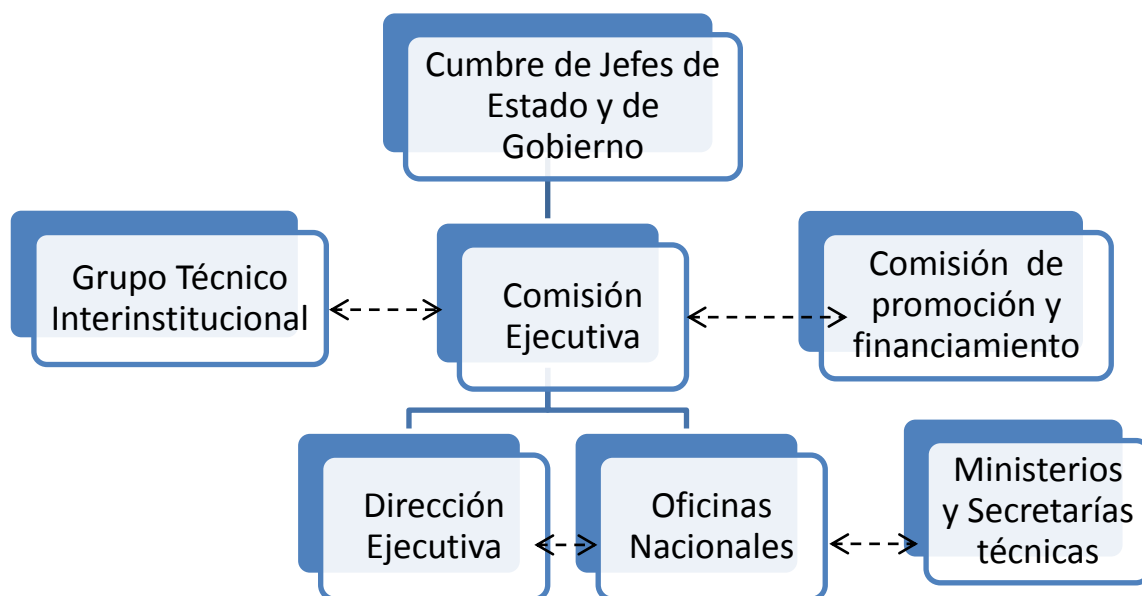
Según la Dirección Ejecutiva los objetivos del PM son:

- De manera general, velar por que el proceso de integración y desarrollo en la región se consolide.
- En lo específico, facilitar la gestión de programas, proyectos y actividades en cuanto a su conceptualización, financiamiento y ejecución.

## 2.5. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

Para el pleno y efectivo funcionamiento y organización del PM, el Acta del PM establece en su artículo quinto la estructura de este esquema de integración (Acta del PM, 2009, p.2). De manera que ésta se compone de la siguiente forma: a) *Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno*; b) *Comisión Ejecutiva*; c) *Oficinas Nacionales*; d) *Dirección Ejecutiva*; e) *Comisión de Promoción y Financiamiento*; f) *Grupo Técnico Interinstitucional* y g) *Comisiones Técnicas*.

**Esquema No. 1**  
**Estructura organizativa del**  
**Proyecto Mesoamérica**



Fuente: Elaboración propia con base a FUNGLODE (2013) II Foro de Relaciones Internacionales Proyecto Mesoamérica, p. 3.

En el Acta del PM, (a partir del artículo 6º. al 21º), se establece cómo debe conformarse cada una de las instancias arriba mencionadas, así como sus principales funciones, los cuales se resumen a continuación (Acta del PM, 2009):

**a) Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno:** Es la máxima instancia del PM, integrada por los jefes de Estado y de Gobierno de los Estados Miembros.

**b) Comisión Ejecutiva:** A cargo de la planificación, coordinación y seguimiento de la ejecución dentro del contexto del PM. Integrada por los Comisionados de los Jefes de Estado y Gobierno. Además se establece la creación de una Co-Presidencia ejercida por una Presidencia Permanente a cargo de México y una Presidencia Pro Témpore rotativa por un período de seis meses, ejercida por los demás países miembros del Proyecto Mesoamérica.

**c) Oficinas Nacionales:** Consisten en las instancias internas ubicadas en cada país, regidas por la normativa local.

**d) Dirección Ejecutiva:** Colabora con la Comisión Ejecutiva, y da seguimiento a los lineamientos y acciones emanadas de la misma. Con sede en El Salvador.

**e) Comisión de Promoción y Financiamiento:** Apoya a los países en la identificación y creación de mecanismos innovadores de financiamiento para el diseño y ejecución de los proyectos contemplados en el PM. Se conforma por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Corporación Andina de Fomento (CAF) y altos representantes de las Secretarías o Ministerios de Hacienda de los Estados Miembros.

**f) Grupo Técnico Interinstitucional (GTI):** Encargado de apoyar a la Comisión Ejecutiva en el proceso de definición de los proyectos y acciones que promueve el Proyecto Mesoamérica. El GTI está conformado por los principales socios financieros, los cuales son el BID, el BCIE, la CAF, la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), la Secretaría General del Sistema de Integración Centroamericana (SG-SICA), Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) (CEPAL, 2009, p.1) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS) (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).

**g) Comisiones Técnicas:** Se encuentran conformadas por los titulares de los Ministerios, Secretarías o instituciones nacionales de los Países Miembros. Su labor se centra en proponer, diseñar, aprobar y ejecutar los proyectos dentro del PM.



En lo que respecta a Guatemala y El Salvador, estos países forman parte de los siguientes órganos: la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno, representados por el presidente constitucional respectivo; la Comisión Ejecutiva conformados por el comisionado presidencial, en el caso de Guatemala lo constituye el Embajador José Luis Chea Urruela y por El Salvador el licenciado Carlos Alfredo Castaneda; la Dirección Ejecutiva tiene su sede en El Salvador; ambos países cuentan con sus oficinas nacionales ubicados en su respectivo Ministerio de Relaciones Exteriores; y la comisión técnica integrada por los titulares de sus Ministerios, Secretarías y oficinas nacionales.

## 2.6. CÓMO FUNCIONA EL PROCESO DE FINANCIAMIENTO EN EL PM

El procedimiento varía de acuerdo a la naturaleza de los proyectos, por lo que existen cinco formas para la obtención de recursos, los cuales son (FUNGLODE, 2013, p. 11):

- **Préstamos Internacionales:** Son aquellos concedidos por los organismos financieros que apoyan las gestiones de los países miembros del PM, tales como el BID, BCIE y CAF. Los créditos (en algunas ocasiones se otorgan bajo condiciones concesionales) son destinados a proyectos de inversión pública.
- **Presupuesto de los gobiernos:** Tal como su nombre lo indica, son aquellos fondos designados dentro del presupuesto nacional de los gobiernos, los cuales han sido destinados para cubrir los proyectos y programas de inversión pública en el marco del PM, principalmente en el ámbito de infraestructura.
- **Cooperaciones Técnicas no Reembolsables:** Corresponden a esta división aquellos recursos gestionados con organismos multilaterales y agencias de cooperación de diversos países, los cuales serán empleados para financiar estudios o etapas de pre-inversión y programas elegibles a donaciones.
- **Inversión Privada o mixta:** Varía su aplicación de acuerdo a las normativas nacionales particulares de los países miembros.
- **Financiamiento preferencial:** En este tipo de préstamos se ubican el Acuerdo de San José y Fondo de Yucatán de México. Este último está destinado para la

infraestructura de los países de Mesoamérica y el Caribe con un monto de aproximadamente *US\$160 millones* (FUNGLODE, 2013, p.19).

## 2.7. EJECUCIÓN DE PROYECTOS

Dentro del PM se sistematizan los proyectos mediante una cartera sectorial en donde se toma en cuenta la demanda y oferta de recursos entre las distintas autoridades así como la banca multilateral y demás instituciones a nivel regional. Los recursos no se mantienen en un fondo para asignarlos a los proyectos elegidos, sino más bien se cuenta con una plataforma para generar, financiar, ejecutar, y entregar el capital a los mandatarios según proceda (FUNGLODE, 2013).

La naturaleza de cada proyecto determina sus características, por lo que el tipo de financiamiento varía, en este sentido, los financiamientos son diseñados de manera *ad hoc*, ya que el financiamiento abstracto resulta bastante complejo (FUNGLODE, 2013). Se pueden distinguir tres maneras de proceder con la ejecución de proyectos: a) mecanismo *ad hoc* (mecanismo exclusivo); b) por medio de un organismo regional y c) por la ejecución directa entre bancos y países (FUNGLODE, 2013, p.26).

## 2.8. PROGRAMAS

El PM se divide en dos ejes con 8 áreas de trabajo, los cuales tienen como objetivos estratégicos: la integración física, logística y complementariedad económica y la promoción del desarrollo social.

**Cuadro No. 3**  
**Ejes y áreas del PM**

<b>Eje económico</b>	<b>Eje social</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Transporte</b></li><li>• <b>Telecomunicaciones</b></li><li>• <b>Energía</b></li><li>• <b>Facilitación Comercial y Competitividad</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Salud</b></li><li>• <b>Gestión de riego</b></li><li>• <b>Medio ambiente</b></li><li>• <b>Vivienda</b></li></ul>

Fuente: Elaboración propia con base a FUNGLODE (2013) II Foro de Relaciones Internacionales, p. 8.

## 2.8.1. Eje económico

### 2.8.1.1. Área de Transporte

El PM propone que mediante el mejoramiento de infraestructura y los servicios del transporte carretero, marítimo y portuario, las economías de la región mejoraran, lo cual permitirá altos beneficios en el aspecto comercial como la reducción de costos de transacción y tiempo.

Los proyectos correspondientes a esta área son:

- Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (STMM)
- Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)
- Aceleración del Corredor Pacífico (CP)
- Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)
- Cooperaciones técnicas para transporte carretero
  - Análisis de la Logística de Carga y el Comercio en Mesoamérica
  - Observatorio Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística
- Transporte Sustentable y Cambio Climático

### 2.8.1.2 Telecomunicaciones

Ante la transmisión efectiva de información que ofrece la fibra óptica para las comunicaciones en el mundo global, el PM busca ofrecer alternativas de conectividad digital a la región a través de la construcción de una infraestructura que sea en base a fibra óptica para obtener los beneficios de su empleo. Para esta labor ha sido creada la empresa Red Centroamericana de Fibras Ópticas, SA (REDCA).

En esta área se han propuesto tres proyectos (Dirección Ejecutiva del PM, 2013):

- Autopista Mesoamericana de la Información (AMI).
- Fortalecimiento de las Redes Nacionales de Investigación y Educación (RNIE).
- Reducción de tarifas de larga distancia y roaming.

En lo que respecta a la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI), básicamente ésta busca cubrir satisfactoriamente las necesidades de transmisión de voz, datos e

imagen así como promover intensivamente el uso de las tecnologías de información, logrando reducir la brecha digital que puedan presentar los países de la región. Este proyecto empleará la infraestructura de la línea de transmisión eléctrica del Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC). (Altmann, 2012).

#### 2.8.1.3. Energía

En cuestiones energéticas, el PM ha propuesto la optimización de la seguridad energética, reducción de los costos por flujo eléctrico, el fortalecimiento del sector eléctrico y la incorporación del Mercado Eléctrico Regional (MER), a fin de dotarle con características que le hagan un mercado único en el mundo (Dirección ejecutiva del PM, 2013).

Entre la variedad de proyectos de esta área sobresale el Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC), el cual cuenta con 1,800 Km. de línea de transmisión con el auxilio de 15 subestaciones, representando 103 Km. de la conexión México-Guatemala y 614 Km. destinados a la conexión entre Panamá-Colombia. Con estas medidas se ha logrado la creación de instancias supranacionales en la región mesoamericana, a las cuales les competen las áreas de *política pública, regulativas y empresariales en materia eléctrica* (Altmann, 2012, p.128).

#### 2.8.1.4. Facilitación comercial y competitividad

El comercio internacional en la región es de suma importancia; ya que de acuerdo a la CEPAL, esto se refleja con la firma de diversos tratados de libre comercio con países externos a la región. Esta institución remarca que no sólo se firman instrumentos con Estados de Europa y de Asia, sino que en su mayoría se dan con otras naciones de Latinoamérica y el Caribe (CEPAL, 2011).

A grandes rasgos, en esta área el PM presenta a los Tratados de Libre Comercio como la puerta al desarrollo de las economías regionales, ya que según este esquema, tales instrumentos internacionales resultan beneficiosos para Mesoamérica, favoreciendo la inserción de las economías de la zona en el mercado mundial. Entre los proyectos

lanzados se encuentran el Proyecto Mesoamericano de Fruticultura (PROMEFRUT) y el Aumento de la Competitividad y Apoyo a PYMES (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).

Uno de los aspectos que ocupa la agenda de Facilitación Comercial es la mejora de las cuestiones aduaneras, fiscales y logísticas en la región. Para lo cual se ha impulsado el Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), los programas de Operador Económico Autorizado y la incorporación de modelos de seguridad fronterizos y procedimientos de ventanilla única (Altmann, 2012).

## **2.8.2. Eje social**

### 2.8.2. Salud

Se busca ampliar y mejorar la cobertura y calidad de la salud en la región. Lo cual requiere de la participación de los distintos ministerios e instituciones de salud de los países miembros de la región para tratar temas como la salud materna, la nutrición, el combate al dengue y paludismo entre otras. Llama la atención que algunos de estos temas figuran entre los Objetivos del Milenio, tales como el número 1, 5 y 6 (ONU, 2011).

Los proyectos en los cuales gira el área son el Sistema Mesoamericano de Salud Pública (SMSP) y la Iniciativa de Salud Mesoamérica 2015.

De acuerdo a lo expuesto por Altmann, los avances producto de la ejecución del SMSP son considerables y progresivos, entre los cambios significativos figuran la constitución del Instituto Mesoamericano de Salud Pública en el año 2009; en el año 2010 se dan dos eventos importantes: el primero es la culminación de los Planes Maestros, y el segundo es el inicio de un nuevo programa bajo el nombre *Iniciativa Salud Mesoamérica 2015*, lanzado en junio de ese año. Ésta última ha tomado importancia debido a la obtención de importantes donaciones de grandes empresarios y gobiernos extranjeros (Fundación Bill and Melinda Gates, la Fundación CARSO y del Gobierno de España). En este aspecto interviene la labor del BID, fungiendo como ente ejecutor de los US\$150 millones donados por tales actores (Altmann, 2012).

#### 2.8.2.2. Gestión de riesgo

Siendo la región propensa a sufrir serios daños causados por fenómenos naturales (huracanes, tormentas, inundaciones, sequías, sismos, entre otros), el PM procura disminuir la vulnerabilidad de la región ante los mismos. Para lo cual ha incorporado el Sistema Mesoamericano de Información Territorial (SMIT) con el cual pretende el trabajo conjunto entre las entidades dedicadas a la prevención y tratamiento de desastres de los países miembros (Dirección Ejecutiva del PM, 2013). A través de este sistema se busca el intercambio de información sobre posibles amenazas, riesgos y el nivel de vulnerabilidad de la región para mantenerse alertas y preparados ante cualquier suceso, proporcionando una efectiva protección a la población civil.

#### 2.8.2.3. Medio ambiente

Uno de los temas plasmados en la agenda internacional de los últimos años es el cambio climático. Tema incluido entre las propuestas del PM. Por lo anterior se plantea la necesidad de potenciar el desarrollo sostenible de la región (Dirección Ejecutiva del PM, 2013). Entre las medidas empleadas en esta instancia en pro del medio ambiente se encuentran:

- Estrategia Mesoamericana de Sustentabilidad Ambiental (EMSA)
- Tratamiento de Aguas Residuales para Reúso Productivo
- Limpieza de Sitios Contaminados

#### 2.8.2.4. Vivienda habitacional

En relación a la demanda de espacio habitacional, el PM propone impulsar a largo plazo un mercado de financiamiento a la vivienda para que sea sostenible, atienda las carencias de la misma y prevea soluciones a las necesidades futuras en esta materia. Para lo cual ha creado el Programa para el desarrollo de vivienda social en Centroamérica, el cual cuenta un monto de US\$33 millones de recursos reembolsables provenientes del Acuerdo de San José. Dicho monto es operado por el BCIE (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).

## **CAPÍTULO III**

### **Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)**

#### **3.1. LOS FUNDAMENTOS DE LA RICAM**

La Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) fue establecida en el contexto del Plan Puebla Panamá (PPP) como parte del Eje económico en la categoría de transporte. Sus objetivos básicamente se enfocan en reducir los costos de transporte y promover el desarrollo de la integración vial. Para el desarrollo de sus actividades se creó el Memorándum de entendimiento de la RICAM<sup>3</sup> (en adelante “el Memorándum”), en el cual se plasman los aspectos técnicos de las construcciones y lineamientos particulares para su implementación.

Entre uno de estos aspectos, se designan a los Ministros del sector de Transporte y Obras Públicas como los encargados de velar por el establecimiento del proyecto y su efectiva ejecución. Estos funcionarios conforman el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), el cual está integrado de la siguiente manera:

**Cuadro No. 4**  
**Integrantes COMITRAN**

<b>PAÍS</b>	<b>REPRESENTANTE</b>	<b>CARGO</b>
Guatemala	Alejandro Sinibaldi Aparicio	Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
El Salvador	Gerson Martínez	Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano
Honduras	Miguel Rodrigo Pastor	Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
Nicaragua	Fernando Martínez Espinoza	Ministro de Transporte e Infraestructura
Costa Rica	Pedro Castro Fernández	Ministro de Obras Públicas y Transporte

Fuente: Elaboración propia con base a los diferentes portales web de los ministerios aludidos.

<sup>3</sup> El Memorándum fue establecido el 28 de junio de 2002, por la Comisión Ejecutiva del PPP (integrada por los Comisionados de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá) y por los Ministros responsables del sector de Transporte y Obras Públicas de los países miembros del PPP.

La RICAM es uno de los proyectos emblemáticos del Proyecto Mesoamérica (PM), el cual consiste en propiciar la conectividad terrestre de la región mediante la construcción, rehabilitación y mejoramiento de 13,132 kilómetros de carreteras. Las redes viales están ubicadas en puntos estratégicos comerciales y turísticos. Su estructura está conformada por cinco tipos de corredores viales, con los cuales se cubren las principales necesidades de comunicación entre los países mesoamericanos<sup>4</sup>. Los corredores son:

**Cuadro No. 5**  
**Corredores de la RICAM**

<b>CORREDOR</b>	<b>EXTENSIÓN</b>	<b>VOCACIÓN</b>
Corredor Pacífico	3,152 km.	Carga comercial
Corredor Atlántico	2,906 km.	Productivo y turístico
Corredor Turístico del Caribe	1,446 km.	Desarrollo Turístico
Corredores Logísticos Interoceánicos	1,374 km.	Carga comercial y servicios logísticos
Ramales y conexiones complementarios	4,255 km.	Conexión rutas alternas (alimentador de rutas troncales)

Fuente: Elaboración propia con base a Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2013) Sitio web oficial [www.proyectomesoamerica.org](http://www.proyectomesoamerica.org)

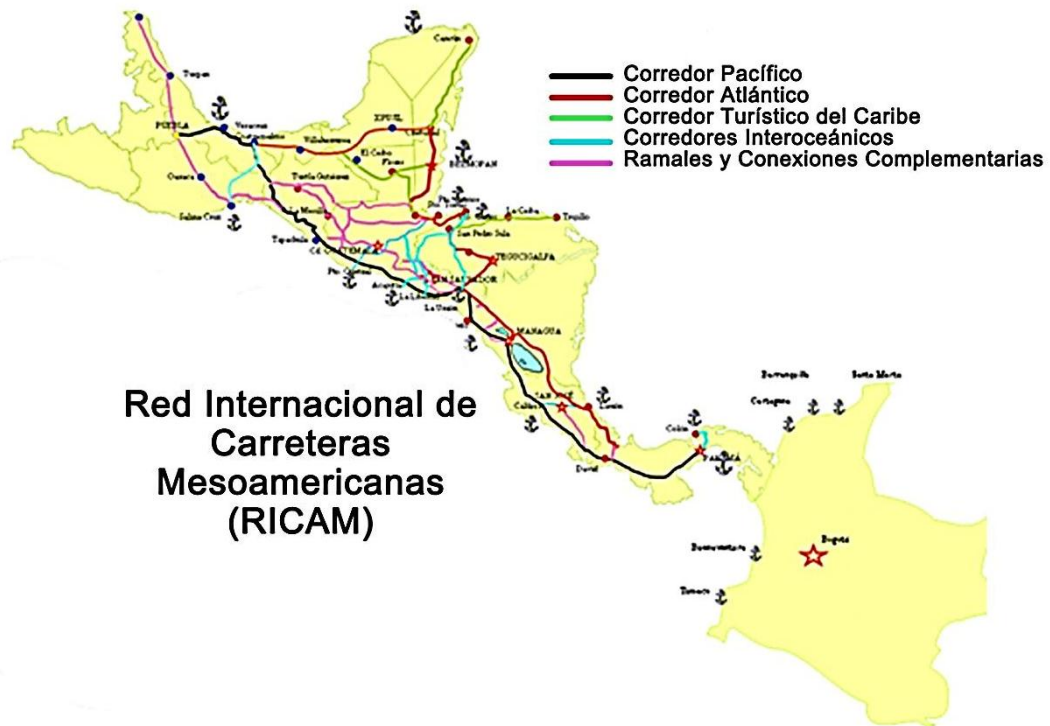
De acuerdo a su naturaleza, la Comisión Ejecutiva del PM establece que los corredores pueden clasificarse de la siguiente manera (Comisión Ejecutiva del PM, 2011):

- Corredores troncales: Pacífico y Atlántico;
- Un corredor de vocación turística;
- Cinco corredores interoceánicos, con vocación logística y
- Una serie de vías ramales y conexiones complementarios.

<sup>4</sup> Los países mesoamericanos incluyen a México, Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana; sin embargo los corredores de la RICAM se ubican en México, Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá.



## Mapa No. 2 Corredores de la RICAM



Fuente: Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2013) Sitio web oficial [www.proyectomesoamerica.org](http://www.proyectomesoamerica.org)

El PM propone que la RICAM facilite el flujo de bienes y personas, favoreciendo la integración a nivel regional. Además indica que tales construcciones se basan en normas técnicas específicas y estándares internacionales en materia del tránsito vehicular y la seguridad vial (Comisión Ejecutiva del PM, 2011). Según la concepción cepalina, la RICAM representa uno de los más importantes avances del PM, al permitir la cohesión territorial, económica y social en Mesoamérica (CEPAL, 2009).

En el Memorándum (2002) se señala que debido a la deficiencia en infraestructura vial y divergencias en las regulaciones viales de los países no se logran aprovechar las ventajas que ofrece la ubicación geográfica de la región; razón por la cual remarca la importancia de concretar un plan que determine los lineamientos técnicos para la implementación de las obras, a fin de potenciar el tráfico local e internacional. Con la

estructuración del memorándum se coordinaría la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de carreteras internacionales en territorio mesoamericano, diseñadas de acuerdo a estándares mundiales (tales como las características geométricas de las carreteras, pesos y dimensiones, rangos de velocidad, equipamiento de las redes viales, medio ambiente y seguridad vial) que prevean mejoras en el tráfico internacional para impulsar el comercio regional y extrarregional.

Ese planteamiento es retomado en la XIII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en la Declaración de Mérida del 5 diciembre 2011, en donde se recalca la necesidad de continuar las obras de infraestructura vial terrestre teniendo en cuenta los beneficios comerciales que aporta, y lo preciso que resulta implementar medidas de seguridad vial; por lo anterior establece (Comisión Ejecutiva del PM, 2011):

*PRIMERO: Crear la Unidad Gestora del Corredor Mesoamericano de Integración en el marco del Proyecto Mesoamérica, con el apoyo financiero y técnico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y otros posibles donantes;*

*SEGUNDO: Solicitar al BID preparar, en coordinación con los Ministerios de Transporte, en un plazo no mayor a tres meses, un Memorándum de Entendimiento para la creación de la Unidad y su funcionamiento;*

*TERCERO: Instruir a los Ministerios de Transporte/Obras Públicas y Hacienda/Finanzas apoyar los trabajos de la Unidad Gestora, con el fin de contar con los proyectos ejecutivos de cada una de las obras (tramos carreteros y pasos de frontera) y acelerar la revisión de la sustentabilidad y vulnerabilidad de los tramos carreteros, para iniciar a la brevedad la ejecución del proyecto con miras a concluir los trabajos en el Corredor Pacífico en 2015 e iniciar la segunda etapa;*

*CUARTO: Ampliar la cobertura del Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías y otros instrumentos que permitan la facilitación comercial para optimizar los trámites en los pasos de frontera terrestres, marítimos y aéreos en los próximos tres años;*

*QUINTO: Instruir a los Ministros de Transporte y de Salud de Mesoamérica a elaborar un Programa Mesoamericano de Seguridad Vial en 2012.*

Entre esos puntos se resalta la creación de la Unidad Gestora, la cual estaría bajo la dirección funcional del Comité de Ministros (Ministros de Transporte, Obras Públicas y Finanzas de los países mesoamericanos) coordinado por la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica. Mientras que la dirección operativa y administrativa estaría a cargo de un Comité Técnico Operativo integrado por el BID, el BCIE, la CAF y otros organismos multilaterales u otras entidades que contribuyan financieramente con el proyecto.

Para el establecimiento de la Unidad Gestora se debía aprobar el Memorándum de Entendimiento de la Unidad Gestora; luego de pasar por el respectivo proceso de consultas, en noviembre de 2012 fue suscrito por los Ministros y Vice Ministros de Transporte<sup>5</sup> reunidos en San José, Costa Rica por motivo del Taller Regional: "Construyendo políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad en Mesoamérica", auspiciado por la CEPAL. En esa oportunidad también se aprobaron otros instrumentos que favorecen a la agenda de la interconexión física de Mesoamérica (Dirección Ejecutiva del PM, 2013):

- Memorándum de Entendimiento de la Unidad Gestora del Corredor Mesoamericano de la Integración (Corredor Pacífico);
- Adenda al Memorándum de Entendimiento de la RICAM para la incorporación de tramos viales de Colombia como parte de los Ramales y Conexiones complementarios.

---

<sup>5</sup> *En el evento estuvieron presentes el Ministro de Obras Públicas y Viceministro de Infraestructura de Costa Rica, Ingenieros Pedro Castro Fernández y José Chacón Laurito respectivamente; el Ministro de Obras Públicas y Transportes de Belice, Edmond George Castro; el titular de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano de El Salvador, Gerson Martínez; los Viceministros de Infraestructura y Transportes de Nicaragua, José Amadeo Santana Rodríguez y Franklin Sequeira; el Superintendente de Puertos y Transporte de Colombia, Juan Miguel Durán Prieto; el Coordinador de Concesiones de México, Salvador Lucio Hernández; y las Sras. Daysi López e Iris Patricia Zaldívar, por parte del Ministerio de Obras Públicas de Honduras (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).*

- Programa Mesoamericano de Seguridad Vial, el cual tiene por objeto reducir las adversidades en la red vial de Mesoamérica.

Aunque en el caso de Guatemala, de acuerdo al Funcionario del MINEX, el país no ha firmado tal iniciativa; porque no resulta de beneficio para el país, ya que no se pretende endeudar al país con proyectos que geopolíticamente favorecen a México y a Colombia (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013).

En lo que respecta al Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), su implementación ha permitido el tráfico efectivo de transporte de carga, que de acuerdo al portal para la Gestión de Tránsito de Mercancías ascienden a 744,167 tránsitos exitosos (SIECA, 2005). Según la Dirección Ejecutiva del PM, este mecanismo ha sido utilizado desde la frontera sur de México hasta Panamá, en ambas direcciones, en los puestos fronterizos que conforman el Corredor Pacífico así como algunos de sus puertos (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).

Entre las actividades desarrolladas en el contexto de Seguridad Vial, se encuentra la Caravana de la Seguridad Vial del Corredor Pacífico: *Vías seguras para todos* (Dirección Ejecutiva del PM, 2011, p. 19). Por medio de ésta se ha evaluado la funcionalidad del CP, al realizar un recorrido por los kilómetros comprendidos por el corredor, partiendo de Puebla, México hasta llegar a Panamá. Tal evaluación permitió constatar el estado del asfalto e infraestructura de seguridad vial. Para esta misión se contó con un Vehículo equipado con alta tecnología (GPS, software, sensores y cámaras de video) automotor denominado el “ángel naranja” (BID, 2011). De acuerdo al BID los objetivos de la caravana fueron dos: examinar cada tramo de carretera y sensibilizar a las poblaciones aledañas a las carreteras sobre la importancia de la seguridad vial. Entre los resultados del recorrido se encuentran: peligros potenciales para la seguridad vial, problemas de señalización, tramos en mal estado y el riesgo de movilización que enfrentan las comunidades que viven a los costados de las vías (BID, 2010). Con la firma del Programa Mesoamericano de Seguridad Vial en 2012, se plantea mitigar los problemas identificados.

Tales deficiencias son el reflejo de la carencia de una propuesta integral, ya que al enfocarse en primera instancia en la dinámica comercial se rezaga el factor social que en verdad es sustancial; ya que no se pueden obviar los efectos colaterales que producen esos proyectos. Por lo tanto se requiere mejorar la seguridad vial tanto en el tema de la señalización como del tránsito peatonal. Esto último tan indispensable ante la necesidad de las poblaciones aledañas de movilizarse hacia sus diferentes destinos (centros educativos, laborales, de salud, etcétera).

### **3.2. GENERALIDADES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA RICAM**

En el Memorándum se establecen las condiciones que se deberán observar para estructurar la infraestructura vial. Hay que tener en cuenta que el proyecto no plantea solamente la construcción de carreteras (partir desde cero) sino que también se enfoca en el aprovechamiento de los recursos físicos viales existentes, por lo mismo señala que se dé el apropiado mejoramiento, equipamiento y mantenimiento de las principales arterias de tráfico internacional en la región. Es decir, se centrará en cuatro pilares de acción: Construir, mejorar, equipar y mantener. Los criterios que deben seguirse para realizar estas cuatro tareas son: Seguridad vial, fluidez de la circulación, resguardo medio ambiental y bienestar del usuario.

La manera en que se ha procurado darle observancia a lo planteado en el Memorándum, es a través del estudio realizado por el BID en 2011, como parte de la cooperación técnica RG-T1744, denominado *Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM*. Con este estudio se analiza la condición de las carreteras y se plantea la necesidad de cambios en los tramos del CP a través de la identificación de Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria, Mantenimiento y Operación (PACEMOs) permitiendo la sostenibilidad de las obras por lo menos en un plazo de veinte años (BID, 2011).

Las observaciones hechas por el BID, se basaron en los elementos técnicos del Memorándum, por lo cual deberán ser tomadas en cuenta por cada Estado en particular, para cumplir con los lineamientos propuestos en la implementación del CP.

Las intervenciones recomendadas por ese estudio plantean cambios particulares para cada uno de los tramos ubicados en México, Guatemala, El Salvador, Honduras,

Nicaragua, Costa Rica y Panamá. A continuación se presenta el diagnóstico para los Estados de Guatemala y El Salvador en un tramo particular del Corredor Pacífico o Corredor Mesoamericano de Integración en sus territorios<sup>6</sup>.

**Cuadro No. 6**  
**Intervención según estudio PACEMOs en Guatemala y El Salvador**

<b>País</b>	<b>Tramo</b>	<b>Intervenciones</b>
<b>Guatemala</b>	El Zarco- Inicio Circunvalación a Mazatenango	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación a 4 carriles</li> <li>- Construcción nueva</li> <li>- Ampliaciones de calzada</li> <li>- Reconstrucción del pavimento</li> <li>- Ampliación y mejoramiento de puentes</li> <li>- Construcción de bahías</li> </ul>
<b>El Salvador</b>	Frontera Guatemala -Desvío Guaymango	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción nueva</li> <li>- Reconstrucción del pavimento</li> <li>- Construcción de marginales</li> <li>- Intercambio a nivel</li> <li>- Construcción de bahías</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia con base a BID (2011) Informe final Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T744) Estudio PACEMOs.

### **3.2.1. Elementos de diseño geométrico de las carreteras mesoamericanas**




En el Memorándum se menciona que los países partes pueden proponer el estudio de algún manual en materia de infraestructura vial para que sea tomado como referente general. Entre uno de estos manuales, cita el Manual Centroamericano de Normas para el Diseño Geométrico de las Carreteras Regionales<sup>7</sup> (Leclair, 2004), en donde se señala con más profundidad las características de la infraestructura regional.

<sup>6</sup> A manera de ejemplo se mencionan solamente las intervenciones en un tramo por país, ya que el total de tramos del CP que se ubican en Guatemala son 12 y en El Salvador son 26.

<sup>7</sup> Fue establecido con base a la Resolución 05-99 del COMITRAN (del cual forman parte Guatemala y El Salvador), para desarrollar un instrumento que contuviera la normativa regional en materia de infraestructura vial. La realización del documento se realizó a través del Convenio USAID No. 596-0181.20 con fecha 30 de septiembre de 1999 suscrito por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana, SIECA, instancia que coordinaría la elaboración de la normativa. Por motivo de su segunda edición ese instrumento fue revisado y actualizado en 2003 (Leclair, 2004).

Una de las especificaciones plasmadas en el Memorándum, es referente al tipo de carreteras, para lo cual establece tres categorías de vías, que de acuerdo a su funcionamiento pueden ser autopistas, carreteras troncales y carreteras colectoras.

**Cuadro No. 7**  
**Clasificación de las carreteras según el Memorándum**

Autopistas	Carreteras Troncales	Carreteras Colectoras
		
<p>Fuente: Dirección Ejecutiva del PM (2013)</p>	<p>Fuente: Skyscrapercity (2013)</p>	<p>Fuente: La prensa.hn (s/f)</p>
<p>Tipo de carretera diseñada y construida para el tráfico automotor. Cuenta con accesos controlados y no presta servicio a las propiedades vecinas. Además:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispone, excepto en puntos especiales, de carriles separados para las dos direcciones del tráfico, ambas separadas por una mediana divisoria (ésta no se destina al tráfico o excepcionalmente por otros medios)</li> <li>- No tiene cruces a nivel con carretera, ferrocarril y/o paso de peatones alguno.</li> <li>- Claramente señalizada como una autopista.</li> </ul>	<p>Brindan acceso directo a los generadores principales de tránsito. Se interconectan con el sistema de autopistas y vías de circulación rápida. Los accesos se permiten directamente, excepto cuando se desea introducir algún grado de control de los mismos para favorecer la fluidez del tránsito de paso, reservándose espacios y diseños adecuados para estacionamiento y movimientos peatonales longitudinales. Para destacar la función de movilidad, se recomienda la construcción de calles marginales.</p>	<p>Mantienen el equilibrio entre sus funciones: dar acceso a las propiedades colindantes, permitir la movilidad y servir como alimentador de las arterias troncales. Dotadas de una sección transversal provista de dos a cuatro carriles de circulación, para la atención del tránsito en ambos sentidos.</p>

Fuente: Elaboración propia con base al Memorándum de entendimiento de la RICAM (2002) p. 17.

### 3.2.1.1. Características geométricas

Con base los lineamientos del Memorándum, en este apartado se tratan a grandes rasgos, aspectos sobre el diseño, la seguridad vial, facilidades de servicios y medio ambiente en cuanto a las carreteras de la RICAM (Memorándum, 2002).

#### a) Diseño de carreteras

- Las características geométricas se basan en condiciones de seguridad y de flujo de tráfico, teniendo en cuenta la función de la carretera y el comportamiento general de los conductores.
- Cada tipo de carretera se diferencia por sus funciones, localización (topografía, uso de la tierra, etc.) y contexto general, tanto técnico como económico. Estos elementos van a determinar el diseño al que se optará.
- Los rangos de velocidad son asignados según el tipo de categoría de carretera. La velocidad de diseño es un esquema ideado con el fin de mejorar o construir una carretera, estableciendo sus características geométricas, de manera que permitan a los vehículos aislados, transitar con seguridad en la velocidad fijada. El límite debe ser 100 km/h, salvo en caso de carriles separados donde la distribución de las intersecciones sea posible. En las secciones con múltiples restricciones se emplean las velocidades más bajas (50 km/h o 70 km/h).

En particular, Guatemala regula los rangos de velocidad en el Reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo Número 273-98) los cuales detalla en dos categorías: el área urbana y el área extraurbana.

**Cuadro No. 8**  
**Velocidades máximas según Ley de Tránsito de Guatemala**

<b>Velocidades máximas en áreas urbanas (Arto. 112)</b>	<b>Velocidades máximas en áreas extraurbanas (Arto. 113)</b>
a. Autopistas, 90 km/h.	a. Autopistas, 100 km/h.
b. Vías rápidas, 80 km/h.	b. Vías rápidas, 90 km/h.
c. Arterias principales, 60 km/h.	c. Carreteras principales, 80 km/h.
d. Arterias secundarias, 50 km/h.	d. Carreteras secundarias, 60 km/h.
e. Caminos y vías locales, 40 km/h.	e. Caminos, 40 km/h.
f. Vías residenciales de circulación	Para vehículos pesados y aquellos



<p>controlada y zonas escolares, 30 km/h. Para vehículos pesados y aquellos que lleven remolques, se reducirá en 10 km/h según el tipo de vía que transite</p>	<p>que lleven remolques, la velocidad se reducirá en 20 km/h. con base a la establecida en los incisos a, b, y c, y en 10 km/h. la del inciso d.</p>
--	--

Fuente: Elaboración propia con base a Guatemala, Ministerio de Gobernación (1998). Ley de tránsito.

En el caso de El Salvador, las disposiciones sobre los rangos de velocidad de acuerdo con el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial competen a la Dirección General de Tránsito; sin embargo en sus artículos 144 al 148 se despliegan las instrucciones generales respecto a los límites de velocidad de ese país. Entre los cuales se resalta la siguiente información (El Salvador, Organismo Ejecutivo, 1996, p. 37):

- Automóviles y motocicletas en las ciudades o zonas pobladas hasta 50 km/h para atravesar las entradas, doblar esquinas y en los cruces, hasta 20 km/h; en carreteras, fuera de las poblaciones, y en línea recta, hasta 90 km/h; en carreteras en curva hasta 50 km/h
- Camiones y autobuses, en las ciudades o zonas pobladas, hasta 40 km/h; para atravesar entradas, cruces o doblar esquinas, hasta 10 km/h; en carreteras fuera de las poblaciones y en línea recta, hasta 70 km/h; en las carreteras en curva hasta 40 km/h.
- Todos los conductores automotores tendrán la obligación de disminuir su velocidad a 10 km/h, cuando pasen frente a los colegios, escuelas y centros de espectáculos a las horas de entrada y salida de los concurrentes, lo mismo frente a los mercados o paseos públicos o detener la marcha si el caso lo amerita.

Cases (2012) menciona que existen limitantes en la infraestructura vial de El Salvador, lo cual dificulta la óptima utilización de las carreteras. Entre los principales problemas ubica las bajas velocidades promedio en relación al promedio internacional, legislación

obsoleta y con vacíos y la inadecuada distribución de la red de carreteras pavimentadas.

De este modo se pueden observar como las circunstancias en materia vial se desenvuelven en los dos países objeto de estudio. Cuando Cases presenta las limitantes viales en El Salvador, se puede analizar que no dista mucho de la realidad guatemalteca. Los problemas de velocidades están presentes, la utilización de las carreteras es un problema serio ante el deterioro de las vías que requieren de la constante pavimentación. La normativa de ambos Estados debe adaptarse a las nuevas propuestas viales de la RICAM por tratarse de construcciones a nivel macro, para que converjan los estándares de tránsito y los patrones que regulen el mantenimiento y rehabilitación de las carreteras.

#### **b) Condiciones de seguridad**

- En todo punto las carreteras deben contar con las condiciones adecuadas de seguridad. Para lo cual es necesario tomar en cuenta la configuración general del alineamiento y las regulaciones vigentes para ajustar las velocidades reales practicadas por la mayoría de los usuarios.
- En cuanto al tráfico de vehículos pesados, las carreteras internacionales deben basarse en las regulaciones nacionales que establecen las dimensiones, peso total y carga por eje permitidos.

En Guatemala se emplea el Acuerdo Gubernativo 108492, conocido como el Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores y sus combinaciones. Con la observancia de este instrumento se busca la preservación de la infraestructura vial, reducir la necesidad de invertir en mantenimiento vial, minimizar los gastos de operación en unidades vehiculares, permitir la competencia leal en el sector transporte, contribuir a la seguridad vial de los usuarios (Guatemala, CIV, 1992).

En la práctica la preservación de las carreteras se torna un poco complicado por el hecho del constante deterioro de las mismas, ya sea por el posible

incumplimiento en cuanto a los pesos, o por el material con que están hechas las vías. La manera en que se busca regular la cuestión de los pesos y dimensiones ha sido mediante un sistema de básculas a nivel nacional, el análisis de la carga y del tipo de vehículo de carga. Este procedimiento de evaluación se realiza en las estaciones de control de pesaje.

En El Salvador se utiliza la Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera, la cual regula entre varios aspectos, las normas del transporte de carga por carretera y de la circulación de los vehículos que presten el servicio de transporte de carga por carretera; el transporte por carreteras de mercancía, materiales y maquinaria, especialmente las peligrosas y las perecederas y el peso y dimensiones de la carga que transportan los vehículos que prestan el servicio de transporte de carga por carretera. En su artículo 20 se establece el irrestricto control técnico de las condiciones físicas y mecánicas de los vehículos de carga que transitan por la red vial (El Salvador, Asamblea Legislativa, 2013)

- Las carreteras internacionales (con excepción a las autopistas o carreteras troncales) deben contar con zonas en los bordes y posiblemente una zona central de reserva y pasos especiales peatonales y para ciclistas.
- La sección transversal debe asegurar en cualquier momento el flujo libre de tráfico brindando seguridad y comodidad. La zona de reserva central debe tener sus respectivas defensas de seguridad a fin de evitar trágicos accidentes.

### **c) Facilidades de servicios**

- Según el tipo de operación, deben proveerse áreas (con la debida señalización) separadas de descanso, áreas de servicio, puestos fronterizos, etc., a lo largo de las carreteras internacionales.

### **d) Medio ambiente**

- Los efectos dañinos (ya sean directos o indirectos) causados por las construcciones viales al ambiente, se deben al incremento en el tráfico por carretera. A esto se agrega el ruido, contaminación, vibraciones, rupturas, o

erosión por la edificación; entre los daños indirectos se puede mencionar aquel provocado por la aglomeración de personas (hogares improvisados) en los alrededores de las vías terrestres, provocando la presión sobre los recursos naturales (parques naturales, áreas forestales, reservas, santuarios, acuíferos, etcétera).

- Con el fin de preservar la calidad (visual y ecológica) del medio ambiente, el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial debe acoplarse de manera coherente y armoniosa con los paisajes de los alrededores. Además deben en todo sentido proteger los recursos naturales y la diversidad cultural de la zona en la que se ubiquen tales construcciones.
- Es necesario evaluar los posibles efectos directos e indirectos (sobre las personas, fauna y flora) que podrían producirse por la implementación de una carretera y por el tráfico. Para el efecto se plantea evaluar los siguientes aspectos:
  - El alineamiento y perfil longitudinal debe coordinar con los elementos del paisaje.
  - Procurar reducir las molestias acústicas, la vibración, la contaminación del aire, suelo y del agua derivadas de la obra, del tráfico, el mantenimiento y la explotación de las carreteras y los impactos indirectos adversos.
  - En caso que un proyecto afecte en gran escala el paisaje, se deberá evaluar la manera de mejorar la calidad del paisaje sin cubrirlo.

En uno de los considerandos de la Ley de Tránsito de Guatemala (Decreto Número 132-96), se reconoce que la aglomeración de tránsito y el descontrol en las vías públicas se vuelve un problema mayúsculo porque atenta contra el bien común. Para lo cual plantea la modernización de la legislación para incidir en tales problemas.

La normativa de El Salvador, específicamente en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (1995), regula el cuidado al medio ambiente en el tránsito vial (artículo 117), mediante el control del ruido (prohibición respecto al uso de pitos de aire, bocinas eléctricas y otros dispositivos sonoros) y de las emisiones de plomo producto

del combustible de los vehículos automotores (cantidad tope de trece milésimas de gramo de plomo por litro de combustible como aditivo) (El Salvador, Asamblea Legislativa, 1995).

De manera que los efectos negativos para el medio ambiente, producidos por la infraestructura vial, pueden ser en cierto modo tratados, como lo relacionado con el ruido; pero existen otros que con el paso del tiempo se vuelven más complejos tales como la erosión del suelo, contaminación del agua y aire. Todas esas circunstancias, incluso generan problemas sociales, porque no solamente alteran el contexto ambiental sino que se vuelven una amenaza contra las poblaciones cercanas a las construcciones, al ser privadas del uso de la tierra y de los recursos naturales. Las medidas propuestas por el Memorándum y por las normativas aludidas no son la solución a esos problemas. Se requiere darle un enfoque social y ambiental a las normativas nacionales para reducir los efectos presentes y futuros producto de las redes viales. En efecto, el cumplimiento a cabalidad de las disposiciones plasmadas en el Memorándum, por parte de los Estados, en la práctica resulta difícil por diferentes razones; ya sea por sus normativas particulares que como se pudo ver varían en cierta medida entre países, lo que conllevaría a concretar la homologación de las reglamentaciones, asunto bastante complejo; otro aspecto a tomar en cuenta es el manejo de las vías por los usuarios al acatar las regulaciones viales y también el cumplimiento eficaz de la normativa se ve contrarrestado por los efectos del clima sobre la infraestructura vial.

### **3.3. PROYECTOS DE LA RICAM**

Son cinco los corredores que conforman la RICAM, de modo que para hablar más específicamente sobre éstos se menciona a cada uno en particular, en cuanto a los lugares que traspasan y se ha elaborado un mapa donde figura solamente el corredor al que se hace mención.

- El **Corredor Atlántico**: Atraviesa los países de México y toda Centroamérica colindando el océano Atlántico, con una longitud aproximada de 2,906 kilómetros.

Este corredor une las ciudades de Coatzacoalcos en México y la región de Bocas del Toro, en Panamá (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).

**Mapa No. 3  
Corredor Atlántico**



Fuente: Elaboración propia con base a la Dirección Ejecutiva del PM (2013) sitio web oficial.

- **El Corredor Turístico del Caribe:** Como su nombre lo indica, es un corredor de vocación turística que abarca 4 países de la región: México, Guatemala, Belice y Honduras. Articula los territorios de Quintana Roo (México), Belice City (Belice), Petén, Izabal (Guatemala) y la zona costera de Honduras.

En específico incluye los lugares turísticos y ciudades como Cancún, la Riviera Maya, Belice, Río Dulce, bahía de Amatique, Omoa, Tela, La Ceiba para finalizar en el Puerto de Trujillo (Honduras).

**Mapa No. 4**  
**Corredor Turístico del Caribe**



Fuente: Elaboración propia con base a la Dirección Ejecutiva del PM (2013) sitio web oficial.

- **Los Corredores Logísticos Interoceánicos:** También denominados *canales secos* (BID, 2011, p. 19). Éstos han sido creados para conectar los litorales Atlántico y Pacífico articulando los puntos estratégicos entre los países de la región, principalmente sus puertos marítimos (por cuestiones logísticas), con el ideal de transformarlos en nuevas rutas interoceánicas para el tránsito y el comercio internacional (Dirección Ejecutiva del PM, 2013). Entre éstos se encuentran:
  - Puerto Quetzal y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)
  - Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)
  - Puerto La Unión (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)
  - Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)
  - Puerto Limón / Moín con Puerto Caldera (Costa Rica)
  - Ciudad de Panamá y Colón en Panamá

**Mapa No. 5**  
**Corredores Logísticos Interoceánicos**



Fuente: Elaboración propia con base a la Dirección Ejecutiva del PM (2013) sitio web oficial.

- **El Corredor Pacífico (CP) o Corredor Mesoamericano de Integración:** Su importancia deviene por permitir la reducción del tiempo al ser la ruta más corta y directa que atraviesa la región mesoamericana, con una longitud de 3,244 kilómetros en concepto de carreteras, uniendo la ciudad de Puebla (México), con la ciudad de Panamá, es decir cruza 6 fronteras y 7 países en la zona del Litoral Pacífico.

Otro punto clave se remite al uso comercial, ya que a través de éste transita el 95% de los bienes comerciados en la región. Por lo anterior es uno de los corredores a los que se les ha dado mayor énfasis en el PM, lo cual se ve reflejado en las decisiones políticas tomadas respecto al mismo. En la XI Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, en el año 2009, los Jefes Estado y de Gobierno decidieron priorizar la modernización del Corredor Pacífico para ubicarla como una carretera de 5 estrellas según los estándares internacionales (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).



En lo que se refiere a la implementación del CP, ésta conlleva tres aspectos principales: Primero, rehabilitar o construir (según amerite el caso) la infraestructura vial, lo cual requiere eficiencia en el trabajo de operación, personal capacitado, mantenimiento de las vías, seguridad, armonización y control de los pesos y dimensiones de vehículos. Segundo, modernizar los pasos fronterizos, a través del fortalecimiento de su infraestructura, equipamiento y funcionamiento. Tercero, para el traspaso fronterizo eficiente y sistematizado, es necesario implementar en cada frontera, el Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), el cual consiste en la sistematización del tránsito para agilizar y optimizar los trámites fronterizos (BID, 2011).

Con el CP básicamente se espera mejorar el sistema de traslado al reducir costos y tiempo en las mercancías transportadas, con beneficios reflejados en los procedimientos logísticos tales como los inventarios, almacenamientos, refrigeración, tránsito efectivo, flota de transporte en sus máximas condiciones. De esta manera se contribuye a generar cambios positivos en el renglón TDL (Transporte, Distribución y Logística) de los costos de producción de bienes de exportación (BID, 2011, p.19) ante el auge del mercado mesoamericano.

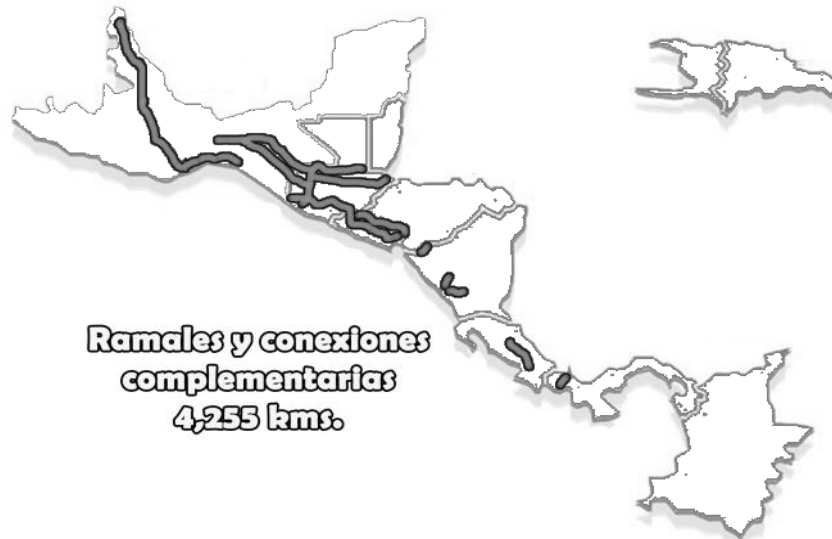
**Mapa No. 6  
Corredor Pacífico**



Fuente: Elaboración propia con base a la Dirección Ejecutiva del PM (2013) sitio web oficial.

- **Los Ramales y conexiones complementarios:** Consisten en una serie de pequeños tramos viales ubicados en los países de la región, los cuales enlazan los principales corredores de la RICAM.

**Mapa No. 7**  
**Ramales y conexiones complementarios**



Fuente: Elaboración propia con base a la Dirección Ejecutiva del PM (2013) sitio web oficial.

Para junio de 2009, la inversión ascendía a un total de US\$ 7,192 millones. Hasta ese momento se contaba con el 50% en la conclusión de las obras de construcción y modernización, lo que representa 6,629 kilómetros de carreteras (CEPAL, 2009).

### **3.3.1. Adaptaciones**

En los mapas elaborados de cada uno de los corredores se ha podido contemplar que todos señalan los tramos viales en México y Centroamérica (en el caso de Belice figuran sólo el Corredor Turístico del Caribe y el Atlántico). Lo interesante es que no se ilustra infraestructura en Colombia que es el país geográficamente conectado con Centroamérica. En el Memorándum se desglosan los diferentes corredores por país; pero hay que recordar que este documento fue aprobado en 2002. Por lo anterior, la Comisión Técnica de Transportes (CTT) con sede en Costa Rica, conformada por los

Ministros de Transporte de los países miembros del PM, en 2010, llegaron a la conclusión sobre la necesidad de incorporar tramos viales en Colombia.

Con la suscripción de la adenda al Memorándum de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas en noviembre de 2012, se incorporan los tramos viales ubicados en Colombia, los cuales son denominados Autopistas de la Prosperidad (Ex Autopistas de la Montaña) con 838 km. y la Autopista Transversal de las Américas 713.5 km. No obstante, estos tramos viales no se han ubicado en los mapas oficiales del PM (Dirección Ejecutiva del PM, 2013).

**Cuadro No. 9**  
**Tramos viales en territorio colombiano**

<b>Tramo</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
<b>Autopistas de la Prosperidad</b>	Medellín	Chigorodó
	Bolombolo	Santa Fé
	Porcesito - San José del Nus	Caucasia
	San José del Nus	Puerto Berrio
	Tres Puertas - La Felisa - La Pintada	Bolombolo - Camilo C.
	La Virginia - La Tesalia - Irra	Tres Puertas - La Manuela
<b>Autopista Transversal de las Américas (Sector 1)</b>	Yondó	Simití
	Tamalameque	El Banco
	El Banco	Bodega
	Talaiga Nuevo	La Gloria
	Lomas Aisladas	El Tigre
	Turbo (mejoramiento y/o rehabilitación)	El Tigre
	Turbo	Montería
	Planeta Rica	Montería
	Turbo (segunda calzada)	El Tigre
	Sta. Lucia	San Pelayo
	Palo de Letras	Lomas Aisladas
	San Marcos	Guarandá

Fuente: Elaboración propia con base a Dirección Ejecutiva del PM (2013).

### 3.3.2. Proyectos complementarios de la RICAM

La labor que envuelve la implementación de los corredores de la RICAM es bastante compleja por lo que requiere de la incorporación de trabajos que auxilien tales labores. De esta manera se busca consolidar un proyecto fuerte en cuanto al conocimiento, la capacidad institucional, la gestión de políticas públicas (en materia de integración así como de interconexión física) y el desarrollo de proyectos pilotos en el ámbito señalado (Comisión Ejecutiva del PM, 2011).

A continuación se mencionan los proyectos, actividades y estudios que le han brindado soporte al PM en cuanto la RICAM.

**a) Políticas Públicas:** El PM ha obtenido el apoyo de estudios y talleres en materia de infraestructura por parte de la CEPAL. El objeto de tal apoyo, es tomar en cuenta las recomendaciones planteadas por esta comisión y tratar de incorporar los cambios necesarios de acuerdo a las condiciones de la región. Los estudios y talleres auspiciados por la CEPAL son (Comisión Ejecutiva del PM, 2011):

- 2009: La discriminación de costos y beneficios en la evaluación de proyectos transnacionales de infraestructura;
- 2011: Diagnóstico y desafíos de las políticas de infraestructura y transporte en América Latina y el Caribe.
- 2011: Seguridad de la cadena logística y su incidencia en la competitividad de Mesoamérica;
- 2011:Taller regional sobre *Políticas integradas y sostenibles de infraestructura y logística, con énfasis en la comodidad del transporte;*
- Tendencias Económicas y Sociales en los países del Proyecto Mesoamérica.
- 2012: Políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad.

**b) Observatorio Subregional de Transporte de Carga y Logística para Centroamérica o el Observatorio Centroamericano:** Este proyecto se encuentra a cargo del BID, en 2011 esta entidad aprobó la cooperación técnica no reembolsable por la suma de US\$910.000, para poner en marcha el Observatorio (BID, 2012). Esta

iniciativa prevé beneficiar a los países miembros del PM. Consiste en sistematizar la información relacionada al Transporte de Cargas y Logística Regional de la región mesoamericana. Se centra en la mejora y facilitación del proceso informativo, eliminando la brecha que existe en el proceso de traspaso de información, de manera que las actividades de transporte de cargas y su respectiva logística sea efectiva y eficiente. Como resultado de esto vislumbra la consolidación regional mediante la elaboración de políticas públicas con miras en mejorar la competitividad internacional a través de un sistema eficiente de información.

**c) Logística de cargas en la región mesoamericana (CTRG-T1660):** Con el fin de optimizar la cadena logística de transporte, se implementó en diciembre de 2011 el programa de logística con una inversión aproximada de US\$ 1.5 millones como una herramienta para la toma de decisiones, con el cual se prevé contar con información sistematizada sobre los flujos de carga, intensidades y variabilidad del comercio (Comisión Ejecutiva del PM, 2011).

**d) Transporte sostenible y cambio climático (CTRG-T1901):** Uno de los puntos a tomar en cuenta para ejecutar el trabajo de los corredores, es la variable de protección al medio ambiente. De modo que se ha planteado el Programa Mesoamericano de Transporte Sostenible y Cambio Climático, para contribuir a reducir los daños ambientales, proyecto que implica una inversión aproximada de US\$1 millón. A través de éste se formulan acciones para combatir el cambio climático (mitigación de la motorización, corredores verdes, etc.). El lanzamiento de este programa consistirá en un plan piloto encargado de evaluar el impacto del cambio climático en la ubicación del Corredor Pacífico en alrededor de 200 Km. de carretera (Comisión Ejecutiva del PM, 2011).

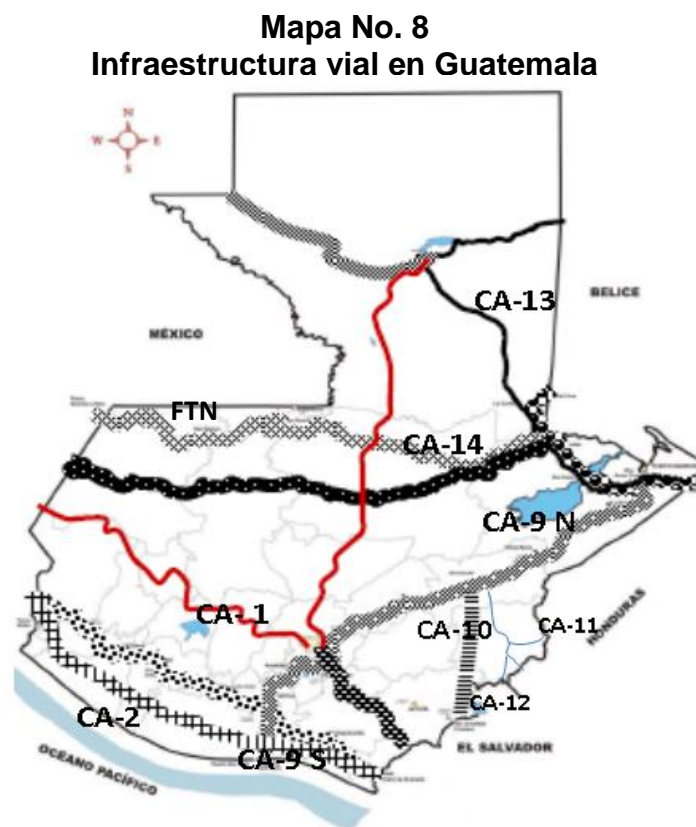
### **3.4. PROYECTOS DE LA RICAM EN GUATEMALA Y EL SALVADOR**

El énfasis de esta investigación gira en torno a aquellos proyectos que se realicen específicamente en territorio guatemalteco y salvadoreño. Esto quiere decir que entre los 5 corredores de la RICAM se han seleccionado las obras en común para estos

países, los cuales son: El Corredor Pacífico, Corredores Logísticos Interoceánicos y los Ramales y Conexiones complementarios.

### 3.4.1. En Guatemala

Se ubican el Corredor Pacífico, los corredores logísticos interoceánicos y los distintos ramales y conexiones complementarios. En el mapa No. 8 se puede visualizar el sistema vial en Guatemala; pero acá interesa remarcar las vías que serán objeto de estudio: CA-2 (Corredor Pacífico); CA-9 Sur y CA-9 Norte (corredor logístico interoceánico); CA-10 (corredor logístico interoceánico) y la ruta CA-1 Oriente, CA-2 Occidente y Oriente, la Franja Transversal del Norte y CA-9 Sur (ramales y conexiones complementarios).



Fuente: Guatemala, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (s/f) Proyectos de Transporte en Guatemala, p. 4.

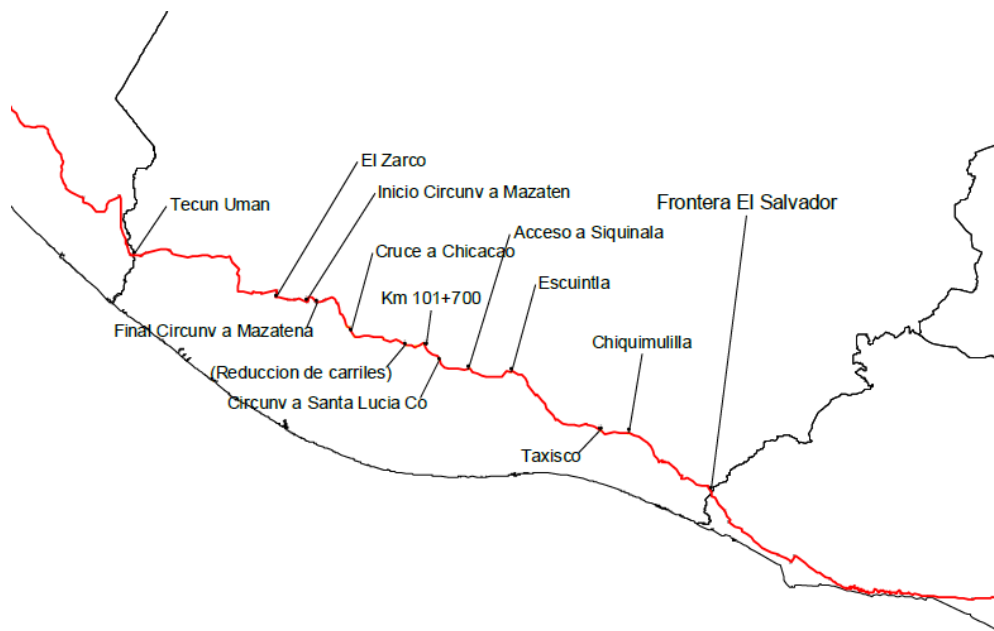
### 3.4.1.1. Corredor Pacífico (CP)

En el Memorandum (2002, págs. 7-8) se detalla que en Guatemala, el CP tendrá 325 km de longitud; no obstante en el estudio del BID, se señala que la extensión del CP en este país es de 303 km. (BID, 2011).

Este corredor ha sido una prioridad para los países de la región. En el caso de Guatemala, se ha gestionado un préstamo al BID por US\$399 millones para la rehabilitación y ampliación a cuatro carriles del tramo CA-2 Occidente con una extensión de 161 km. Los últimos estudios exponen la necesidad de un nuevo trazado en la carretera Tecún Umán, Escuintla, con el fin de disminuir los efectos que producen los fenómenos naturales en las construcciones viales (PM, 2011).

Tomando como referencia los datos del BID, los 303 kilómetros que implican el CP en Guatemala, inician en Tecún Umán en el departamento de San Marcos, hasta llegar a la Ciudad de Pedro de Alvarado en el departamento de Jutiapa en la frontera con El Salvador.

**Mapa No. 9**  
**Corredor Pacífico en Guatemala**



Fuente: BID (2011) Informe final Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T744) p. 22

El territorio que atraviesa el CP en Guatemala, comprende la zona del Litoral Pacífico, conformada por los departamentos de San Marcos, Quetzaltenango, Retalhuleu, Suchitepéquez, Escuintla, Santa Rosa y Jutiapa, abarcando un total de 49 municipios. En relación con la extensión total del país, abarca el 11% del territorio nacional, es decir 11,730 km<sup>2</sup>.

Cada tramo del CP en particular se desglosa en el cuadro 10, especificando cada lugar que recorre con el total de kilómetros de extensión que le corresponde.

**Cuadro No. 10  
Corredor Pacífico en Guatemala**

<b>CORREDOR</b>	<b>TRAMO INICIAL</b>	<b>TRAMO FINAL</b>	<b>KM.</b>
PAC-07-01	Tecún Umán	El Zarco	76.5
PAC-08-01	El Zarco	Inicio Circunv a Mazatenango	14.2
PAC-09-01	Inicio Circunv a Mazatenango	Final Circunv a Mazatenango	5.4
PAC-10-01	Final Circunv a Mazatenango	Cruce a Chicacao	22.2
PAC-11-01	Cruce a Chicacao	(Reducción de carriles)	26.0
PAC-11-02	(Reducción de carriles)	Km 101+700	8.3
PAC-12-01	Km 101+700	Circunv a Santa Lucia Cotz	9.2
PAC-13-01	Circunv a Santa Lucia Cotz	Acceso a Siquinalá	14.5
PAC-14-01	Acceso a Siquinalá	Escuintla	18.9
PAC-15-01	Escuintla	Taxisco	48.8
PAC-16-01	Taxisco	Chiquimulilla	11.2
PAC-17-01	Chiquimulilla	Ciudad Pedro de Alvarado	47.7
<b>TOTAL</b>			<b>303.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base a BID (2011) Informe final Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T744).

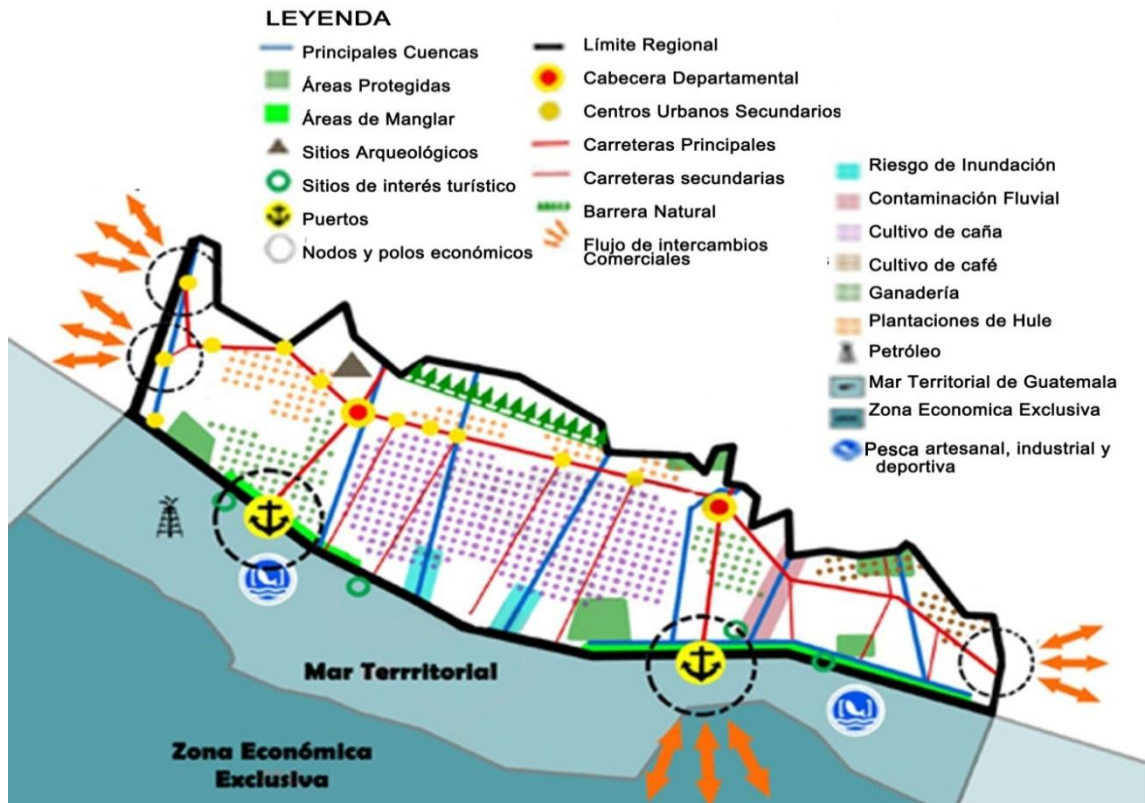
De acuerdo al documento *Diagnóstico de Litoral Pacífico* realizado por la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN), el Litoral Pacífico se identifica porque incluye planicies en su lado sur y en el lado norte tierras volcánicas. Su relación con el nivel del mar es cerca de 850 metros. El área costera se caracteriza por ser regularmente plana, con un territorio de 50 kilómetros de ancho a lo largo de la costa del pacífico; existe cierta variación en cuanto su altitud producto del nivel del mar



de hasta 550 metros, entrelazándose con el área montañosa de la boca costa (Guatemala, SEGEPLAN, 2011). Esta zona también se caracteriza por los puertos marítimos de Champerico, San José y Quetzal como áreas estratégicas a nivel comercial.

**Mapa No. 10**

**Esquema geográfico zona del Litoral del Pacífico**



Fuente: Guatemala, SEGEPLAN (2011) Diagnóstico del Litoral Pacífico p. 157.

Las características topográficas de la región del Litoral Pacífico permiten generar una idea respecto a las condiciones por las cuales atraviesa la infraestructura del CP. En lo que respecta a las construcciones viales en el área, se presentan dificultades para movilizarse entre los puertos del Atlántico así como con otras zonas del istmo. Esto se debe a la deficiencia de infraestructura de las carreteras, las cuales no llenan los estándares óptimos para el tránsito efectivo. Hay que resaltar que básicamente las vías se han adaptado y funcionado a la demanda del sector comercial en base al sistema de agroexportación.

La principal ruta que atraviesa el litoral pacífico es la denominada carretera Panamericana CA-2, la cual ha sido objeto de tratamiento como parte de la RICAM, que pasaría a ser el CP en Guatemala. Esta ruta conecta las ciudades de Escuintla, Santa Lucía Cotzumalguapa, Mazatenango, Retalhuleu y Coatepeque y despliega otras conexiones locales hacia el litoral (Guatemala, SEGEPLAN, 2011).

Su importancia resulta por el hecho de ser la vía que une a Guatemala con la región mesoamericana (con México y Centroamérica). Esto permite el traslado de un alto porcentaje de bienes como consecuencia del intercambio comercial. De ahí el alto interés por agilizar los proyectos que involucra el CP. De acuerdo a SEGEPLAN, el sector comercial nacional y/o extranjero resulta ser el principal favorecido por la existencia de esta ruta; en contraste con la baja movilidad regional interna, ya que el acceso a los servicios y el desempeño de las actividades comerciales a nivel local no han aumentado (Guatemala, SEGEPLAN, 2011).

### **3.4.1.2. Corredores Logísticos Interoceánicos**

Los canales secos que atraviesan el territorio guatemalteco son dos:

- Puerto Quetzal y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla
- Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)

#### **3.4.1.2.1. Puerto Quetzal y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla**

Este corredor atraviesa (a partir de la costa sur) los departamentos de Escuintla, Guatemala, El Progreso, Zacapa e Izabal.

Con base al documento *Proyectos de Transporte en Guatemala* del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (s/f) se mencionan los tramos específicos de la ruta en mención:

- *Tramo Puerto Quetzal - Puerto San José-Masagua-Escuintla*
- *Tramo Puerto Quetzal - Escuintla*

- *Tramo Escuintla - Palín*
- *Tramo Autopista - Palín Escuintla*
- *Tramo Palín - Amatitlán - Tramo Entronque Anillo Metropolitano (CA-9 Sur).*
- *Tramo Entronque Anillo Metropolitano (CA-9 Sur) - Entronque Anillo Metropolitano (CA-9 Norte).*
- *Tramo Entronque Anillo Metropolitano (CA-9 Norte): - El Rancho*
- *Tramo El Rancho - Puerto Barrios/Puerto Santo Tomas de Castilla*

**Mapa No. 11**  
**Corredor Interoceánico**  
**Puerto Quetzal –Pto. Barrios/ Pto. Sto. Tomás de Castilla**



Fuente: Elaboración propia con base a Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (s/f) *Proyectos de Transporte en Guatemala*, p. 5.

**3.4.1.2.2. Puerto de Acajutla (El Salvador) y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)**

Este proyecto ha sido ideado para interconectar los puertos guatemaltecos ubicados en el departamento de Izabal en el nororiente del país (Pto. Barrios y Sto. Tomás de Castilla) con el puerto salvadoreño de Acajutla, ubicado en el departamento de Sonsonate. Actualmente el proyecto de este canal seco está a cargo de la Comisión

Binacional para la Implementación del Canal Interoceánico entre Guatemala y El Salvador.

Uno de los intereses de este programa es permitirle al Puerto Acajutla atraer nuevas navieras, ya que es considerado como uno de los puertos más importantes del pacífico con destinos a Estados Unidos, Europa, Asia, y otros países. La ubicación con los puertos guatemaltecos permitirá el traslado más eficiente con la costa este de los Estados Unidos (centralamericadata, 2013).

**Mapa No. 12**  
**Canal Seco**  
**Guatemala-El Salvador**



Fuente: [www.centralamericadata.com](http://www.centralamericadata.com)

### **3.4.1.3. Ramales y conexiones complementarios (RC)**

Estas rutas auxilian a los principales corredores de la RICAM. En Guatemala, se ubican cinco ramales, los cuales recorren los departamentos de:

- RC1: Escuintla, Guatemala, Santa Rosa, Jutiapa (Ruta CA-9 Sur- CA-1 Oriente).
- RC2: San Marcos - Jutiapa (Ruta CA-2 Occidente y Oriente, planteado como nuevo).
- RC3: Izabal, Alta Verapaz, Quiché, Huehuetenango (Franja Transversal del Norte).
- RC4: Guatemala – Zacapa (parte de la ruta CA-9 Norte; se presenta como proyecto nuevo).
- RC5: Guatemala, El Progreso, Zacapa e Izabal (Ruta CA-9 Norte).

Según los datos plasmados en el Memorándum, se estructura el siguiente cuadro con la especificación de cada tramo.

**Cuadro No. 11**  
**Ramales y Conexiones Complementarios en Guatemala**

<b>CORREDOR*</b>	<b>TRAMO INICIAL</b>	<b>TRAMO FINAL</b>	<b>KM.</b>
RC-GT1-01	Puerto Quetzal	Puerto San José	04
RC-GT1-02	Puerto San José	Masaya	40
RC-GT1-03	Masaya	Escuintla	12
RC-GT1-04	Escuintla	Palín (Rehabilitación)	23
RC-GT1-05	Palín	Amatitlán	10
RC-GT1-06	Amatitlán	Guatemala, Anillo (CA-9S)	15
RC-GT1-07	Guatemala, Anillo (CA-9S)	Guatemala, Anillo (CA-1E)	14
RC-GT1-08	Guatemala, Anillo (CA-1E)	Km 26 Cruce Sta. Elena Barillas	08
RC-GT1-09	Km 26 Cruce Sta. Elena Barillas	Barberena	30
RC-GT1-10	Barberena	El Molino	19
RC-GT1-11	El Molino	Jutiapa	48
RC-GT1-12	Jutiapa	San Cristóbal (GT)	53
		TOTAL RC-GT1	276
RC-GT2-01	Tecún Umán	Ciudad Pedro Alvarado (Nuevo)	262
		TOTAL RC-GT2	262
RC-GT3-01	Modesto Méndez	Sebol	102
RC-GT3-02	Sebol	Playa Grande	93
RC-GT3-03	Playa Grande	San Ramón	77
RC-GT3-04	San Ramón	Gracias a Dios	60
RC-GT3-05	Playa Grande	Ingenieros	15
		TOTAL RC-GT3	347
RC-GT4-01	Guatemala	El Rancho (Proyecto Nuevo)	82
		TOTAL RC-GT4	82
RC-GT5-01	Guatemala, Anillo (CA-1E)	Guatemala, Anillo (CA-9N)	26
RC-GT5-02	Guatemala, Anillo (CA-9N)	El Rancho (Rehabilitación)	80
RC-GT5-03	El Rancho	Río Hondo	55
RC-GT5-04	Río Hondo	Doña María	46
RC-GT5-05	Doña María	La Ruidosa	66
RC-GT5-06	Entre Ríos	Puerto Barrios	15
RC-GT5-07	Cruce a Puerto Santo Tomás	Puerto Santo Tomás	05
		TOTAL RC-GT5	293
<b>TOTAL GENERAL</b>			<b>1,260</b>

\* **RC-GT:** Ramal y Conexión complementario Guatemala

Fuente: Elaboración propia con base a Memorándum de entendimiento RICAM (2002) págs. 10-11.

Entre los ramales y conexiones complementarios se ubica la Franja Transversal del Norte<sup>8</sup> (FTN). Ese tramo se identifica en los tramos de la RICAM como RC-GT3. Estrada menciona que la FTN fue diseñada incluso antes del PPP y el PM, por lo que la iniciativa de la RICAM se adapta al planteamiento nacional previo (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013).

En 2009, se aprobó el Decreto 22-2009 del Congreso de la República de Guatemala, conocido como Reforma a la Ley para la Ejecución del Proyecto Vial denominado Franja Transversal del Norte (Guatemala, Congreso de la República, 2009) en donde el Estado de Guatemala se obliga con el proyecto de construcción vial en esa zona. El tramo carretero esbozado consiste en la respectiva ampliación y asfaltado de más de 320 km de carreteras que conectarían Modesto Méndez (atravesando Izabal, Alta Verapaz, Quiché y Huehuetenango) hasta Gracias a Dios frontera con México.

Esa zona se caracteriza por sus actividades agrícolas de subsistencia, siendo un 77% de población rural, sus suelos frágiles de origen cárstico y con mediano potencial agrícola. Una gran parte de la región presenta un clima y vegetación sub tropical húmedo y muy húmedo y posee una amplia biodiversidad de flora y fauna. Otro punto importante es que la región de la FTN disfruta de amplios recursos hídricos.

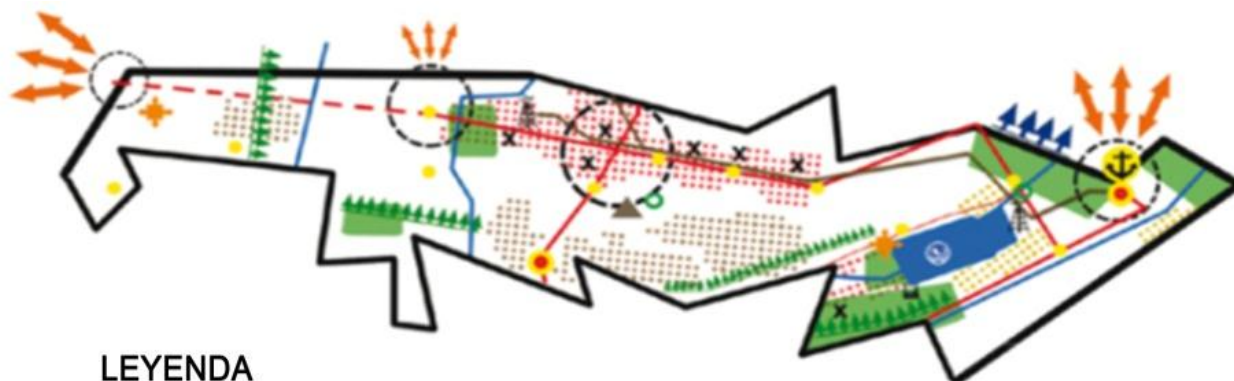
Otro de los ramales es el denominado RC-GT5 que recorre la Ruta CA-9 Norte. Ese ramal incluye el tramo Guatemala Anillo, este último ha sido una propuesta nacional conocida como Anillo Metropolitano<sup>9</sup>, incluida en el Plan Estratégico de Movilidad en el Área Central en donde se conviene darle seguimiento a las obras del PM; pero que no ha sido aprobado (Osorio, 2011, 27 de diciembre).

---

<sup>8</sup> La FTN se ubica en la región que comprende el área norte de los departamentos de Huehuetenango, Quiché, Alta Verapaz e Izabal. Fue un proyecto de infraestructura vial planteado desde 1970, el cual se vio truncado por el contexto histórico del conflicto armado interno (acontecimiento que marcó la historia del país) y específicamente esa zona fue uno de los puntos donde se aplicaron las políticas de tierra arrasada, y que además conllevó el exilio de cientos de personas.

<sup>9</sup> El proyecto Anillo Metropolitano fue planteado desde la administración del presidente Óscar Berger. Consiste en dos anillos de paso para desfogar el tránsito y agilizar el comercio local e internacional, mediante la construcción y mejoramiento de 400 km que implicará a 21 municipios (Osorio, 2011, 27 de diciembre).

**Mapa No. 13**  
**Esquema geográfico**  
**Dinámicas actuales en la Franja Transversal del Norte**



**LEYENDA**

- |  |                             |  |   |
|--|-----------------------------|--|---|
|  | Principales ríos            |  | Límite Regional                         |
|  | Lagos                       |  | Cabecera Departamental                  |
|  | Áreas Protegidas            |  | Centros Urbanos Secundarios             |
|  | Sitios Arqueológicos        |  | Carreteras primarias                    |
|  | Sitios de interés turístico |  | Tramos carreteros en proceso            |
|  | Puertos                     |  | Carreteras secundarias                  |
|  | Nodos económicos            |  | Barrera Natural                         |
|  | Barrera geopolítica         |  | Flujo de Intercambios comerciales       |
|  | Oleoducto                   |  | Zonas Industriales                      |
|  | Petróleo                    |  | Conflictos Agrarios                     |
|  | Conflicto por Minería       |  | Pesca Artesanal, Industrial y Deportiva |
|  | Cultivo de café             |  |   |
|  | Cultivo de palma africana   |  |   |
|  | Cultivo de banano           |  |   |

Fuente: Guatemala, SEGEPLAN (2011) Plan de Desarrollo Integral de la Franja Transversal del Norte.

**3.4.2. En El Salvador**

La infraestructura vial que conecta a este país es de aproximadamente 6,544 km. De acuerdo a la Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversión de El Salvador (PROESA) esta red vial ha sido ubicada por el Foro Económico Mundial como la segunda mejor en Latinoamérica (PROESA, s/f).

De igual manera que en el apartado sobre la RICAM en Guatemala, también se hace mención de los proyectos: Corredor Pacífico, Corredores Logísticos Interoceánicos y los ramales y conexiones complementarios en territorio salvadoreño.

**Mapa No. 14**  
**Infraestructura vial en El Salvador**



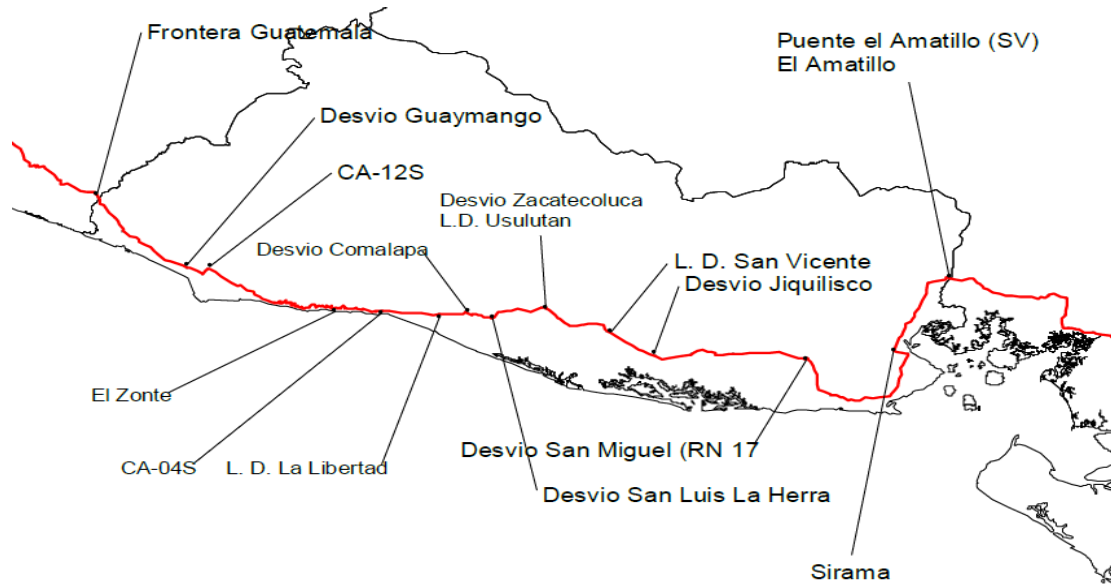
Fuente: PROESA (2012) Guía del inversionista El Salvador p.22.

### 3.4.2.1. Corredor Pacífico

El CP también conocido como Carretera del Litoral o CA-2, conecta los departamentos de Ahuachapán, Sonsonate, La Libertad, La Paz, San Vicente, Usulután, San Miguel y finalmente La Unión. En el Memorándum (2002) se establecen 354 km de tramos viales, mientras que en el estudio del BID (2011) se señala que el CP en El Salvador tiene una extensión de 359.0 km. En el presente estudio se toma como referencia el dato del BID.



## Mapa No. 15 Corredor Pacífico en El Salvador



Fuente: BID (2011) Informe final Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T744) p. 23.

A continuación se detalla el recorrido que implica cada tramo del CP, así como su respectiva longitud.

## Cuadro No. 12 Corredor Pacífico en El Salvador

CORREDOR	TRAMO INICIAL	TRAMO FINAL	KM.
PAC-18-01	Frontera Guatemala	Desvío Guaymango	39.2
PAC-18-02	Desvío Guaymango	CA-12S	5.5
PAC-19-01	Kilómetro 5	Kilómetro 8	2.6
PAC-20-01	CA-12S	Desvío Santa Isabel Ishuatan	16.8
PAC-20-02	Desvío Santa Isabel Ishuatan	CA-04S	62.0
PAC-21-01	CA-04S	L. D. La Libertad	17.3
PAC-21-02	L. D. La Libertad	Desvío Comalapa	8.1
PAC-21-03	Desvío Comalapa	RN 05S-Desvío Aeropuerto San Salvador	2.2
PAC-22-01	RN 05S-Desvío Aeropuerto San Salvador	Desvío San Luis La Herradura	6.7
PAC-22-02	Desvío San Luis La Herradura	Desvío Zacatecoluca	17.2
PAC-23-01	Desvío Zacatecoluca	L. D. Usulután	1.3

PAC-23-02	L.D. Usulután	L. D. San Vicente	22.2
PAC-23-03	L. D. San Vicente	Desvío Jiquilisco	17.2
PAC-23-04	Desvío Jiquilisco	Desvío Santiago de María	10.6
PAC-23-05	Desvío Santiago de María	Usulután	0.6
PAC-24-01	Inicio By Pass Usulután	Fin By Pass Usulután	8.6
PAC-24-02	Fin By Pass Usulután	L. D. San Miguel	5.2
PAC-24-03	L. D. San Miguel	Desvío San Miguel (RN 17S)	23.0
PAC-25-01	Desvío San Miguel (RN 17S)	L. D. San Miguel	17.6
PAC-25-02	L. D. San Miguel	By Pass La Unión (UN128E)	36.6
PAC-25-03	By Pass La Unión	( CA 02E ) CA 01 Sirama	4.4
PAC-26-01	Sirama	Desvío a Santa Rosa de Lima	27.5
PAC-27-01	Desvío a Santa Rosa de Lima	Frontera el Amatillo	6.3
PAC-28-01	Puente el Amatillo (SV)	Puente el Amatillo (HN)	0.3
<b>TOTAL</b>			<b>359.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base a BID (2011) Informe final Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de La RICAM (RG-T744).

### 3.4.2.2. Corredores Logísticos Interoceánicos

En este país se han estructurado tres corredores interoceánicos o canales secos producto de la RICAM. A través de éstos El Salvador se conecta con Guatemala y Honduras.

- Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)
- Puerto La Unión (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)
- Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)

#### 3.4.2.2.1. Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)

Tal como se habló en el apartado de la región de Guatemala, este canal seco busca la conectividad estratégica de estos tres puertos, para contribuir con el equipamiento de estos centros de embarque y desembarque de mercancías.

Al puerto de Acajutla también se le conoce como “La Puerta del Pacífico”. Cuenta con una estructura moderna y se coloca como un punto importante para el comercio e industria de este país (elsalvador.travel, 2013). Su extensión es de 79 manzanas para

actividades extra portuarias y sus muelles poseen un frente total de atraque de 1.300 metros donde oscila su profundidad de 8 a 12 metros (Cases, 2012).

De modo que la interconexión de tales puertos permitirá la mejora logística en el intercambio comercial por vía terrestre.

#### **3.4.2.2.2. Puerto La Unión (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)**

Este corredor inicia en el Puerto Cutuco ubicado en el departamento de La Unión (zona oriental salvadoreña) colindando al Océano Pacífico, y finaliza en Puerto Cortés, la Costa Atlántica en Honduras. En el año 2012 se dio inicio a la construcción de ese puerto (Ultimahora.hn, 2012). De acuerdo a Cases (2012) el proyecto del Puerto La Unión es de gran trascendencia para ese país en materia portuaria.

#### **3.4.2.2.3. Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)**

Este es otro punto que permite conectar dos puertos uno en el pacífico y otro en el atlántico. El Puerto La Libertad está ubicado en el departamento salvadoreño de La Libertad (en la zona central) y el Puerto Cortés en el departamento hondureño de Cortés. Ambos destinos son importantes para el comercio y turismo.

De acuerdo a Ilsa Díaz, Puerto Cortés representa un lugar clave para el comercio, ya que cuenta con una ubicación geográfica estratégica, su cercanía a puertos de países importantes (Estados Unidos, Europa, Caribe) realzan el atractivo de este puerto. Díaz añade que la implementación de los corredores interoceánicos significa un gran avance para Honduras (Díaz, 2013).

#### **3.4.2.3. Ramales y conexiones complementarios**

Los ramales y conexiones complementarios se ubican en la Carretera Panamericana CA-1. Esta ruta atraviesa los departamentos de Santa Ana, La Libertad, San Salvador, Cuscatlán, San Vicente, Usulután, San Miguel y La Unión. De acuerdo al Memorándum (2002) los tramos contemplados como auxiliares en El Salvador son:

**Cuadro No. 13**  
**Ramales y Conexiones complementarios en El Salvador**

<b>CORREDOR*</b>	<b>TRAMO INICIAL</b>	<b>TRAMO FINAL</b>	<b>KM.</b>
RC-SV1-01	San Cristóbal (SV)	Santa Ana	33
RC-SV1-02	Santa Ana	Sitio del Niño	47
RC-SV1-03	Sitio del Niño	Nejapa	17
RC-SV1-04	Nejapa	Apopa	08
RC-SV1-05	Apopa	Soyapango	13
RC-SV1-06	Soyapango	San Martín	10
RC-SV1-07	San Martín	San Rafael Cedros	21
RC-SV1-08	San Rafael Cedros	Kilómetro 70, San Vicente	31
RC-SV1-09	Kilómetro 70, San Vicente	Villa El Triunfo	36
RC-SV1-10	Villa El Triunfo	San Miguel	28
RC-SV1-11	San Miguel	Sirama	33
<b>TOTAL</b>			<b>277</b>

\*RC-SV Ramal y Conexión complementario El Salvador

Fuente: Elaboración propia con base a Memorándum de entendimiento RICAM (2002) p. 11

Hasta este momento se ha desglosado la iniciativa de la RICAM, tanto de sus proyectos, elementos técnicos, normativa y mapas que permiten visualizar la ubicación de los corredores en la región. Se ha procurado presentar un panorama general de lo que representa la RICAM. En específico se ha dado énfasis en los corredores planteados para Guatemala y El Salvador, así como se han presentado algunas de las normativas nacionales en relación a la infraestructura vial en ambos países. Los lineamientos de la RICAM buscan converger con la reglamentación nacional de los países de la región, por lo cual esta iniciativa se ha proyectado como el mecanismo que impulse las obras que nacionalmente se tienen, mejorarlas y crear nuevas, para consolidar la integración regional y para impulsar el comercio que transita vía terrestre.

Con base a la información plasmada y la opinión de expertos se concretarán en el siguiente capítulo las implicaciones geopolíticas de la RICAM en Guatemala y El Salvador.

## CAPÍTULO IV

### Implicaciones geopolíticas de la RICAM en Guatemala y El Salvador años 2011- 2012

#### 4.1. LA GEOPOLÍTICA Y SUS IMPLICACIONES

La geopolítica ha sido una disciplina que desde sus inicios fue empleada como herramienta para la elaboración de las estrategias de dominación, especialmente en el siglo XX por las potencias del momento, Alemania, Inglaterra y Estados Unidos. Por consiguiente, esas potencias tomaron como referencia los elementos de la geopolítica<sup>10</sup> propuestos por teóricos como Friedrich Ratzel, Halford Mackinder y Nicholas Spykman, los cuales sirvieron de base para la configuración de sus políticas de expansión (como la doctrina nazi). Básicamente la tendencia geopolítica está marcada por una lucha de poderes en busca del mantenimiento del equilibrio de un poder en el mundo.

Nicholas Spykman<sup>11</sup> planteó la importancia que tenía el Rimland<sup>12</sup> como el nuevo punto de referencia para controlar el mundo en comparación con el Heartland de Mackinder (Gerace, 1991). En base a ese planteamiento se toman como aspectos teóricos para el análisis en este estudio: La división del continente americano y las categorías de análisis: Poder, centros de poder o Estados, Estados débiles, equilibrio de poder, espacio y tiempo, política exterior e interés nacional.

---

<sup>10</sup> Friedrich Ratzel, profesor alemán de geografía y antropología formuló la teoría sobre las Leyes de Crecimiento del Estado, al entender a este último como un organismo territorial. El Estado crece por la expansión de su cultura, por la anexión de otros Estados y por el antecedente de civilizaciones superiores (Rosales, 2005). Halford Mackinder geógrafo inglés, construyó una teoría particular para Inglaterra (Giudice, 2005), al prever el peligro que amenazaba a esa potencia marítima por la consolidación del poder terrestre por cualquier gobierno sobre el continente Euro –Asiático, área a la que denominaría el *heartland* (Rosales, 2005). Nicholas Spykman geopolítico estadounidense, con su teoría del Rimland influyó en la política exterior de la posguerra (1945) en Estados Unidos y de acuerdo a Rosales (2005) influyó en la creación de Naciones Unidas.

<sup>11</sup> Es importante tomar como referencia los aportes epistemológicos de este autor debido al contexto en el que se encontraba y la propuesta aplicable al continente americano. Ya que se va a analizar desde un punto de relaciones Norte-Sur, donde el Norte hegemónico lo representa principalmente Estados Unidos, entonces la teoría permite evaluar cuál es la visión geopolítica de esta potencia en relación con Latinoamérica; además permite evaluar cómo aumenta la influencia de otras potencias extrarregionales en el continente.

<sup>12</sup> El Rimland o tierras del borde abarca el occidente europeo, Norte de África y Asia. La propuesta teórica de Spykman se basaba en la premisa *quien controla el Rimland rige a Euroasia y el que rige a Euroasia controla los destinos del mundo* (Rosales, 2005, p.24).

En el planteamiento de Spykman, Estados Unidos es el Estado fuerte en el continente americano, y para conservar su injerencia necesita la subordinación del resto de países en el continente. Dado que el verdadero reto lo representan los Estados ubicados en el Rimland entre los cuales sobresalen la Unión Europea, China y Japón, potencias que en los últimos años han demostrado su interés en la región mesoamericana. La propuesta de ese teórico fue producto del contexto post Segunda Guerra Mundial e inicio de la Guerra Fría (mediados Siglo XX); sin embargo, esas ideas siguen siendo aplicables en la actualidad y en el caso particular de esta investigación, aportan elementos de análisis sustanciales.

La enorme preocupación de Estados Unidos ha sido el mantenimiento de su hegemonía mundial y su marco de operaciones ha procurado el control en las relaciones internacionales para cumplir con ese objetivo. A Spykman le inquietaba la conformación de bloques fuertes, especialmente provenientes del Rimland porque atentaba contra su equilibrio de poder. De manera que si uno de esos actores se levantaba como líder, alteraba el orden mundial (que hasta ese momento estaba dictado por Estados Unidos) ya que para Spykman el control del mundo venía de la subordinación del Rimland; porque a través de éste se contenía el poder de Euroasia (donde la URSS era el actor central). Por lo cual consideraba que una Europa unida debilitaba el poder estadounidense, pues no resultaba conveniente el levantamiento de centros independientes de poder. La inquietud de Spykman se volvió realidad con la conformación de la Unión Europea. La cual se ha colocado como un actor importante e influyente. Tal es el caso de las potencias continentales Alemania y Francia que en el siglo XX vieron disminuida su injerencia en relación con el coloso del Norte de América; pero que en la actualidad son los dos Estados fuertes de la Unión Europea.

De esa manera la balanza de poder ostentada por Estados Unidos se ha ido alterando por los nuevos bloques de poder, intensificando la lucha de poderes por la hegemonía mundial y la influencia sobre los estados débiles, lo cual se resume en el equilibrio de poderes en el Sistema Internacional.

Estos elementos permiten observar como el orden mundial va a ser liderado por los centros de poder, los cuales van a procurar en todo momento inclinar la balanza de poder a su favor.

Con todo ese panorama se analiza el PM y en particular la RICAM, no como un proyecto que prioriza el bienestar regional y local sino como uno que propicia la lógica geopolítica de las grandes potencias mundiales.

#### **4.1.1. La lucha histórica por el control de la región latinoamericana**

Jonathan Barton en su libro *A Political Geography of Latin America* elabora un análisis de las relaciones de dominación que se han dado en Latinoamérica especialmente por Estados Unidos. Las relaciones de dominación han variado desde mediados del siglo pasado, determinando un cambio para el análisis geográfico que se ocupaba de estudiar a Europa y Estados Unidos a partir de *una red de lazos imperiales y coloniales que unían espacios en el mundo* (Barton, 2003, p.2) que con el inicio del proceso de descolonización el marco de análisis se transforma con temas como la globalización, que implica la aparición en escena de nuevos actores y fuerzas, es decir actores transnacionales y movimientos dentro de la sociedad civil a través de fuerzas económicas, sociales y culturales. En este contexto se debilitaron las relaciones imperiales tradicionales; pero surgen nuevas formas de predominio entendidas como vínculos neocoloniales entre los actores, propiciados por la globalización financiera, comercial, económica y las operaciones de las organizaciones internacionales como Naciones Unidas y el Banco Mundial. En esas relaciones neocoloniales los actores estatales y no estatales hacen uso de la intervención financiera y comercial como sus herramientas claves para continuar reproduciendo las relaciones de dependencia. En el caso de la manipulación militar, ésta ha sido gradualmente sustituida por la fuerza del mercado, en donde son las firmas internacionales, bancos, agencias multilaterales y otras organizaciones independientes los que determinan la dinámica internacional (Barton, 2003). El ámbito político también ha sido bastante alterado por la *planetarización de las operaciones de los actores transnacionales* (Dallanegra, 2003, p.86) que repercute en el rol de toma de decisiones, en donde la función del Estado va

en detrimento en contraste con los grupos de poder tanto locales como transnacionales, los cuales en aras de satisfacer sus beneficios ponen en riesgo el sistema político.

Conformándose entonces un mundo multipolar, interconectado e interdependiente que de acuerdo a Bitar no se ha visto antes (Bitar, 2011). Esto a su vez ha garantizado que las relaciones asimétricas continúen en la actualidad mediante la influencia de grupos con mayor preponderancia a los cuales se les caracteriza como Norte en las relaciones de desigualdad. De esta manera Medina afirma que esa disparidad hace que aquellos países pequeños pierdan ventajas en sus relaciones político-económicas con los grandes Bloques Internacionales (Medina, 2009).

Con la globalización también han surgido actividades delictivas como el terrorismo, narcoactividad y el crimen organizado a lo que Allard le denomina *el lado oscuro de la globalización* (Allard, 2011, p.16). Allard (2011) cita a Heine-Thakur (2011) al denominar a este tipo de operaciones *fuerzas no civiles*, las cuales son producto de la transnacionalización de las relaciones mundiales. Ese tipo de operaciones en la región mesoamericana tienen índices alarmantes.

*Por México y Centroamérica pasa el 90% de la cocaína consumida en los Estados Unidos y el enfrentamiento al crimen transnacional sirven de contexto a una creciente presencia de personal militar, policíaco y de seguridad norteamericano* (Yepe, 2012, p.3).

En este complejo sistema internacional actual se requiere que los países latinoamericanos tengan una participación activa en las instancias de gobernabilidad global mediante el fortalecimiento de las relaciones multilaterales. Bitar propone que para que esto se pueda cumplir es menester que la participación latinoamericana se incremente en los foros mundiales tales como el Grupo de los 20, el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM) y las Naciones Unidas; pero aclara que deberá ser como una fuerza conjunta para el logro de sus intereses nacionales (Bitar, 2011).



Dallanegra sostiene que la región latinoamericana es heterogénea en lo que respecta al grado de desarrollo y a su orientación política, puesto que el sistema de gobierno de los diferentes países que en su gran mayoría (hace la excepción a gobiernos que en la historia desarrollaron políticas autónomas contra la corriente hegemónica) obedecen a patrones fuera del contexto que no reflejan sus prioridades nacionales sino al contrario favorecen a las élites dominantes, ya sean estas locales o extranjeras (Dallanegra, 2003).

La marcada influencia económica y de seguridad por parte de Estados foráneos ha incidido en el sistema político latinoamericano, particularmente por Estados Unidos, aunque figuran también algunos países europeos, y empresas extranjeras. Incluso sin tomar como referencia el contexto externo, a nivel local el aprovechamiento de los recursos de la región por parte de las propias élites, a las cuales no les interesa invertir en el desarrollo o el bienestar local. Lo cual crea una lucha de poderes que va a conllevar a la articulación de grupos para el alcance de sus objetivos, tal como lo plantea Dallanegra:

*Al existir contendientes por el poder, nacionales y extranjeros, se plantea un carácter coalicionista en la política o, tal vez, de subordinación de los contendientes internos a los intereses de poder externos, en la creencia de que obtendrán ventajas. La región se orienta en la dirección de los “vectores de poder” externos, que son los que establecen las bases de los “valores” dominantes y también las normas que tendrán vigencia, y no en la dirección de las aspiraciones manifestadas a través del voto, o las presiones de los sectores reclamantes (Dallanegra, 2003, p.102).*

Pero ¿por qué se insiste en la influencia estadounidense en América Latina? Porque tal como afirma Lowenthal, el rol estadounidense sobre la región se orienta en el interés que representan los valiosos mercados, espacios para la inversión privada y excelentes fuentes de materiales y mano de obra barata. De manera que *los Estados Unidos son y continuarán siendo un interlocutor importante para los países de América Latina y el Caribe, en tanto siga siendo la mayor economía del mundo, el más potente poder militar, el participante más influyente en instituciones multinacionales e internacionales,*

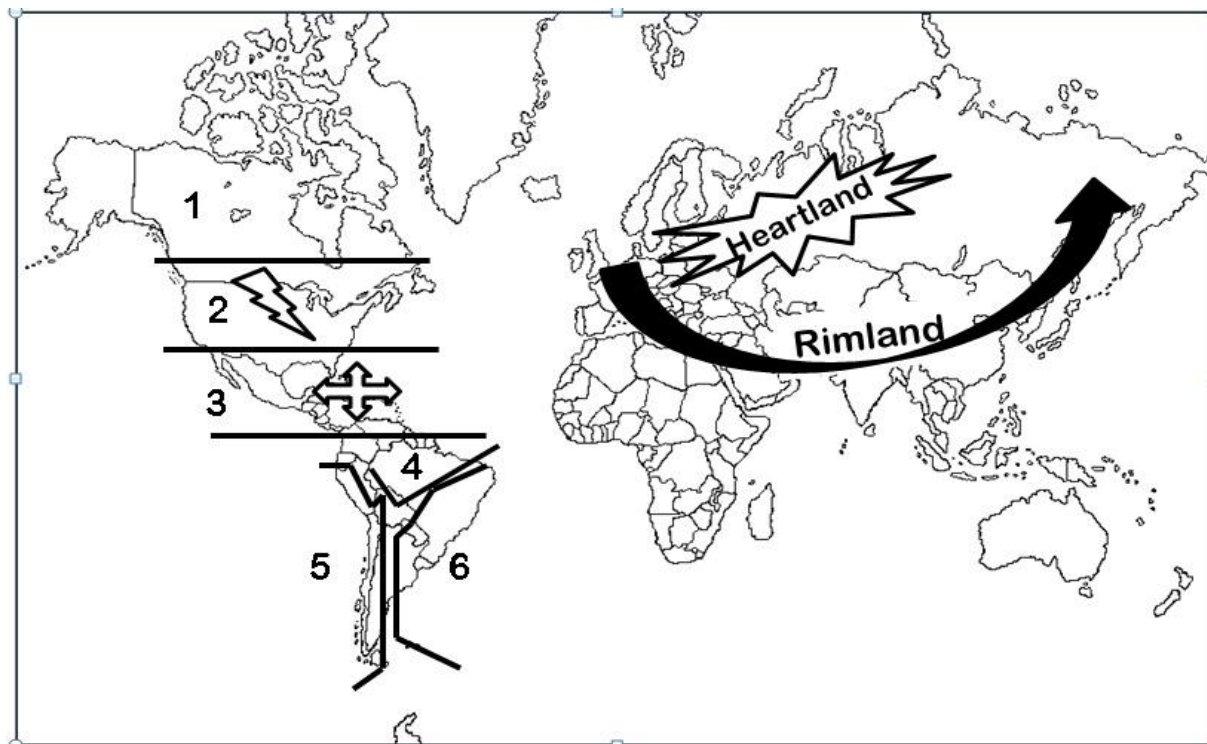
*el nuevo hogar para tantos emigrantes de América, y la fuente de tanto “poder blando”* (Lowenthal, 2010, p. 204).

Lowenthal (2010) explica que la importancia que representa América Latina para Estados Unidos se basa en: la Interdependencia demográfica y económica producto de la masiva inmigración hacia Estados Unidos proveniente de México, Centroamérica y el Caribe; el rol latinoamericano ante los grandes problemas mundiales, en algunos casos representan grandes mercados para la exportación de bienes y servicios provenientes de Estados Unidos y la dependencia en materia de política exterior con Estados Unidos en lo que respecta a los derechos humanos. Yepe (2012) con una postura más crítica, plantea que los intereses estratégicos estadounidenses hacia América Latina y el Caribe se basan en:

- El mantenimiento de la superioridad estratégico-militar en el continente americano.
- Subordinación latinoamericana al sistema económico mundial mediante sus mecanismos estructurales de dependencia.
- Propiciar el acceso ventajoso, a los recursos naturales estratégicos de la región.
- Rol activo en las actividades económicas y en las relaciones multilaterales latinoamericanas y caribeñas (sistemas de propiedad, base productiva, mercados y los sistemas financieros).
- Observancia de la cultura estadounidense en los medios masivos y la cultura popular.

El factor geopolítico que explica el interés de Estados Unidos en el continente americano, es el control de los recursos naturales, por ejemplo, la riqueza natural y la posición estratégica del istmo centroamericano son elementos básicos para la gran potencia. En el caso de la selva amazónica su posición como pulmón del mundo resulta de alta importancia geopolítica. De esta manera la teoría de Spykman creía que en el continente americano, Estados Unidos no tenía competencia y que su dominio estaba garantizado (López, s/f).

**Mapa No. 16**  
**La división del continente americano y el Rimland según Spykman**



1. Zona amortiguadora de América del Norte
2. Zona continental de América del Norte
3. Mediterráneo americano
4. Zona amortiguadora de América del Sur
5. Costa occidental de Sur América
6. Zona atlántica de América del Sur

Fuente: Elaboración propia con base a López, José Ignacio (s/f) La Geopolítica de Nicolás Spykman. Revista Universidad Eafit. No. 97, p. 84.

De acuerdo a esa clasificación Mesoamérica se ubica en la tercera zona denominada Mediterráneo americano, donde confluye el comercio internacional. Su posición cerca del Ecuador entre los océanos Pacífico y Atlántico, permite una conectividad clave, la cual debe ser impulsada mediante la implementación de una plataforma de comunicación eficiente. Por lo tanto, su ubicación es estratégica y estimada por las potencias que manejan sus políticas con enfoques geopolíticos, aunque no lo manifiesten públicamente. Bitar lo resume bastante bien al decir que el objetivo central de Estados Unidos no ha cambiado, sigue siendo el de mantener su primacía económica en Occidente y en el mundo desarrollado. Lo que ha cambiado es el

contexto para poder alcanzarlo de manera que debe modificar los instrumentos para cumplir su objetivo (Bitar, 1984). Esa variante ha propiciado que la integración y la cooperación internacional sean los nuevos métodos empleados por las potencias en general.

Estados Unidos ha afinado su influencia hegemónica a través del rol de “federador externo”<sup>13</sup> en América Latina. Con respecto con este título de “federador externo” Padilla menciona que básicamente se refiere a *la idea que las potencias exteriores tratan de federar según ciertos principios que tienen* (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013), para lo cual pone como ejemplo a la Unión Europea y a Estados Unidos como federadores externos por excelencia.

Los procesos de integración en los diferentes contextos se han caracterizado por priorizar el área económica comercial, ya que resulta más factible y beneficioso. Segovia (2005, p. 13) quien cita a la CEPAL (2002) la cual ubica la razón de esos intereses integracionistas como producto de la globalización económica, la que implica: la generalización del libre comercio ante la demanda de empresas transnacionales, las cuales concentran sus inversiones en las actividades vinculadas a los servicios, toman ventajas de las libertades ofrecidas por países como Guatemala (recursos naturales y mano de obra barata), e impulsan el manejo activo a la información en “tiempo real”, producto de las tecnologías de información y comunicaciones.

Entre los procesos de integración auspiciados por Estados Unidos se encuentran el Área de Libre Comercio de las América (ALCA), así como los tratados de libre comercio a nivel bilateral y/o multilateral. Sandoval (2011) menciona que la influencia (directa o indirecta) también se da mediante planes geoestratégicos con el objeto del aprovechamiento de los recursos naturales en el continente (hidrocarburos, biodiversidad, acuíferos, minerales, etcétera), entre los cuales resalta el Plan Colombia, también incluye al Plan Puebla-Panamá (PPP) y la Integración de la Infraestructura

---

<sup>13</sup> Frase dicha por el entonces presidente de Francia Charles De Gaulle (1958 a 1969) referida a Estados Unidos al decir que este último era el “federador externo” de Europa (Ortega, 2013). Disponible en: <http://blogs.elpais.com/luces-largas/2013/01/el-regreso-del-federador-externo.html>

Regional Sudamericana (IIRSA). En el ámbito militar (implica creación de infraestructura, capacitación de efectivos) por medio de la Doctrina de Seguridad Hemisférica y la Iniciativa Mérida (Sandoval, 2011). Incluso se puede incluir al Consenso de Washington, porque abarca la liberalización del comercio, reducción de las barreras arancelarias y no arancelarias e impulsa la negociación de tratados comerciales con países extrarregionales (Segovia, 2005). En estos últimos procesos ya se va manifestando el fuerte interés geopolítico en la región, área con una riqueza natural y reflejan la motivación por la expansión del capital y el control político-militar estadounidense en esta área (Sandoval, 2011).

Por su lado, las potencias europeas, representadas en la Unión Europea, han manifestado su interés en la región, siendo ésta última otro actor importante que de igual manera refleja sus intereses geopolíticos como medio para contrarrestar la influencia norteamericana. Para Sanahuja la Unión Europea, ha sido el actor que más ha contribuido con *apoyo tangible* con esta causa, al operar como socio externo de la región. Mientras que Estados Unidos se ha mostrado indiferente a los procesos que no sean para beneficio suyo. Remarca la relevancia del auge asiático en el regionalismo e integración de facto como ejemplo para Latinoamérica (Sanahuja, 2013).

De acuerdo a Allard la relación entre Latinoamérica y Europa tiene su potencial por factores como relaciones históricas, culturales y migraciones, además que las mayores inversiones provienen de la Unión Europea, por lo cual propone una relación de *socios globales* (Allard, 2011).

Para los europeos la integración es un mecanismo ideal y con amplios beneficios para quienes participen en ese proceso. Según Sanahuja (2013) tres son los elementos que orientan los impulsos integracionistas de la UE. Primero, el interés por el crecimiento económico y estabilidad política. Segundo, el valor que representa para los principios de paz, desarrollo, democracia y derechos humanos. Tercero, la identidad que permite que ambas regiones se vean como actores diferenciados respecto a otros. De esta manera la Unión Europea se considera a sí misma como el modelo a imitar en cuanto a integración, y en palabras de Sanahuja, espera ver como a un “espejo” el proceso

regional latinoamericano en base a la propia experiencia europea de integración, desarrollo y cohesión social (Sanahuja, 2013).

De este modo, con base a las experiencias y características de la región mesoamericana o más específicamente centroamericana se puede afirmar que no se puede ser una copia del modelo europeo, porque ambas regiones son totalmente distintas, los escenarios son desiguales, y como sostiene Padilla no es cierto que el modelo sea Europa, *no se puede comparar Centroamérica con Europa* (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013). Por lo cual no se comparte la propuesta de Bitar, quien sí veía como ejemplo el caso de la Unión Europea al decir *debemos apuntar a un "Maastricht" Latinoamericano* (Bitar, 2002).

Entonces el rol integrador europeo se ve fortalecido o debilitado en relación a los logros o desaciertos de sus instrumentos conocidos como Acuerdos de Asociación, tal como dice Sanahuja el *"poder transformador" de la UE se debilita o diluye en la medida que se aleja la posibilidad de que esos acuerdos se firmen* (Sanahuja, 2013).

Si se indaga por el lado financiero se puede apreciar que los programas de cooperación europea dirigida hacia América Latina, representan cantidades considerables, las estimaciones presentadas por Sanahuja presentan que los *desembolsos anuales netos de la cooperación se aproximan a 1.000 millones de dólares anuales* (Sanahuja, 2013, p.169). Ahora bien sí esto se ve desde la perspectiva idealista se entiende como una gran contribución a la consolidación de la región y al desarrollo de la misma; pero como el caso es ir más allá de los ideales para ubicar los verdaderos intereses que en este caso son geopolíticos, acá ya entra en escena la ambigüedad de la cooperación; hay que aclarar que no se está estableciendo que es un mal sino que una vez más manifiesta la sazón neocolonial al establecer una estructura que determina el qué, cómo y cuándo debe operar la ayuda brindada. Padilla plantea que la cooperación internacional es un mecanismo de política exterior a través del cual, los países siguen interviniendo en otros, esto a pesar que ya no se funciona bajo una lógica colonial y que *vivimos en un mundo como soberanos* (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013).

Articulando todos estos elementos entonces se ve que en su mayoría los procesos de integración han sido lógicas impuestas por actores extrarregionales en su función de “federadores externos” quienes desde su dinámica de actuación y perspectiva plantean una receta con la mira de mejorar la situación de Latinoamérica; pero no sin olvidar sus verdaderos intereses en el área.

Desde la óptica de Bitar (2002) la integración de la región debe sus deficiencias a dos factores: Siendo el primero la insuficiencia política. Esto se debe al enfoque comercial (en favor de la apertura comercial y el equilibrio macroeconómico) en el cual se han concebido los proyectos. Lo cual trajo consigo deuda e inflación y por ende el detrimento político dejando a un lado el crecimiento y la equidad. El segundo factor lo constituye la insuficiencia operativa, que implica la expresión de buenas intencionalidades; pero que en la práctica tienen poca viabilidad (Bitar, 2002).

Con tanto proceso de integración en la región no se puede negar la fuerte influencia de potencias extranjeras, donde cada una de éstas pretende desde su perspectiva “contribuir” al desarrollo de América Latina (para centrarnos más en el área de estudio, en Mesoamérica).

Sin lugar a duda el espacio en el que se ubica la región es estratégico para las relaciones continentales y extra continentales. Localizada en el corazón (Sandoval, 2011) o en la cintura del continente americano entre los océanos Pacífico y Atlántico, y que además de esa posición clave cuenta con una biodiversidad única que incrementan aún más su atractivo para el turismo, investigación científica y tecnológica. Hay varios elementos comunes que los países de la región tienen, tales como historias paralelas, idioma, sistema político, economías similares, y de acuerdo al PM una especialización productiva internacional.

Son numerosas las actividades que se desarrollan en su territorio, entre las cuales sobresale el paso de mercancías vía terrestre y portuaria que permite el intercambio con mercados europeos, asiáticos, oceánicos, americanos, y africanos. Las ventajas competitivas de la región se han centrado en sus recursos naturales y la mano de obra

barata. Por lo cual su área de trabajo se centra en el clúster de los *Agronegocios* (Cruz, 2011, p. 121) con sus productos tradicionales como lo es el banano, el café, la azúcar y la palma africana.

En el siguiente cuadro se presentan los datos que de acuerdo al Índice de Competitividad Global 2011-2012, presentan los países centroamericanos y República Dominicana. Siendo la infraestructura uno de los requerimientos básicos para evaluar el nivel de competitividad. Entre los cuales se remarca ese dato respecto a Guatemala y El Salvador.

**Cuadro No. 14**

**Índice de Competitividad Global 2011-2012  
Centroamerica y Republica Dominicana (Ranking entre 142 países analizados)**

	<b>GUA</b>	<b>PAN</b>	<b>CRC</b>	<b>ESA</b>	<b>HON</b>	<b>DOM</b>	<b>NCA</b>
<b>Índice de Competitividad Global</b>	84	49	61	91	86	110	115
<b>I. Requerimientos Básicos</b>	93	50	70	87	90	110	111
1. Instituciones	129	75	53	118	102	126	130
2. Infraestructura	<b>70</b>	38	83	<b>65</b>	91	106	116
3. Estabilidad macroeconómica	76	41	109	80	81	96	106
4. Salud y Educación primaria	100	79	39	90	89	109	99
<b>II. Potenciadores de Eficiencia</b>	81	57	61	96	104	93	123
5. Educación universitaria y Capacitación	100	78	47	105	108	99	117
6. Mercado de bienes	65	46	57	69	85	111	123
7. Mercado laboral	98	115	55	108	135	104	96
8. Mercado financiero	46	27	91	72	56	103	114
9. Preparación tecnológica	80	40	56	90	91	70	121
10. Tamaño de mercado	76	85	83	86	91	69	109
<b>III. Factores de innovación</b>	63	54	36	106	90	109	129
11. Sofisticación de negocios	55	46	35	74	81	89	123
12. Innovación	91	72	35	127	101	122	130

Fuente: FUNDESA (2011) Foro Económico Mundial. Informe de Competitividad Global p.4.

Ahora bien, todo tipo de informes relacionados a las inversiones, niveles de competitividad, clima de negocios, entre otros, son los que les interesan a los grupos dominantes porque representan su panorama de oportunidades en la región; pero ¿qué pasa con las consecuencias que genera el aprovechamiento de dicha área? En la actualidad las relaciones de dominación han permitido que en los procesos de integración el interés social no sea tomado como elemento primordial, provocando en algunos casos el desplazamiento forzado de los habitantes de comunidades campesinas a causa de la construcción de mega proyectos geoeconómicos



auspiciados por los grandes capitales transnacionales (Sandoval, 2011). También ha primado el enfoque económico en los distintos proyectos porque resulta más rentable y de beneficio para el sector económico pudiente.

Con el ascenso de gobiernos pro-empresariales y empresariales, los procesos de integración en 1990 se vieron favorecidos; pero también se intensificó la influencia de los principales grupos de poder económico. Esto quiere decir que se impulsaba el comercio permitiendo la concentración de la riqueza regional en pocas manos y se buscaba la afinidad política con los grupos económicos nacionales, lo cual repercutió en el detrimento social, frenando los procesos democráticos (que han sido limitados sólo a los procesos electorales) y por ende un estancamiento del desarrollo nacional (Segovia, 2005).

Para esos grupos locales, el proceso de integración avizora oportunidades para ampliar sus relaciones económicas con el mundo. De manera que su influencia en cuanto a integración es significativa. Desde el punto de vista técnico, su influencia permite el aumento de la competitividad regional a través de la incorporación de procesos productivos eficientes y modernos. Cuando esa influencia se analiza en términos de desarrollo, esa participación resulta de beneficio sectorial al propiciar la concentración de la riqueza y del poder político en favor de esos grupos. Aspecto que tarde o temprano conduce a la crisis del sistema, tal como ha ocurrido en el pasado (Segovia, 2005).

Al permitir un crecimiento desigual, las instancias públicas se debilitan y hasta el momento mantienen sus deficiencias institucionales lo cual no permite diseñar y aplicar políticas integrales que impulsen el desarrollo de los sectores más vulnerables de las sociedades centroamericanas, en particular de la población rural pobre, siendo la más numerosa y dependiente de las actividades agrícolas (Segovia, 2005). De esa manera se constituye un reto para el fortalecimiento institucional buscando que sea incluyente con la sociedad civil y población en general, y que luchen contra la exclusión económica, social y política.

Por lo tanto la integración vista desde un parámetro incluyente, va a permitir el fortalecimiento de los Estados. En la búsqueda de enfoques de desarrollo humano que resulta más integral a las políticas que hasta ahora se proponen. Por lo tanto se debe poner énfasis en temas como *la educación, ciencia y tecnología, infraestructura, productividad, especialización, inclusión social, igualdad de oportunidades, fortalecimiento de instituciones democráticas y participación ciudadana* (Bitar, 2011).

Al ver los temas propuestos por Bitar (2011) se puede apreciar que la integración no debería centrarse sólo en políticas macroeconómicas ni en el crecimiento económico, sino debe inspirarse en elevar la movilidad social, con igualdad de oportunidades, ya que es un medio que con el enfoque adecuado contribuye con el desarrollo de los países.

Ya que de acuerdo a Padilla la lógica de estado-nación está desfasada, por dicha razón hay que pensar como región, en este caso como centroamericanos (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013). Tanto Padilla como Salazar (entrevista a Salazar, SIECA, 15 de julio de 2013) coinciden que la región debe reforzar la integración ya que como bloque se enfrentarán de mejor manera a los retos y desafíos en el sistema mundial. Barillas plantea que debemos vernos como *una unidad territorial de manera conjunta* (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013).

#### **4.2. IMPLICACIONES DEL PROYECTO MESOAMÉRICA (PM)**

Tal es el caso de lo que representa el PM, este proyecto como se vio en el Capítulo II propone incrementar el desarrollo en la región. El PM consiste en una re-transformación de lo que fue el PPP. Este último con la transición de gobierno de Vicente Fox a Felipe Calderón cambió de nombre; ya que le dio continuidad a los mismos proyectos, los mismos intereses y las mismas visiones (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013).

Cruz (2011) sostiene que el PM busca crear un bloque competitivo que capte la inversión extranjera directa (IED), mitigue los retos de la globalización y que impulse el turismo a fin que la región sea distintiva entre otras en el mundo.

Tal como afirma Corado, con estas medidas se genera una plataforma para los grandes inversionistas de capital extranjero y nacional, mientras que el Estado funciona bajo el rol de facilitador, beneficiando en primer lugar al sector comercial (cuestionario a Corado, 22 de julio de 2013).

El compromiso de un Estado es garantizar el goce de las plenas libertades de sus habitantes y en los procesos de integración debe velar por representar ese interés nacional, el cual emana de las necesidades de su población. Pero al priorizar los proyectos de naturaleza económica- comercial a nivel internacional, el Estado funciona solamente como el vehículo que lleva los beneficios a sectores particulares, muchas veces por intereses comprometidos con grupos de poder locales y/o extranjeros.

Mientras que el rol del Estado debería ser el de un agente transformador y garante del bienestar social, teniendo el cuidado de establecer prioridades, regular y planificar sus actividades de manera integral tanto a nivel nacional como internacional tomando en cuenta la importancia del interés nacional.

A nivel general el PM representa los intereses de Estados fuertes y de capitales extranjeros, estos últimos que buscan ubicarse en países con características geográficas ideales, facilidades otorgadas (exenciones de impuestos por parte de las legislaciones en beneficio de los inversionistas extranjeros) ; y a nivel local este tipo de iniciativas favorece a la cúpula empresarial caracterizada por su influencia en los ámbitos económico, político y social al interior de los países, con lo cual incrementa las disparidades entre la población en general como consecuencia la mala distribución de la riqueza.

La posición estratégica en que se ubica la región es el principal atractivo junto con su riqueza en recursos naturales, así como su mano de obra barata. Tales elementos han sido incorrectamente canalizados por los países de la región, quienes en base a sus atributos deberían condicionar sus relaciones, alterando ese ciclo de aprovechamiento por parte de los sectores pudientes.

Las implicaciones políticas son fuertes por las relaciones de poder desiguales y chocantes en las que se desenvuelve el PM, las económicas en cuanto a los beneficios

sectoriales que generan; pero también el aspecto de los recursos económicos que se vuelve controversial por implicar la gestión nacional de financiamientos externos que en realidad favorecen en pequeña escala a la población en general, siendo beneficios mínimos; pero que a la hora de pagar el costo de esa deuda, resulta que todos deben contribuir con su cancelación.

Otro elemento poco promocionado es el punto militar, y es ahí donde se ve el patrón neocolonial de dominación, porque el principal interlocutor e impulsor de la lucha contra el crimen organizado es Estados Unidos.

En el contexto del PM se ha manifestado el interés por estrechar los lazos con las iniciativas norteamericanas en esa materia, como lo es la Iniciativa Mérida financiada por Estados Unidos. Tanto en la Declaración de Villahermosa en 2008 como en la Declaración de Guanacaste 2009, los Jefes de Estado y de Gobierno mesoamericanos plasman su interés en seguir lineamientos de seguridad en base a la Iniciativa Mérida para fortalecer la relación con Estados Unidos (Sandoval, 2011). La supremacía militar que ostenta Estados Unidos, hace que países como Guatemala y El Salvador, quienes carecen de este tipo de medios, busquen alinearse a políticas abrasivas en cuanto a los grandes problemas mundiales como la narcoactividad.

De ahí el vínculo controversial que se señala en relación con Estados Unidos y el PM; ya que ese actor maneja tácticamente sus políticas dominantes al concebir proyectos que se adapten a la región; pero que principalmente no contradigan sus planes previos y que por supuesto mantengan frenados aquellos comportamientos antagónicos. Esa es la manera peculiar que tiene el coloso del Norte en influir en la escena mundial, sin muchas veces tener participación directa. Porque según el Funcionario del MINEX, ese país tiene poca presencia en las reuniones del PM (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013); pero al analizar históricamente su forma de actuación, y con la óptica de la geopolítica se puede contemplar como directa o indirectamente siempre se percibe su influencia en el continente.

Así también, se puede contemplar el rol de otro Estado con gran influencia estadounidense, México, país que se proyecta actualmente como una potencia

emergente. Los expertos entrevistados coinciden que México es uno de los mayores beneficiados por el PM (al ser en primera instancia propuesta mexicana). No cabe duda que es uno de los gigantes del Norte (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013) y que en comparación con el resto de Mesoamérica las asimetrías son del 10 por uno (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013). Por lo tanto ha habido un fuerte interés por parte de México en apostarle al proyecto. El 20 de junio de 2011 el entonces presidente mexicano Felipe Calderón motivó a sus homólogos *a apuntalar el Proyecto Mesoamérica*, visto como el instrumento que permite maximizar el potencial regional al amalgamar los intereses económicos, políticos y sociales (Dirección Ejecutiva del PM, 2012).

Entonces de qué manera inciden los países como Guatemala y El Salvador en procesos de ese tipo. Medina (2009) plantea que a estos países por su estratégica posición geográfica y por ser parte del Triángulo Norte (coalición entre Guatemala-Honduras y El Salvador), les resulta esencial formar parte de un proyecto de esta envergadura.

Al sector económico le interesan las zonas que representen sus intereses y avizoren la máxima satisfacción de los mismos. Específicamente Guatemala y El Salvador (países de los cuales trata esta investigación), presentan una fortaleza económica en la región. Para Zamora estos dos países son los que tiene mayor intercambio comercial en la región, a lo cual añade que a pesar que El Salvador es el más *pequeño geográficamente, su intercambio es muy fuerte* (entrevista a Zamora, CENCIT, 1 de julio de 2013).

Esto significa que las libertades económicas que ofrecen estos países son atractivas para el mundo comercial local y extranjero. En el caso del comercio internacional de estos países, sus principales socios comerciales son Estados Unidos, el mercado centroamericano (donde el mercado bilateral es el más significativo) y la Unión Europea.

Para tener un panorama más amplio respecto a este asunto se presentan los índices de mercado de los países objeto de estudio en el cuadro No. 15.

**Cuadro No. 15**  
**Índices de mercado en Guatemala y El Salvador**  
**2011-2012**

Índice	Guatemala	El Salvador
Índice de Desarrollo Humano (2011)	131	105
Índice de Libertad Económica (2012)	82	41
Facilidad de hacer negocios (2012)	93	112
Libertad del Mundo (2011)	Parcialmente libre	Libre
Índice de Competitividad Global (2011-2012)	84	91
- Carreteras	72	41
- Aeropuertos	46	44
- Energía	60	70
- Teléfonos móviles	31	35

Fuente: Elaboración propia con base en Cases Sancho, C. Héctor (2012) El Sector Logístico y de Transporte en El Salvador. p. 80

Los datos reflejan una tendencia similar entre ambos países, como espacios atractivos para las inversiones extranjeras, siendo entonces la propuesta de integración regional de amplio beneficio para ese mercado.

Desde el ámbito geopolítico se puede apreciar que Guatemala representa en sí misma un punto geoestratégico por ser *la puerta y la frontera natural entre las dos regiones norte y sur* (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013). Y El Salvador también como parte del istmo ostenta una ubicación clave.

Lo que se percibe es una convergencia entre los intereses económicos y geopolíticos. Por un lado la posición geográfica de estos Estados es clave en el istmo, de ahí su innegable importancia geoestratégica en la región. Lo cual coincide con la división del continente americano de Spykman, al ubicarlos en la zona del Mediterráneo Americano, conectando a las dos masas continentales América del Norte y del Sur. Y por el otro lado su localización favorece el intercambio comercial, ya que es un punto focal en el mundo debido a sus ventajas comparativas como los recursos naturales, mano de obra barata y un clima de negocios atractivo.

De esta manera se presenta un cuadro con las categorías de análisis de la teoría geopolítica de Spykman y la aplicación de los mismos en relación con el PM.

**Cuadro No. 16**  
**Categorías de análisis según teoría de Spykman**

<b>Categoría</b>	<b>Según la teoría</b>	<b>Aplicado al PM</b>
Poder	Determinado por el tamaño, territorio, población, poder económico, tecnológico, militar y sistema político.	Capacidad de influencia de los Estados potencia con grandes capacidades económicas, políticas y comerciales en el contexto del PM.
Centros de poder	Un Estado existe por su propia fortaleza, en un sistema anárquico.	Los Estados fuertes como Estados Unidos, Unión Europea, China, Japón, México y Brasil.
Estados débiles	Balanza para los fuertes al ser amortiguadores o contrapesos	Estados subordinados a los proyectos regionales; siendo los países centroamericanos lo que presentan mayores asimetrías, en particular Guatemala y El Salvador.
Equilibrio de poderes	Equilibrio que busca la primacía de un actor.	El mantenimiento del status quo de las potencias mediante los mecanismos de integración y cooperación.
Espacio y tiempo	Espacio: localización del Estado. Tiempo: período durante el cual un Estado ostenta el poder.	Espacio: Región mesoamericana ubicada en el Mediterráneo continental. En cuanto a RICAM los corredores en Guatemala y El Salvador. Tiempo: Estriba en la influencia ejercida históricamente sobre la región por parte de potencias extrarregionales.
Política exterior	Orientada al control del territorio y a la independencia	La correspondiente a los centros de poder, está orientada en base a intereses geopolíticos. La de Guatemala y El Salvador en línea con la política internacional.
Interés nacional	Busca el equilibrio del poder.	Obedece a intereses sectoriales de índole económica-comercial; por lo tanto mengua el interés general.

Fuente: Elaboración propia

### **4.3. LA INFRAESTRUCTURA VIAL COMO UN INSTRUMENTO GEOPOLÍTICO**

Se ha visto que la región se ha caracterizado por ser un territorio propicio para el traslado de bienes y personas, siendo uno de los medios para la consecución de esto la

infraestructura vial. Por lo cual se considera que las carreteras de la RICAM funcionan como un instrumento geopolítico por la ubicación en la que fueron priorizados sus proyectos, entre los cuales sobresalen el Corredor Pacífico, Corredores logísticos interoceánicos y los Ramales y Conexiones complementarios localizados en el territorio guatemalteco y salvadoreño.

En efecto, la conectividad es el elemento fundamental de cualquier red vial. Cruz (2011, p. 29) cita a Figueroa y Rozas (2006) quienes entienden la conectividad como *una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan. De esta manera, la representación física del concepto abstracto de conectividad es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio.* Esa concepción se ve concretada por corredores reales (tales como las carreteras y las vías férreas) y virtuales (aquí figura el servicio de internet, telefonía celular, etc.).

En este estudio se toma entonces la concepción de conectividad relacionada a la infraestructura vial, como la plataforma terrestre que contribuye a la movilidad de personas, bienes y servicios.

Los aportes de Figueroa y Rozas citados por Cruz (2011), son claves porque permiten desde la perspectiva técnica establecer la orientación general de las políticas de conectividad, en relación a la infraestructura vial, incorporadas por determinado país. Es decir que las construcciones viales pueden ser destinadas para:

- Fortalecer la actividad económica y productiva
- La integración social
- La prestación de servicios básicos
- Propósitos geopolíticos

El punto que capta el interés en este análisis es como la conectividad es vista desde la perspectiva geopolítica. Una vez más Cruz (2011, p. 29) cita a Figueroa y Rozas (2006) quienes establecen que desde el lente geopolítico la conectividad se proyecta



para garantizar *la ocupación, el dominio y la integración del territorio, así como el ejercicio de la soberanía a nivel nacional de un país.*

Esto permite ver que los fines geopolíticos de la conectividad estarán basados en dominar y ejercer soberanía sobre determinada locación. De manera que para conectar a un territorio con otro es necesario contar con una plataforma física.

Haciendo referencia a esos elementos, tales proyectos son analizados de forma que se determine cuál de los cuatro puntos de Figueroa y Rozas, son los que tienen preeminencia en los proyectos de la RICAM.

#### **4.4. LAS IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DE LA RICAM EN GUATEMALA Y EL SALVADOR**

La RICAM fundamentalmente ha sido creada para favorecer el intercambio comercial y potencializar la competitividad de la región, aportando mejoras a la infraestructura vial, reduciendo el tiempo de traslado y el costo de las mercancías. Esto se logra a través de diferentes corredores, con una especialidad particular.

Básicamente cumple con las cuatro orientaciones de la infraestructura vial arriba mencionados (Fortalecer la actividad económica y productiva, integración social, prestación de servicios básicos y propósitos geopolíticos) sólo que de manera desproporcionada. Lo cual *responde a un interés suprarregional* (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013) porque prima el interés por fortalecer el comercio internacional y contribuye con los lineamientos geopolíticos de bloques de poder, al ser un punto de conexión crucial en el mundo.

Pero que en palabras de Salazar, a la infraestructura no se le debe ver como un fin sino más bien como un medio para alcanzar algo (entrevista a Salazar, SIECA, 15 de julio de 2013). En ese aspecto tiene razón, el inconveniente es que resulta principalmente ser un medio para el beneficio de los grupos pudientes locales y extranjeros, los cuales se preocupan por garantizar que el traslado de los bienes y servicios que proporcionan

se movilicen con el menor número de inconvenientes y que los procesos logísticos sean eficaces.

De manera que la determinación del nivel de calidad de este tipo de infraestructura es importante para quienes emplean el transporte vía terrestre para sus actividades, (comercio de mercancías, turismo, movilización de personas). De ahí que una de sus prioridades sea el buen estado de las estructuras viales, por medio de la rehabilitación, mantenimiento y construcción de infraestructura gris. PROESA (2013) cita el dato del Foro Económico Mundial 2012, sobre la calidad de carreteras en Centroamérica; según el cual las vías salvadoreñas ocupan el primer lugar en el istmo, mientras que las guatemaltecas se colocan en el tercero (PROESA, 2013).

Ahora bien, se recalcan los intereses comerciales como el punto sobre el cual gira la implementación de la RICAM, ya que su objetivo principal es reducir costos de transporte y tiempo en el recorrido vial. De acuerdo a Condon y Sinha (2010) en cierta medida la lógica de la RICAM se basa en facilitar el acceso al mercado de exportación del NAFTA (North American Free Trade Agreement) así como en generar oportunidades comerciales en el mismo contexto mesoamericano. Siendo entonces las estrategias implícitas en el proyecto: armonizar los estándares en transporte y acelerar el traslado transfronterizo (Condon & Sinha, 2010).

Las implicaciones geopolíticas que presentan los corredores de la RICAM en Guatemala y El Salvador van a obedecer a un patrón económico comercial concentrando los intereses del sector económico local y extranjero, a quienes los procesos de integración les resultan favorecedores por su objetivo de conectarse con mercados extranjeros. Primando entonces el interés de crear una plataforma que integre a los países de la región como conexión para las grandes transnacionales, y en observancia de los tratados comerciales internacionales firmados entre las potencias y los estados de la región. Siendo esas potencias los mismos actores que históricamente han influenciado en Mesoamérica, principalmente Estados Unidos y la Unión Europea. Así también la influencia que están tomando países como México y Brasil en el continente americano.

No se descartan los intereses militares, que en cierta manera se han mantenido encubiertos por parte de los centros de poder extranjeros; ya que una región integrada con una plataforma terrestre representa un factor potencial, que en determinado momento mueve la balanza de poder en favor de quien haga la mejor jugada.

Para este estudio, los corredores de la RICAM en Guatemala y El Salvador que se seleccionaron fueron el Corredor Pacífico, Corredores logísticos interoceánicos y Ramales y Conexiones complementarios.

El Corredor Pacífico (CP) o Corredor Mesoamericano de Integración ha sido el corredor más ambicioso de la RICAM, ya que se han priorizado las inversiones y la gestión internacional para su implementación eficiente. En Guatemala se le conoce como la Carretera Panamericana CA-2 y en El Salvador como Carretera del Litoral.

Se estima que en los próximos cinco años los países de la subregión deberían invertir cerca de 1.000 millones de dólares para armonizar los estándares del Corredor del Pacífico. Además, se deberán destinar más de 40 millones de dólares anuales para mantenerlo. Sin embargo, el proyecto requiere financiamiento para poderlo llevar a cabo (Pellandra & Fuentes, 2011), lo que en otras palabras indica el endeudamiento al que se deberán someter los Estados, en aras de su compromiso por avanzar en la realización del corredor.

La RICAM en general plantea seis corredores logísticos interoceánicos. Específicamente los canales secos que recorren el territorio de Guatemala y El Salvador son:

- Puerto Quetzal y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (puertos ubicados en Guatemala).
- Puerto de Acajutla (El Salvador) y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala).
- Puerto La Unión (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras).
- Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras).

Mientras que los Ramales y Conexiones complementarios comprenden los tramos viales de extensión corta a través de los cuales se conectan los principales corredores de la RICAM. Cabe resaltar que la priorización de los corredores Pacífico e Interoceánicos ha sido notable en relación a los tramos viales de esta categoría.

Hay que destacar que la infraestructura es uno de los factores que indican el crecimiento y la fortaleza de un país como parte de indicadores de competitividad global. De esta manera en este estudio no se está planteando que la construcción de la red vial (caso de estudio) es innecesaria o improductiva, sino se remarcan los intereses geopolíticos que están implícitos en estos proyectos y que resultan en beneficios desiguales. Las carreteras permiten el progreso económico porque permiten la movilidad de personas y de bienes y servicios, potencian la actividad económica comercial, contribuyen con el turismo y a la conectividad regional. Ese punto está claro; lo cuestionable es la priorización y asignación de recursos en relación a las necesidades sociales presentes en los países de estudio.

Según el Índice de Desarrollo Humano (IDH), Guatemala presenta un puntaje de 0.58 se ubica en la posición 133 y El Salvador 0.68 en el puesto 107 de 186 países analizados (PNUD, 2013); estos datos reflejan lo vital que es tener un enfoque integral para propiciar el desarrollo de los Estados y no exclusivamente económico.

#### **4.4.1. La RICAM en Guatemala**

Los proyectos de la RICAM en Guatemala han sido incorporados dentro de la agenda nacional, a partir del consentimiento del Estado en el Acta que institucionaliza el PPP del 2004, porque en este instrumento ya se contempla la estructura de ese mecanismo; pero específicamente la ejecución de los proyectos se inician tiempo después de obtenido el financiamiento en el año 2006 (Altmann, 2008).

Uno de los expertos entrevistados afirma que el objetivo básico de la RICAM, es colocar al alcance del mercado la producción exportable vía terrestre de todos los países de la

región permitiendo una mayor movilidad y competitividad respecto al transporte de carga pesada (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013).

En el Plan Multimodal de Obras de Infraestructura de Transporte<sup>14</sup> (PMOI), Cabezas (2007), concibe a la infraestructura vial como la columna vertebral para el transporte efectivo, logrando así posicionar al país como una importante potencia exportadora que posea una infraestructura adecuada para hacerlo. De ese modo plantea los elementos para su consecución y los efectos que tendrá su implementación.

**Cuadro No. 17**  
**Propuesta PMOI sobre la Infraestructura en Guatemala**

<b>Elementos para su consecución</b>	<b>Efectos de su implementación</b>
1. Garantizar a las cadenas productivas de Guatemala, la salida de sus bienes a las rutas de transporte internacional. 2. Reducir el costo logístico de las exportaciones. 3. Aumentar la competitividad de las cadenas productivas por la exportación eficiente, independientemente del tipo de transporte seleccionado (carga aérea, marítima o terrestre).	1. Ampliar el intercambio internacional de mercancías a los países vecinos. 2. Garantizar a las cadenas productivas nacionales el acceso y suministro de materias primas y energéticos. 3. Reducir el costo logístico de las importaciones. 4. Garantizar el acceso general a los bienes de consumo y a los energéticos.

Fuente: Elaboración propia con base a Cabezas (2007) p. 33.

Esos aspectos permiten observar la importancia que tiene el comercio internacional para el país, al buscar los medios para consolidar las vías adecuadas para el traspaso de mercancías y todo su proceso logístico. Una vez más se recalca el interés de contar con una plataforma vial adecuada para las actividades económicas del Estado y la inserción a nuevos mercados.

<sup>14</sup> El Plan multimodal de obras de infraestructura de transporte fue elaborado por el Dr. Joan Cabezas en 2007 con el apoyo del Programa Nacional de Competitividad (PRONACOM) (Cabezas, 2007).

Estos elementos propuestos por el PMOI han sido tomados en consideración por la Dirección General de Caminos, de acuerdo al Plan Operativo Anual 2013 de esa institución, como herramienta para recuperar las condiciones de la infraestructura del país (Guatemala, CIV, 2013).

En cuanto a la RICAM en Guatemala, el Corredor Pacífico (CP) recorre toda la región del Litoral Pacífico, en donde sobresalen los centros urbanos de Escuintla, Retalhuleu y Mazatenango, los cuales constituyen los principales centros urbanos de interconexión con ese corredor.

En la estrategia nacional territorial y el sistema nacional de ciudades éstos son reconocidos como centros estratégicos regionales, debido a sus funciones operativas y a su grado económico, ya que proporcionan una primacía productiva, funcional y económica. Estos elementos conducen a que sea incluida en un fuerte proceso de urbanización. Su fortaleza se ubica en *los servicios sociales y de entidades públicas, la infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones y los servicios comerciales y empresariales* (Guatemala, SEGEPLAN 2011).

De acuerdo a la estimación de SEGEPLAN (2011) serán centros estratégicos en el área del litoral pacífico en los próximos años, que permitirán el desarrollo del corredor del litoral. Estrada también afirma que esa zona presenta un crecimiento económico alto en relación con el crecimiento paulatino del área metropolitana (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013).

Otro elemento importante en esa zona del Litoral Pacífico lo representan sus puertos a los cuales se les considera como centros de intercambio con infraestructura adecuada para el embarque y desembarque de mercancías y que además cuentan con el potencial de conectividad al Océano Atlántico a través de las propuestas de canales interoceánicos o secos (Guatemala, SEGEPLAN 2011).

Se puede observar la importancia de dicha zona, en la cual se ubica el CP denominado ruta CA-2 occidente y oriente. Según Estrada, con la iniciativa de Aceleración del CP,

se benefició al país por la ampliación a 4 carriles de esta carretera (en ejecución), la cual *pasa por una red de cascos urbanos que se podrían también favorecer por el intercambio comercial* (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013).

Los diferentes corredores de la RICAM en Guatemala han sido en su mayoría adaptados a los proyectos de infraestructura nacional ya existentes. Desde la oficina de Ordenamiento Territorial de SEGEPLAN, en una de sus últimas iniciativas denominada K'atun<sup>15</sup>, se aborda el tema de la RICAM un poco más a nivel nacional.

*La infraestructura que estamos planteando, aquí es donde nosotros ya hacemos el zoom vinculado a esta red de infraestructura centroamericana donde específicamente tenemos la muñequera puesta para poder generar las vialidades más amplias y más competitivas en estos corredores de la RICAM... la idea es cómo vamos a potencializar todos estos centros urbanos para que los servicios financieros, comerciales y servicios que prestan puedan ir en función de la ubicación que tenga respecto a esta red de infraestructura de la RICAM* (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013).

Según Barillas, Guatemala debe garantizar que a nivel local los proyectos de la RICAM cumplan con los estándares internacionales, para generar competitividad en la región, siendo entonces el impacto no solamente nacional sino regional. Para lo cual se debe fortalecer la inversión que permita que la infraestructura sea competitiva, lo cual se logrará si se toman en serio los planes de ordenamiento territorial (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013).

Desde esa perspectiva lo que necesitan los proyectos de la RICAM es una mayor inversión para hacerlos competitivos a nivel regional, generando un impacto general. Quiere decir que lo que se busca es la construcción de carreteras internacionales que potencien la productividad en la región.

Mendoza cree que el objetivo de la RICAM se basa en el establecimiento de grandes corredores viales que conecten grandes regiones de los países, con toda la región

---

<sup>15</sup> K'atun 2032 es el Plan Nacional de Desarrollo, formulado por SEGEPLAN como una visión de 20 años para el país, el cual abarca los temas de población, territorio, urbanización y desarrollo local y nacional (Guatemala, SEGEPLAN, 2013).

centroamericana y con México, propiciando el mejoramiento del tránsito de personas, mercancías y servicios. Aunque hace la salvedad que el tema de competitividad puede poner en riesgo el comercio nacional, ya que podrían ingresar al país grandes empresas con las que los transportistas guatemaltecos se encontrarían en una relación asimétrica (cuestionario a Mendoza, CIV, 29 de julio de 2013).

El establecimiento de infraestructura que ha sido destinada para integrar a la región, será entonces mejor aprovechada por aquellos actores que tengan mejores capacidades comerciales, productivas y logísticas.

Padilla también concuerda con los otros expertos al afirmar que el objetivo central es mejorar todo el sistema de comunicación en la región. Pero recalca que la comunicación vial a nivel bilateral Guatemala - El Salvador, es excelente porque ambos países están bien integrados. El asunto es que el trabajo a nivel regional se ha aislado y no se han articulado esfuerzos para el logro de lo que debería ser la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas, vista globalmente y no por sectores. En el plano geopolítico se vuelve entonces contraproducente porque se origina un *corto circuito* al frustrar el sistema de integración, porque cada Estado en base a sus intereses, se desenvuelve como mejor le parezca; esto lo ejemplifica con el comportamiento demostrado por los países centroamericanos al buscar a sus socios extrarregionales para la inversión en infraestructura; en el caso de Guatemala y El Salvador (países con tendencia empresarial y de inversiones) que prefieren negociar con Taiwán, mientras que Panamá y Costa Rica (con tendencia financiera) negocian con China popular (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013).

Esa dinámica de actuación geopolíticamente emana de la idea *dividir para conquistar*, lo cual no contribuye para consolidar los procesos de integración. Desde su perspectiva se debería de trabajar por medio de una política unida para conformar un bloque sólido frente al mundo en una era de bloques de poder (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013). Por lo que ese tipo de comportamiento aislado en los procesos de integración (donde se supone el trabajo en conjunto) produce descoordinación, falta de estrategia y ausencia de autoridad en los mecanismos de integración.



Los expertos Estrada, Barillas, Mendoza y el Funcionario del MINEX remarcaron que muchos de los tramos viales en Guatemala son propuestas y logros nacionales, es decir carreteras ya existentes que se incorporaron a la estructura de la RICAM para fortalecerlas. Lo cual va en función a lo planteado en la propuesta de RICAM que es la rehabilitación, mantenimiento y construcción de infraestructura vial en territorio mesoamericano. Pero uno de los casos que llama la atención es el citado por el Funcionario del MINEX en relación a la carretera El Ceibo-Lagunitas entre Guatemala y México que de acuerdo al portal web del PM dice:

*El 27 de octubre de 2009, los Presidentes de México y Guatemala, Felipe Calderón y Álvaro Colom respectivamente, inauguraron la carretera El Ceibo-Lagunitas que une al Departamento de Petén en Guatemala con el Estado de Tabasco en México, como parte del Corredor Caribe de la RICAM (Dirección Ejecutiva del PM, 2012).*

El Funcionario del MINEX afirmó que esa carretera en particular fue hecha en 2007 como logro del esfuerzo bilateral Guatemala-México, negociada por el Grupo del Puerto de Servicios Fronterizos de ambos países y como gestión de la oficina del funcionario en específico y no como se publica en el portal web del PM, ya que de acuerdo al experto lo que hacen es *recetarse ellos automáticamente* el logro de dicha carretera (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013).

Lo que se ve en ese asunto es una ambigüedad de información; porque claro está que muchos de los tramos de la RICAM son carreteras nacionales previas, a las cuales se plantea rehabilitar y darles mantenimiento para potenciar su uso; el asunto es distinguir cuando se trata de la labor propia del Estado y cuando se genera en el contexto de la RICAM.

El avance del CP como parte de las acciones del gobierno guatemalteco, se basan en el estudio técnico del BID, Proyectos de adecuación, conservación extraordinaria, mantenimiento y operación (PACEMOS), donde se propone continuar con la iniciativa del CP; para lo cual han emprendido el reto, al gestionar 2 grandes préstamos a las entidades financieras internacionales, Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (BNDES) y el BCIE.

En 2012, Guatemala obtuvo en calidad de préstamo la cantidad de US\$400 millones de dólares destinados para el Tramo Cocales-El Zarco-Coatepeque-Tecún Umán que consiste en la ampliación a cuatro carriles de 140 km de longitud de la CA-2 Occidente. Respecto a este asunto, la Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT) afirma que de acuerdo a las declaraciones del CIV, con ese tramo se busca mejorar la competitividad del país al convertirlo en una autopista donde sea posible la circulación del transporte de carga de 8 a 35 km/h (AGEXPORT, 2013). Según el artículo de Morales (2013, 8 de abril) el contrato comercial de la obra fue adjudicada a la empresa brasileña Constructora Norberto Odebrecht, S.A. por un monto asignado de Q3 mil siete millones.

**Cuadro No. 18**  
**Préstamos adquiridos por el Estado de Guatemala**  
**Proyecto rehabilitación de la ruta existente y ampliación a cuatro carriles de la**  
**ruta CA-2 Occidente**

<b>BANCO</b>	<b>DOCUMENTO</b>	<b>SUMA</b>	<b>PLAZO DE PAGO</b>
Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (BNDES)	Apertura de Crédito Número 11.2.0967 .1	US\$280,000,000.00	Hasta 15 años. 42 meses de gracia.
Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	Préstamo Directo número 2079	US\$119,400,000.00	Hasta 20 años. 42 meses de gracia.

Fuente: Elaboración propia con base a Guatemala, Congreso de la República (2012) Decreto 29/12.

Ambos préstamos fueron planteados para los 140 km de carreteras del tramo indicado; sin embargo cabe recordar que la extensión del CP es bastante amplia y todavía requiere el trabajo de más tramos, razón por la cual el gobierno de Guatemala está gestionando un préstamo adicional con el BCIE por US\$280 millones para ampliar a 4 carriles el otro tramo Los Cocales - Frontera Pedro de Alvarado-La Hachadura (Guatemala- El Salvador) (Morales, 2013, 8 de abril).

En relación a los corredores interoceánicos, en la actualidad se está manejando el tema del canal seco en Guatemala; pero no se trata de ninguno de los proyectos incluido en

la RICAM en el marco del PM, ya que este proyecto del *Corredor interoceánico de Guatemala*, forma parte de la estrategia del G8 liderado por las empresas del Reino Unido (Morales & Contreras, 2013, 12 de agosto). En relación a este proyecto Barillas declara que es un proyecto planeado fuera del contexto estatal con magnitudes enormes, implica un *camino de finca* donde ya se tiene un alto porcentaje de los compromisos de compra y busca la utilización de nuevos puertos, aspecto donde sí se requiere el apoyo estatal, por el asunto de la concesión de puertos (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013). Este corredor pretende conectar el Puerto del Pacífico San Luis y el Puerto del Atlántico San Jorge atravesando los departamentos de Jutiapa, Jalapa, Chiquimula, Zacapa e Izabal.

De esta manera se puede ver que se están generando nuevas obras fuera del contexto de la RICAM; pero que al final de cuentas llevan implícito un interés geopolítico.

Con este tipo de acciones se refleja una desarticulación de operaciones, pues ya no se manejan las propuestas en el contexto intergubernamental, sino que los actores extranjeros están tratando directamente con el sector privado, tal como afirma Estrada no hay congruencia de políticas regionales y planificación en este asunto (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013) y se está operando fuera de lo planteado por la RICAM. Esto en realidad pone en duda la capacidad de gestión de ese proyecto regional, porque no se canalizan las nuevas iniciativas y se procede aisladamente.

Se identifica entonces que la falta de institucionalidad en los procesos de integración, es la que trunca la consolidación y canalización de las iniciativas dentro de marco de integración permanente. Una de las razones a las que se debe esa institucionalidad es la dinámica de toma de decisiones, donde los Jefes de Estado y de Gobierno, son los principales interlocutores y decisores en el contexto regional. Cayendo muchas veces en la lógica de converger con las diferentes políticas de gobierno, en lugar de sistematizar los procesos mediante una entidad permanente con capacidad técnica y operativa que regule las iniciativas y se desempeñe en base a pilares establecidos en función del interés nacional de sus países miembros, evitando así el trabajo aislado y repetitivo de los mecanismos integracionistas.

Por otra parte, respecto a los ramales y conexiones complementarios en Guatemala, resalta el corredor conocido como Franja Transversal del Norte (FTN). Para Barillas, la FTN tiene el potencial de generar un fuerte intercambio con el sur de México. Para lo cual existe la propuesta de fortalecer los pasos fronterizos de Gracias a Dios e inclusive el de Ingenieros para poder regular el flujo del mercado con los intercambios entre Guatemala y el Sur de México (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013).

Otro de los ramales que figuran en la RICAM, se ubica la ruta CA-9 Sur, con el tramo Escuintla- Puerto Quetzal<sup>16</sup>. En diciembre de 2012 el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) anuncia la licitación para la contratación del estudio de pre inversión a nivel de factibilidad para el proyecto de modernización del tramo aludido, para convertirlo en una autopista con peaje que estaría bajo la administración privada (Hernández, 2012, 10 de diciembre). Este asunto todavía no se ha concretado.

Retomando todos estos elementos, para Guatemala la RICAM implica nuevos préstamos, atracción de capitales foráneos (colocación de empresas transnacionales), aprovechamiento de sus recursos nacionales (naturales y humanos), beneficios para empresas constructoras locales y extranjeras así como la adquisición de compromisos internacionales para cumplir con la consecución de tales proyectos. Geopolíticamente significa la estructuración de canales terrestres que permitan el paso de Norte a Sur y viceversa, para los usos que los bloques de poder consideren beneficiosos.

#### **4.4.2. La RICAM en El Salvador**

La posición geográfica de El Salvador sin salida al océano Atlántico requiere la constante utilización de los puertos de Guatemala y Honduras para el comercio internacional. La ubicación también favorece el acceso a los principales centros logísticos del continente. Su red de carreteras atraviesa las principales ciudades de los departamentos de San Salvador, San Miguel, Santa Ana, Usulután, La Libertad y

---

<sup>16</sup> La carretera Escuintla-Puerto Quetzal posee las características para fines lucrativos, al ser rentable para la explotación por una empresa privada. De acuerdo a los cálculos del CIV transita 55% del valor de las importaciones y exportaciones de Guatemala (Asier, 2012, 10 de diciembre).

Sonsonate, y conecta los puertos de Acajutla, La Unión, el aeropuerto de Comalapa y los principales pasos fronterizos de La Hachadura, El Amatillo, El Poy, Las Chinamas (Cases, 2012). El hecho de pertenecer al corredor bioceánico le permite sus relaciones con Europa y Asia, además posee fuertes vínculos con Estados Unidos (PROESA, 2013).

En el área del comercio internacional, cuenta con acuerdos comerciales con distintos socios comerciales tales como Centroamérica, Chile, Colombia, Cuba, Estados Unidos, México, Panamá, República Dominicana, Taiwán, Unión Europea y Venezuela. Asimismo, se encuentra en negociaciones para firmar acuerdos comerciales con Belice, Canadá, Ecuador y Perú (PROESA, 2013, p. 7). Otro de sus atractivos es la estabilidad financiera y cambiaria lo que lo convierte en una plaza financiera y de servicios regional, ya que busca lograr una integración total con la economía norteamericana, siendo el país que primero aprobó el DR-CAFTA (Segovia, 2005).

El Reporte de Competitividad Global 2012-2013 del Foro Económico Mundial (FEM) posiciona al país entre las 66 naciones con mejor infraestructura en el mundo y la mejor de la región centroamericana. Siendo sus mejores atributos la calidad de sus carreteras, aeropuerto e infraestructura portuaria, esta última capaz de atender la gestión de grandes barcos (PROESA, 2013).

En cuanto a los seis corredores interoceánicos planteados por la RICAM tres atraviesan el territorio salvadoreño *el primero, que une el Puerto La Unión con el Puerto Cortés, en Honduras, lo que se ha dado en llamar “canal seco”; el segundo, que parte de La Libertad, pasa por el anillo periférico de San Salvador y el paso fronterizo de El Poy para llegar a San Pedro Sula y luego conectarse con el “canal seco”; y, el tercero, que une al puerto de Acajutla vía el paso fronterizo de Anguiatú con el corredor interoceánico de Guatemala a la altura de Río Hondo.* Con la construcción del Puerto de La Unión, asigna a la red vial una importancia estratégica para la competitividad del país, de acuerdo con sus objetivos de convertirse en un centro logístico regional (Cases, 2012).

La perspectiva salvadoreña, por parte de la Agencia de Promoción de Exportación e Inversiones de El Salvador (PROESA) como es de esperarse de una institución de ese tipo, proyecta a El Salvador como el territorio propicio para las inversiones extranjeras, en uno de sus guías lanzadas al mercado francófono se refiere a las ventajas que ofrecen las rutas salvadoreñas para el tránsito regional conectando las áreas más importantes en ese país en el menor tiempo posible:

*Connectivité routière et corridor biocéanique (Cases, 2012) :*

- *Seulement 371 kilomètres de route séparent la côte Pacifique (Port La Union-El Salvador) de la côte Atlantique (Port Cortez -Honduras)*
- *8 heures de route du Port de La Union jusqu' 'à la frontière mexicaine*
- *34 heures de route du Port La Union jusqu' 'à la frontière Nuevo Laredo des Etats –Unis<sup>17</sup>*

De igual manera que en Guatemala, la RICAM en territorio salvadoreño, busca principalmente la mejora del sistema comercial, favoreciéndose de sus rutas localizadas estratégicamente con los puntos comerciales, portuarios y turísticos del país.

#### **4.5. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA RICAM**

Es necesario evaluar este tipo de proyectos en base a sus resultados, planteando las ventajas y las desventajas generadas producto de su ejecución. A fin de generar un escenario constructivo en lugar de uno pesimista, remarcando las áreas fuertes y aquellas en las que se presenta un déficit.

Las ventajas de la RICAM planteadas por los expertos entrevistados básicamente giran alrededor de los beneficios comerciales, entre estas se encuentran:

- Mejorar la competitividad comercial a nivel regional y mundial;
- Fortalecer y mejorar la infraestructura vial a través de una plataforma adecuada con una visión a mediano y largo plazo;
- Interconectar a los países por la vía terrestre;

---

<sup>17</sup> La conectividad vial y el corredor bioceánico: - Solamente 371 km. de ruta que separan la Costa pacífica (Puerto La Unión-El Salvador) de la Costa Atlántica (Puerto Cortés-Honduras). - 8 horas de recorrido del Puerto La Unión hasta la frontera mexicana. -34 horas de recorrido del Puerto La Unión hasta la frontera Nuevo Laredo en Estados Unidos (Cases, 2012 [Traducción personal]).

- Reducir los tiempos de transporte;
- Facilitar el tránsito de bienes, servicios y personas;
- Promover la idea de pensar como bloque.

Hay que tener en cuenta que las ventajas en las que resultan los proyectos de la RICAM serían entonces los beneficios relacionados al ámbito comercial principalmente. Por lo cual se estarían cumpliendo los objetivos por los cuales se planteó la iniciativa de la RICAM, la cual fundamentalmente se encamina en mejorar la conectividad vial regional para impulsar los niveles de productividad comercial. Esto quiere decir que técnicamente cumple con el rol comercial para el cual fue creada; el problema sería el relativo a las condiciones en las que se dan los intercambios comerciales, en donde se manifiestan las relaciones Norte-Sur, porque en el mercado internacional se mueven fuerzas desiguales de poder.

Las ventajas de la RICAM para la sociedad en general se ubicarían precisamente en la movilización horizontal de las personas.

En lo que corresponde a las desventajas, resulta necesario analizarlas porque permiten ver a la RICAM desde una postura neutral, por un lado se pueden remarcar sus deficiencias e inconvenientes; pero por el otro lado da la pauta para proponer elementos transformadores al respecto.

Las posturas de los entrevistados sobre las desventajas de la RICAM son un poco variadas y no se enfocan sólo en lo comercial. Entre éstas se encuentran:

- La relación desigual con México, porque se beneficia a quien se encuentre en mejores condiciones económicas y comerciales.
- Beneficio asimétrico, favorece principalmente a los capitales de países industriales.
- Conlleva al endeudamiento, caso de países con baja recaudación y política fiscal como Guatemala o El Salvador.
- Aprovechamiento de los recursos naturales (considerado el botín para ricos), provocando el saqueo de la riqueza natural, contratación de mano de obra barata, contaminación de suelos, aire y deforestación.

- Vastedad de iniciativas sin la institucionalidad pertinente.
- Enfoque exclusivamente en la infraestructura (inversiones de obra gris únicamente).
- Los procesos de logística tales como reglamentación regional versus las reglamentaciones de países extrarregionales, los problemas como pesos y dimensiones, licencias de conducir y las capacidades técnicas de los conductores.
- El desgaste prematuro de las carreteras, las cuales se crean con la finalidad de una duración de hasta 25 años; pero que resisten sólo 10 años.
- Consultorías redundantes y derrochadoras de recursos...*están haciendo diagnósticos sobre lo que ya sabemos, gastando tiempo y dinero, una consultoría que a usted le cuesta 4 millones de dólares...* (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013).
- Carencia de un fondo de mantenimiento de las carreteras. Carencia de instrumentos de gestión local para las carreteras en caso que traspasen cascos urbanos o un área protegida.
- Control de la inversión, que al no ser regulada se generan repercusiones a nivel financiero.

En relación a este último aspecto, se puede mencionar el caso de Guatemala, con el tema de la deuda del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), una cuestión que ha ocupado la atención pública últimamente. Precisamente por la situación de la deuda contractual que tiene el CIV por obras ejecutadas sin saldar con 847 empresas constructoras por el saldo de Q3,384.7 millones.

Ante esa situación el Organismo Ejecutivo planteaba que para saldar el compromiso de ese ministerio, se debía optar por la adquisición de dos préstamos internacionales (con el BID por US\$237 millones y del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), por US\$200 millones) y la emisión de bonos del tesoro por Q3,500 millones.

De acuerdo a las actuales autoridades de esa institución, ha sido un compromiso arrastrado de gobiernos anteriores. Entre las obras ejecutadas se ubican tramos de la RICAM (Franja Transversal del Norte). Las tres empresas contratistas con las cuales



se tiene mayor deuda son: Solel Boneh International Ltd., Sigma Constructores, S.A. y COINDRA, S.A. (Plaza Pública, 2013).

Las primeras dos constructoras con trayectoria en el país, mientras que la última fue cuestionada por la opinión pública a causa de la asignación elevada de contratos por parte del CIV, siendo una empresa desconocida por el gremio hasta hace poco (Asier, 2012, 26 de marzo).

**Cuadro No. 19**  
**Deuda contractual del CIV**

No.	Empresa	Origen del capital	No. contratos	Deuda
1	Solel Boneh International Ltd.	Israelí	17	Q340,966,876.54
2	Sigma Constructores, S.A.	Guatemalteco	11	Q230,424,787.38
3	COINDRA, S.A.	Guatemalteco	2	Q159,679,777.47

Fuente: Elaboración propia con base a Plaza Pública (2013)

Lo preocupante además de las cantidades exorbitantes que se deben a las empresas contratistas, es la solución que se busca mediante la adquisición de préstamos con entidades internacionales y la emisión de bonos del tesoro, con los cuales se genera un desbalance en el presupuesto general del país y un detrimento al bienestar social porque no sólo genera deuda para un estimado de diez años siguientes, sino que no permite destinar más fondos para problemas estructurales en la educación y la salud.

Como resultado de los elementos planteados como desventajas, se observa el contraste que existe entre la obtención de beneficios que en primera instancia favorecen a sectores particulares, y las desventajas, las cuales afectan no solamente a un sector en específico sino que repercuten en la esfera política, social, institucional, económica, cultural, ambiental, técnica, logística y financiera de un país.

Para mitigar el efecto de tales desventajas, es necesario que el Estado regule sus actividades, determine las necesidades de la población y plantee iniciativas que tomen en cuenta la opinión civil.

#### **4.6. PRINCIPALES SECTORES FAVORECIDOS POR LA RICAM**

Al ser los proyectos de la RICAM corredores viales, por lógica van a implicar la movilidad en la región; no obstante el interés de la investigación es traer a luz los verdaderos objetivos y los principales beneficiados por este tipo de iniciativas, que conllevan cuantiosas inversiones, ya sean éstas sufragadas con el presupuesto nacional o producto del financiamiento externo. Es más que evidente que la construcción de infraestructura gris busca mejorar el traslado de mercancías, por ende el sector comercial privado y extranjero, se favorece en primera instancia por la implementación de ésta.

En un mundo globalizado donde el aspecto económico prima sobre el resto de temas, no resulta extraño que se opere de la misma manera en los procesos de integración regional.

Pero más allá de lo que se puede apreciar a simple vista, es menester analizarlo y presentar los argumentos que fundamentan la postura crítica en este estudio.

Los expertos desde su sector y experiencia en particular concuerdan en el uso comercial e interés económico de los proyectos de la RICAM, sólo que unos buscan justificar el hecho de la priorización de este tipo de planes en relación con las iniciativas sociales.

Para Zamora establecer a los principales favorecidos resulta relativo; por un lado se puede favorecer o no al transportista, aunque depende de la competencia del momento, a lo que concluye que se trata de economía de escala (entrevista a Zamora, CENCIT, 1 de julio de 2013).

Salazar se inclina hacia los planteamientos oficiales de la RICAM, al afirmar que los corredores son de beneficio general sin el afán del beneficio desigual, ya que para él,

la red de carreteras facilita el acceso a recursos básicos de las poblaciones marginadas así como para el comercio de mercancías (entrevista a Salazar, SIECA, 15 de julio de 2013).

Otra postura es que *no hay vuelta de hoja* el beneficio será siempre para el sector privado (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013).

Corado (plantea que los favorecidos son los grandes inversionistas extranjeros y nacionales, así como los productores de la región (cuestionario a Corado, USAC, 22 de julio de 2013).

Estrada sostiene que hay beneficiados directos e indirectos. Los primeros son el sector económico macro del comercio internacional y la economía nacional privada. Y los indirectos serían las poblaciones locales con el beneficio de la movilidad horizontal (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013).

Barillas plantea que la *empresarialidad* se favorece en primer lugar, y en lo que se refiere a nivel nacional se estaría hablando del sector de la caña de azúcar del sur, la palma africana al norte, las grandes industrias y las operadoras turísticas. Dependerá entonces de la estrategia de desarrollo estatal para que los impactos de la RICAM lleguen al resto de la población (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013).

Mendoza reconoce que no se puede negar el hecho que este tipo de proyectos favorecen a los inversionistas, organismos financieros internacionales, empresas contratistas y a las grandes empresas comerciales (actores movilizados del comercio regional); mientras que la población *común y corriente* puede captar los beneficios a través de las nuevas ofertas de empleo y la creación de comercio marginal producto del comercio regional (cuestionario a Mendoza, CIV, 29 de julio de 2013).

Padilla lo sintetiza al decir que el principal favorecido siempre será el sector económico (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013).

En resumen se resalta que los centros económicos son los principales beneficiados por la implementación de las carreteras, porque el comercio internacional confluye en esa zona estratégica, siendo un punto importante para el mundo económico comercial. En

general, la red vial contribuye a fortalecer las bases económicas de un Estado, lo que falta es que en la visión país converjan los intereses sociales con los económicos.

#### **4.7. CONSECUENCIAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PROYECTOS DE LA RICAM**

Las consecuencias presentes y futuras serán la mejora de las condiciones económicas y comerciales de quienes posean mayor capacidad de insertarse en el mercado mundial. Los elementos colaterales que se producen alrededor de las construcciones viales son las áreas de servicios, hoteles, alimentación, centros de salud, servicios técnicos de mecánica, entre otros. También se puede lograr la conectividad de los sectores ubicados dentro del margen de los proyectos a fin de tener acceso a bienes y movilidad que no poseían antes.

La RICAM básicamente busca cumplir con los lemas del PM, que es el bienestar y el desarrollo de las poblaciones mesoamericanas. Pero la palabra desarrollo es tan amplia que le queda grande a los proyectos de esta iniciativa. Puesto que los beneficios son pocos o limitados, tomando en cuenta los verdaderos puntos de enfoque del proyecto (cuestionario a Corado, USAC, 22 de julio de 2013). Por lo cual se considera más asertivo hablar de progreso, tal como lo plantea el Funcionario del MINEX, ya que las obras grises como proyectos materiales brindan a las poblaciones nacionales la posibilidad de acceder servicios básicos. Es decir, progresar del estado de marginalidad de las poblaciones incomunicadas hacia la libertad de movilidad por las rutas implementadas.

Ante estos elementos, Estrada propone incorporar variables de seguridad vial tales como la seguridad universal y eficiente (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013); mientras que Padilla considera que es importante el aspecto del manejo transparente de recursos económicos y la protección del medio ambiente (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013).

A pesar que teóricamente los objetivos plantean un beneficio equitativo, el círculo vicioso de desigualdad en la distribución de la riqueza en el que se desenvuelven las

sociedades de la región genera que los efectos positivos sean en su mayoría para un grupo particular (cuestionario a Mendoza, CIV, 29 de julio de 2013).

De manera que las consecuencias positivas son las que se han venido recalando, la facilitación comercial por medio de la red vial y la conectividad regional que permite la movilidad de las personas.

Entre las consecuencias negativas se podrían mencionar la deuda que los Estados adquieren con entidades internacionales y empresas privadas y los efectos sobre el medio ambiente producto del uso de la plataforma vial.

#### **4.8 LA RICAM Y LA POLÍTICA EXTERIOR DE GUATEMALA Y EL SALVADOR**

De acuerdo a Spykman, la política exterior toma como elemento clave la defensa del territorio, su autoconservación. Peritore menciona que según la óptica de Spykman, la política exterior debe configurarse tomando en cuenta elementos como el tamaño, fuerza, recursos naturales, densidad poblacional y la estructura económica de un Estado. Esos elementos determinarán el tipo de actor al que se enfrenta (Peritore, 2010).

La cuestión de la política exterior es bastante compleja debido a su configuración, que en su mayoría de veces es inadecuada a la realidad nacional de los Estados. Hay que tener claro que la política exterior comprende la proyección de las prioridades internas hacia el exterior, de manera que el interés nacional debe ocupar la agenda nacional de un Estado, el cual en sus relaciones externas debe promoverlo como la esencia de sus acciones.

En el caso de Guatemala se han manejado políticas de gobierno y no se ha adoptado una política exterior que refleje los objetivos nacionales y la agenda propia del país. Cabe resaltar que los instrumentos de política exterior se caracterizan por carecer de continuidad de acción. Aunque los instrumentos en esta materia del gobierno anterior (2008-2012) y el actual (2012-2016) presentan una preeminencia económica y un

interés por los procesos de integración donde el principal elemento es el económico-comercial:

*Lineamientos de la Política Exterior de Guatemala 2008-2012: Bien administrados, los Tratados de Libre Comercio, ofrecen un gran potencial para atraer nuevas inversiones y elevar el intercambio comercial; además su aprovechamiento exige, entre otros aspectos, una interacción entre el Gobierno de Guatemala, el sector empresarial y la sociedad civil. Asimismo se debe mantener una estrecha relación con los gremios del sector privado y con la pequeña y mediana industria, a fin de aprovechar al máximo el potencial que ofrecen estos Acuerdos (Guatemala, MINEX, 2008, p.12).*

*Marco General de la Política Exterior de Guatemala 2012-2016: Se colaborará de manera activa para facilitar el acceso a los mercados internacionales y la promoción de inversiones. También se buscará la cooperación técnica y financiera que contribuya al desarrollo económico y social de los guatemaltecos (Guatemala, MINEX, 2012, p.19).*

Esto resulta negativo para el país porque no se remarca el interés nacional y su posición ante el mundo prácticamente se torna débil. Tal como lo recalca Padilla, el país funciona por medio de una política reactiva al acontecer internacional, esto debido a que no sabe verdaderamente lo qué quiere y hasta que se establezcan las prioridades del país y se determine la manera en que se quiere operar, Guatemala continuará en esa misma línea moldeable (entrevista a Padilla, URL, 1 de agosto de 2013).

Entonces ¿cómo se trabaja con un proyecto como la RICAM en un instrumento de política exterior? Básicamente ubicando entre los objetivos de la política exterior del país, el deseo de apostarle a la consolidación institucional de la integración regional.

El Funcionario del MINEX, percibe a este tipo de proyectos como una forma de posicionar a Guatemala en la escena mundial (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013). Para Zamora, este tipo de instrumentos permiten el desarrollo del intercambio comercial (entrevista a Zamora, CENCIT, 1 de julio de 2013).

En el instrumento de política exterior de Guatemala por parte del gobierno de turno, no se especifican precisamente los proyectos de la RICAM, sino más bien se plantea la necesidad de promover la integración regional, potenciar los instrumentos para potenciar el desarrollo y la competitividad del país (Guatemala, MINEX, 2012), lo cual de acuerdo a este análisis sería lo más apegado a los objetivos de la RICAM.

En el caso de El Salvador, Salazar afirma que entre los ejes de acción de la política exterior de ese país se encuentra la integración, por lo que de esta manera se refrenda el interés por este tipo de proyectos (entrevista a Salazar, SIECA, 15 de julio de 2013).

Entre los lineamientos que orientan las relaciones exteriores salvadoreñas, se resaltan los relativos al posicionamiento internacional, la integración regional, la soberanía e integridad territorial, la cooperación para el desarrollo y las relaciones económicas (El Salvador, Ministerio de Relaciones Exteriores, 2010).

Con esos puntos El Salvador procura incidir en los niveles de desarrollo nacional, para lo cual debe cumplir con sus compromisos internacionales, a fin de colocar al país como un centro estratégico que capte el interés internacional en su territorio.

Por otra parte, el hecho que se tengan a países como México y Colombia en este proceso, trae más disparidades que beneficios porque son Estados que tienen mejores condiciones para aprovechar este tipo de ventajas comparativas que ofrece la red de carreteras.

De ese modo Barillas, considera necesario que a través de los medios diplomáticos, en las negociaciones se procure consensuar las condiciones equiparables para cada participante y que *no sea México quien ponga las reglas del juego* (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013). Esto dependerá de la capacidad diplomática del Estado; pero también se piensa que se requiere una política exterior bien estructurada para determinar la línea operativa en la que Guatemala quiere trabajar.

Esto quiere decir que, no sólo se requiere un manejo diplomático en los encuentros regionales, sino se demanda la efectiva coordinación institucional, legal y social del instrumento de política exterior, para establecer sus parámetros de actuación que coloquen en posición ventajosa al Estado y guíen al representante nacional en su labor multilateral y bilateral.

#### **4.9. ¿LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA OBEDECE A UN INTERÉS GEOPOLÍTICO HEGEMÓNICO?**

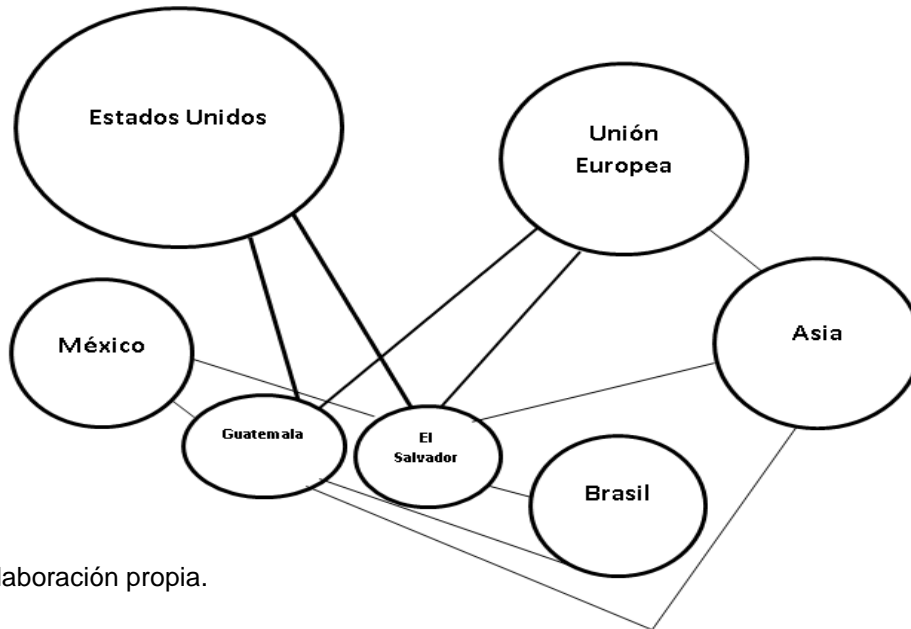
De acuerdo a los aportes epistemológicos de Nicholas Spykman, se identifica que la ubicación de los proyectos de la RICAM en general funciona bajo un interés geopolítico. En relación al CP, corredores interoceánicos y los ramales y conexiones complementarios en Guatemala y El Salvador, tales corredores se desenvuelven bajo esa lógica comercial que sin lugar a dudas opera para el beneficio sectorial comercial; pero que el trasfondo proviene de esas relaciones neocoloniales en donde se toma ventaja de las dificultades de la región para que ésta sea subordinada a proyectos propuestos por actores extrarregionales. Esa dinámica comercial es parte de esos vínculos neocoloniales que remarcan el interés geopolítico en la región (Barton, 2003).

A pesar que los tramos viales hayan sido propuestos a nivel nacional, tal como afirma Mendoza (quien no ve ese tipo de intereses a nivel local), el proyecto en general tiene una naturaleza extrarregional que se acomoda a otras iniciativas en el continente, lideradas por Estados Unidos. De ahí sostiene Corado que los intereses hegemónicos están presentes en este proyecto, lo cual se contempla al evaluar los antecedentes del mismo (cuestionario a Corado, USAC, 22 de julio de 2013).

Eso es un reflejo de los últimos veinte años de historia en el continente americano, donde se ha gestado una lucha por mantener la estabilidad hegemónica estadounidense a partir de la dinámica neocolonial, a través de las distintas iniciativas que aspiran a resguardar la preponderancia de ese Estado, instrumento como el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), el Tratado de Libre Comercio con América Central y República Dominicana (siglas en inglés DR- CAFTA Dominican Republic -Central America Free Trade Agreement), Plan Puebla Panamá, Plan Mérida y Plan Colombia.



**Esquema No. 2**  
**Mapeo de los centros de poder extranjeros**  
**relación con Guatemala y El Salvador**



Fuente: Elaboración propia.

En el mapeo se puede apreciar cómo los diversos Estados extrarregionales mueven sus influencias económicas, comerciales, políticas, culturales y financieras sobre los dos países centroamericanos, Guatemala y El Salvador. Por un lado se encuentra Estados Unidos con un círculo más grande que el resto de los demás, ya que se considera que su influencia en el sistema económico es imperante; en lo comercial es el socio número uno, tanto para Guatemala como para El Salvador.

Con base a la información del Banco de Guatemala (BANGUAT), las exportaciones guatemaltecas en 2011 dirigidas hacia Estados Unidos abarcan un total de 41.4% y en 2012 un 39.6 % (BANGUAT, 2013). De acuerdo a los datos publicados por PROESA, en 2011 el mayor porcentaje de exportaciones salvadoreñas fueron dirigidas hacia Estados Unidos haciendo un aproximado de 46% (PROESA, 2012). Sin duda alguna, Estados Unidos ha desempeñado su rol como un centro de poder y que en su relación a los dos Estados objeto de estudio es fuerte, constante e histórico.

La Unión Europea por su parte también genera líneas de poder, sólo que ésta ha tratado de hacerlo mediante su acercamiento en los procesos de integración económica, como es el caso del Acuerdo de Asociación con Centroamérica.

Se toma como otro actor Asia, entendido como conjunto, con países que demuestran su interés en la región como China, Taiwán, Japón y países del sudeste asiático. Los cuales están incrementando cada vez más su nivel de injerencia.

Por parte de las potencias emergentes del continente americano, se sitúan a México y Brasil, como actores con capacidades mayores que los países en estudio, lo cual genera relaciones asimétricas.

En el caso de México, su poder hace que los intercambios sean desiguales por lo cual el alcance de beneficios también resulta desbalanceado. Este país ha sido el gran impulsor del PM y que de acuerdo a los expertos resulta siendo el mayor beneficiado en relación con los otros países de la región.

*Hay un tema que es, si los mexicanos pretenden hacernos todo lo que los gringos le hacen a ellos (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013).*

Brasil, como un actor importante por su extensión territorial, recursos naturales y economía, se ha levantado con la mira de estar al frente en representación de Latinoamérica, ha demostrado su interés en la región. De acuerdo a la perspectiva de Spykman, Brasil representa un área impredecible, considerándolo como el Talón de Aquiles en la defensa del hemisferio occidental, es decir el eslabón perdido en la cadena de influencia estadounidense ya que era el país que no se encontraba cubierto por el sistema de bases de los Estados Unidos (López, s/f). En Guatemala, su ámbito de acción se coloca en específico con el préstamo por US\$ 280 millones por el BNDES y la Constructora Norberto Odebrecht, S.A. a la cual le fue adjudicado el proyecto de Rehabilitación de la carretera CA-2 Occidente con el tramo Cocales- El Zarco-Coatepeque-Tecún Umán.

Por lo tanto la ubicación geográfica de la RICAM si obedece a intereses geopolíticos hegemónicos (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013) al subordinarse a

las lógicas de actuación externas; Zamora menciona que este tipo de intereses son *los que mueven el negocio* ya que parten de las capacidades y las ventajas competitivas de los países (entrevista a Zamora, CENCIT, 1 de julio de 2013).

Estos elementos permiten ver la lucha de poderes (característica del interés geopolítico) que se da entre los actores en relación con la región y en particular en Guatemala y El Salvador. Sin duda la localización de los proyectos de la RICAM se subordina a las implicaciones geopolíticas de los centros de poder locales y extranjeros, porque tales tramos se ubican en los nodos económicos de los países y la superficie terrestre es propicia para el tránsito efectivo de bienes y servicios.

#### **4.10. INTERESES DE LOS ESTADOS DE GUATEMALA Y EL SALVADOR**

Tomando en cuenta todos los elementos anteriores y en base a los argumentos propuestos por los expertos, se ve que el interés de los Estados está orientado a lo económico, a potencializar el comercio por medio de cuantas iniciativas le propongan. Corado afirma que no son intereses propios los que se mueven en estos contextos, sino que los Estados se han dejado influenciar por otros intereses (cuestionario a Corado, USAC, 22 de julio de 2013). Esto explica el accionar estatal que reacciona a lo que otros proponen, caminando entonces por el sendero que los más fuertes le trazan y que en general gira en torno a lo económico. Así pues la tendencia siempre será el interés económico.

Mendoza indica que el interés guatemalteco es mejorar la intercomunicación con El Salvador para potencializar el comercio guatemalteco (cuestionario a Mendoza, CIV, 29 de julio de 2013). Estrada coincide con este punto y declara que el actuar estatal responde a las políticas internacionales orientadas al desarrollo comercial, y lo que le corresponde al Estado como tal es gestionar la inversión para concretar tales obras (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013).

Barillas por su parte cree que el interés tendría que ser el propiciar nuevas oportunidades a través de políticas incluyentes hacia los sectores más desfavorecidos (entrevista a Barillas, SEGEPLAN, 24 de julio de 2013).

#### **4.11. ¿SE AJUSTA LA RICAM AL INTERÉS NACIONAL?**

El interés nacional entendido como la búsqueda por la satisfacción de la demanda general a lo cual debe dar respuesta el Estado. En este asunto de la RICAM no se puede afirmar que el interés nacional sea el motor impulsor de la misma, ya que como se ha podido analizar, son los intereses de unos pocos los que determinan el accionar del sistema, producto de la influencia de potencias hacia la región.

Mendoza hace una separación entre los proyectos priorizados en la RICAM y los proyectos de infraestructura general, ya que los primeros se desenvuelven en base al criterio del CIV como respuesta a los planes de desarrollo vial nacional, mientras que los segundos son establecidos como parte de cada administración en particular que en teoría representan los intereses de la población (cuestionario a Mendoza, CIV, 29 de julio de 2013). En ese punto concuerda Estrada, al ver el interés nacional en los proyectos ya existentes a nivel nacional, adaptándose al planteamiento nacional previo (entrevista a Estrada, SEGEPLAN, 22 de julio de 2013).

Salazar por su parte, declara que con estos proyectos se debe ver más allá de los intereses nacionales, ya que no es un proyecto político, a pesar que el Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla de los Jefes de Estado y de Gobierno sea el proceso de toma de decisiones. Acá lo que opera son las entidades regionales y las empresas transnacionales para propiciar el desarrollo de los países (entrevista a Salazar, SIECA, 15 de julio de 2013).

El determinar si los proyectos se ajustan o no al interés nacional, va a depender de la perspectiva desde la que se analice. Para los gobiernos puede representar el cumplimiento del interés nacional, ya que en aras de pregonar el trabajo de su administración, buscan respaldarse de proyectos físicos que sean tangibles ante la opinión pública. Para la población en general puede significar el cumplimiento de promesas de campañas, con lo cual los gobiernos justifican su gestión. Desde el punto de vista de esta investigación, se considera que todavía no se ha logrado adecuar la infraestructura a la necesidad general, ya que las prioridades de la población no son sólo contar con redes viales, sino el cumplimiento de sus

necesidades básicas (vida, alimento, educación, salud, trabajo, cultura, entorno físico, entre otros).

Las carreteras pueden generar cambios positivos y negativos para la población; los positivos serían el acceso a los servicios básicos, conexión con los lugares aislados, movilidad horizontal; los negativos por su parte serían la transformación de su entorno de vida, contaminación del ambiente y problemas de seguridad vial.

#### **4.12. LOS GRUPOS DE PODER ECONÓMICOS**

La incidencia de los grupos de poder hace que se mantenga una constante lucha de poderes que contrapone los verdaderos intereses nacionales. Esas relaciones de dominación local por parte de élites nacionales, ha sido un patrón en la historia de la región (caso contrario de Costa Rica). Esa tendencia ha estado marcada por la desigualdad económica producto de la alta concentración del ingreso y de la riqueza por parte de los grupos de poder económicos, mientras que por el otro lado se ubica una gran población con indicadores de pobreza, exclusión y falta de oportunidades, vista por los primeros como clase obrera a la que se mantiene con salarios bajos y el empleo es escaso y de mala calidad, con lo cual se crea un círculo vicioso de opresión.

Ese reducido grupo se caracteriza por su incidencia económica y política con lo cual ejercen un control directo o indirecto sobre el Estado, el cual opera en favor de sus estrategias (Segovia, 2005) concretizadas en la definición y ejecución de políticas públicas nacionales que como consecuencia reflejan la debilidad institucional y el detrimento de la democracia, también operan mediante sus estrategias de apoyo o financiamiento a los partidos políticos que más se apeguen a sus intereses:

*Los grupos provienen de todos los países, aunque predominan los salvadoreños y guatemaltecos, los cuales además de ser de los más poderosos, tienen estrechas relaciones económicas, sociales y políticas debido a sus afinidades ideológicas, al alto grado de integración existente entre los dos países y al hecho de que durante el conflicto armado salvadoreño, algunas de las familias más poderosas del país emigraron temporalmente a Guatemala, desde donde dirijan sus negocios (Segovia, 2005 p. 56).*

Segovia (2005) cita a Beard (2001) quien sostiene que los grupos de poder económico operan de formas peculiares en la administración pública, ya sea por medio del control de los ministerios vinculados con el manejo económico, o a través de grupos de presión con su participación en las cámaras empresariales en los espacios institucionales existentes. Para ejemplificar esto, el autor menciona el caso guatemalteco donde se ve claramente el rol de la cúpula empresarial del país, el Comité Coordinador de Asociaciones Agrícolas, Comerciales, Industriales y Financieras (CACIF), que *ha formado parte de hasta 27 instituciones estatales (el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (IGSS), Junta Monetaria y la Comisión Nacional de Salario Mínimo)* (Segovia, 2005).

Siendo entonces esa la realidad de los países objeto de estudio, donde las élites tienen la capacidad de movilizar recursos hacia sectores de poder, para que se tomen las decisiones que les favorezcan a éstas. Estos grupos buscan mantener su estabilidad económica y comercial sin importarles el detrimento social a consecuencia de la adquisición de sus intereses particulares. En estos países los grupos de poder desenvuelven sus actividades económicas en distintas áreas, tales como banca, medios de comunicación, supermercados, bienes raíces, turismo, alimentos, transporte, entre otras (Ver anexo 3).

#### **4.13. LOS GRUPOS DE PODER EXTRANJEROS**

La influencia de potencias extranjeras en la región en los últimos años se ha visto en su apoyo a los procesos de integración y cooperación internacional. Para Corado el PM resulta ser simplemente otro mecanismo, que justifica la presencia de esos actores en el país como siempre ha sido tradición desde 1821 (cuestionario a Corado, USAC, 22 de julio de 2013).

Pero la intervención no es solamente estatal, tienen un rol importante las empresas transnacionales que operan desde hace varios años en la región y que en un mundo globalizado mantienen su rango de acción imponente. Las empresas transnacionales,

han intervenido en la economía de los países de la región a lo largo de los años, a través de las industrias más dinámicas e intensivas en uso de capital y estableciendo monopolios y oligopolios en los mercados locales de cada país, controlando directa o indirectamente el mercado intrarregional, viendo a la región como plataforma de exportación (Segovia, 2005).

Con los tratados de libre comercio se ha aumentado la presencia de este tipo de entidades que ven en el mercado regional un puente para el comercio con las grandes regiones del mundo. El caso de las empresas mexicanas en la región, representa el claro ejemplo de lo mencionado anteriormente; ya que México ve en Centroamérica un mercado natural como una plataforma importante para exportar hacia Estados Unidos principalmente (Segovia, 2005). Tomando en cuenta que México transporta 8 millones de contenedores desde el Canal de Panamá hacia México ya sea por vía marítima o aérea (entrevista a Funcionario, MINEX, 19 de julio de 2013) y con la implementación de una red vial eficiente acorta los tiempos y reduce los costos de traslado en el istmo centroamericano. Para los países como Guatemala y El Salvador, no representa mayor ventaja sino una imposición ya que no tienen la capacidad institucional de asegurar buenas carreteras para el tipo de cargas y las dimensiones del transporte mexicano, por lo tanto si no se prevé un sistema de mantenimiento de las vías lo que va a suceder es un deterioro prematuro de las carreteras.

Por lo tanto, la integración y cooperación internacional, en teoría son procesos y medios diseñados para que los Estados en conjunto puedan mejorar su situación económica, política, social y/o financiera. La disyuntiva se ubica en la forma de operar, ya que muchas veces se han empleado como un instrumento de intervención por parte de centros de poder extranjeros, lo cual ha tornado la balanza en favor de los más poderosos.

Resultado de esta investigación entonces ha sido la concreción de los intereses comprometidos del PM y la RICAM, según el análisis realizado que ha permitido indagar sobre la posición de la región, su peso e importancia para actores externos. Comprobada esa importancia geoestratégica de la región, en particular de Guatemala y El Salvador, con la priorización de los proyectos de infraestructura en sectores claves

para el comercio donde transita la mayor parte de las mercancías destinadas primeramente al mercado estadounidense, luego al centroamericano, europeo y asiático.

De manera que se considera necesario que las relaciones internacionales de ambos países sean manejadas mediante la actualización de sus propuestas de política exterior por el establecimiento de la política exterior con pilares fuertes de actuación enfocados en el desarrollo humano, que se caracteriza por ser integral, a manera que equilibre los intereses de los diferentes grupos (gobierno, academia, sector económico, sociedad civil organizada, grupos sociales entre otros) que conforman el Estado de Guatemala y El Salvador respectivamente.

Mediante la estructuración de ese marco de política exterior se buscaría promover la integración y la cooperación como mecanismos, que bien canalizados contribuyen al alcance de los intereses nacionales como la educación, salud, medio ambiente, cultura, democracia y participación civil activa.



## CONCLUSIONES

- Las implicaciones geopolíticas que conlleva la implementación del Proyecto Mesoamérica en Guatemala y El Salvador se pueden ver a través de la ejecución y priorización de los proyectos económicos-comerciales que se favorecen de las ventajas comparativas de estos países. El desarrollo de las actividades del PM contrastan con lo planteado en los instrumentos producto de las decisiones de los Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en donde se origina dicho proyecto, al verse su desigualdad operativa, al enfocarse en primera instancia en la creación de infraestructura de transporte, energética y telecomunicaciones. Siendo la RICAM el proyecto en el que ha centrado la atención prevaleciendo las obras de infraestructura vial en la región para reducir los tiempos y costos que conlleva el recorrido por el corredor, reflejando así su visión mercantilista y sectorial. Esos factores ponen en riesgo el interés nacional de los Estados mesoamericanos, tales como Guatemala y El Salvador, países con una clara importancia geoestratégica; pero con enormes asimetrías en relación con la potencia que representa México e incluso Colombia.
- La ubicación geográfica de los proyectos de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) obedece a intereses geopolíticos hegemónicos debido al fuerte interés de potencias extranjeras en impulsar sus iniciativas económicas y comerciales en la región, lo que a su vez genera fricción entre esos actores. La importancia geográfica del área se caracteriza por estar localizada en el corazón del continente americano, articulando las dos masas terrestres en América y que debido a su posición entre los océanos Pacífico y Atlántico logra una conexión con los mercados mundiales. En las últimas décadas la hegemonía estadounidense en el área ha sido evidente en los ámbitos económico, político, militar, comercial y cultural; aunque ésta se ha visto un poco contrarrestada por el bloque de la Unión Europea que espera ser el modelo de integración para la región; pero el auge de Estados que se levantan del contexto del Sur, como es el caso de Brasil, específicamente en el continente americano, se torna como una amenaza a la preponderancia de esos centros de poder tradicionales.

- El accionar de los gobiernos guatemalteco y salvadoreño gira en torno a intereses económicos y comerciales producto del predominio de grupos de poder locales y extranjeros con fuerte influencia económica y política en esos países. De modo que con la ejecución de los proyectos de la RICAM favorece en primera instancia a esos grupos en contraste con la población en general. Por lo cual se considera que si Guatemala y El Salvador (países objeto de estudio) tuvieran una política exterior bien estructurada con enfoque en el desarrollo humano (que conlleva definitivamente el desarrollo económico; pero no se limita únicamente a éste) con pilares establecidos en base a las prioridades de la nación, podrían proyectar su postura ante el mundo y determinarían su línea de acción, para que de esa manera la integración y la cooperación internacionales sean medios efectivos para enfrentar los desafíos globales.
- La lógica de actuación de los centros de poder extranjeros se caracteriza por la lucha de poderes donde predomina el factor económico en la búsqueda de la conservación de su *status quo*. De modo que, desde su perspectiva ven propicias las relaciones de dominación, lo cual se refleja en sus políticas exteriores dirigidas a posicionarse en la escena mundial subordinando a los estados débiles, estos últimos caracterizados por sus bajos índices de desarrollo económico, problemas sociales, predominio de las élites, corrupción, altos índices de violencia entre otros, como es el caso de Guatemala y El Salvador. En el contexto de la RICAM, los centros de poder se favorecen por la implementación de la infraestructura gris, lo que les permite controlar los flujos de intercambio comercial, colocar empresas transnacionales, aprovechar los recursos naturales y humanos (como es el caso de la minería y la mano de obra barata) de esos territorios estratégicos. Por el lado integracionista, funcionan como federadores externos donde cada actor proclama el regionalismo en base a sus perspectivas sobre los actores débiles; pero que al final de cuentas continúan promoviendo la tendencia Norte–Sur.

## RECOMENDACIONES

- Se motiva al sector académico a considerar el tema del PM, abordándolo desde las diferentes perspectivas; ya que el mecanismo del PM ha sido estudiado en menor escala en relación a cuando se encontraba en la etapa de PPP, en donde la crítica académica y social dio un estallido ante la lógica que implicaba ese proceso. Por lo cual se debe dar continuidad al estudio de ese proceso, para contribuir con aportes útiles desde cada disciplina.
- En uno de los apartados se mencionó como la Geopolítica ha sido empleada con fines hegemónicos y que por mucho tiempo se centró en el ámbito militar; acá se busca incentivar a los investigadores al manejo de esa disciplina en el contexto de las Relaciones Internacionales; ya que permite un análisis que encaja con la realidad del sistema internacional y permite percibir desde una visión más específica los intereses que mueven a las potencias en su accionar mundial, y que precisamente gracias a los aportes geopolíticos esos actores han mantenido su hegemonía. Entonces por qué no hacer uso de tales herramientas para mitigar los efectos que produce ese sistema de poder desigual. Puesto que la amalgama de las disciplinas de las Relaciones Internacionales y la Geopolítica permitió obtener la perspectiva correcta para analizar un proyecto con raíces geopolíticas, donde los centros de poder se favorecen de las enormes ventajas comparativas de la región en detrimento de los beneficios para las poblaciones locales.
- Se propone a los gobiernos y a sus funcionarios el trabajo en conjunto con la sociedad civil organizada para el establecimiento de políticas públicas y no de gobierno como ha sido constante en el país, buscando un enfoque integral en los procesos regionales tomando en cuenta el aspecto social, con énfasis en el desarrollo humano en las políticas, y en este caso en la política exterior donde la primacía no sea solamente lo económico-comercial sino que las propuestas tengan en cuenta los ámbitos de la educación, salud, derechos humanos y democracia. Se plantean útiles los procesos de integración y cooperación internacional dentro de la política exterior, ya que si se manejan en observancia de los intereses nacionales,

estos pueden ser instrumentos que permitan el alcance de los objetivos para lo cual han sido formulados (por complejo que parezca), y reducir así ese rol impuesto de estados débiles, periféricos o amortiguadores de las acciones de los poderosos.

- Por lo regular se desvirtúa la opinión y propuestas provenientes de la sociedad civil, lo cual resulta en el menoscabo del sistema democrático. Por lo tanto se recalca la necesidad de que se propicie el diálogo y la participación ciudadana en los procesos nacionales, los cuales competen a todos por tratarse de la realidad del país.

## GLOSARIO DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ALCA	Área de Libre Comercio de las Américas
AMI	Autopista Mesoamericana de la Información
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BNDES	Banco Nacional de Desarrollo de Brasil
CAF	Corporación Andina de Fomento
CEPAL	Comisión Económica Para América Latina y el Caribe
CIV	Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda
CP	Corredor Pacífico
DR- CAFTA	Dominican Republic -Central America Free Trade Agreement
EMSA	Estrategia Mesoamericana de Sustentabilidad Ambiental
FLACSO	Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales
FTN	Franja Transversal del Norte
FUNDESA	Fundación para el Desarrollo de Guatemala
FUNGLODE	Fundación Global Democracia y Desarrollo
GTI	Grupo Técnico Interinstitucional
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IED	Inversión Extranjera Directa
IIRSA	Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
MINEX	Ministerio de Relaciones Exteriores
NAFTA	North American Free Trade Agreement
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
ONU	Organización de Naciones Unidas
OPS	Organización Panamericana de la Salud
PACEMOs	Proyectos de Adecuación, Conservación Extraordinaria, Mantenimiento y Operación
PM	Proyecto Mesoamérica
PPP	Plan Puebla Panamá
PROESA	Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversión de El Salvador
PROMEFRUT	Proyecto Mesoamericano de Fruticultura
RC	Ramales y Conexiones complementarios
REDCA	Red Centroamericana de Fibras Ópticas, SA
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
RNIE	Redes Nacionales de Investigación y Educación
SEGEPLAN	Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia
SG-SICA	Secretaría General del Sistema de Integración Centroamericana
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
SIEPAC	Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central
STMM	Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano
TIM	Tránsito Internacional de Mercancías
TMCD	Transporte Marítimo de Corta Distancia
UG	Unidad Gestora
UMG	Universidad Mariano Gálvez
URL	Universidad Rafael Landívar
USAC	Universidad de San Carlos de Guatemala



## BIBLIOGRAFÍA

### Libros

- Cordero Ramos, Roberto (2007) Tesis: **Efectos económicos esperado de la vigencia del Plan Puebla Panamá Iniciativa promoción del turismo en Guatemala**. Período 2001-2010. Guatemala, Facultad CCEE, USAC.
- Morales Sandoval, José Antonio (2012) Portafolio Académico. **Maestría de Altos Estudios Estratégicos con especialidad en Seguridad y Defensa**. Guatemala, Maestría, Universidad Mariano Gálvez.
- Ramos Mijangos, Odilia (2006) Tesis: **El plan Puebla Panamá y su incidencia en el sector energético guatemalteco**. Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, USAC.
- Roblero de León, Vinicio Josué (2004) Tesis: **Plan Puebla Panamá, un potencial para el crecimiento del comercio exterior de Guatemala**. Guatemala, Facultad de Economía, Universidad Mariano Gálvez.

### Documentos oficiales

- **Acta que institucionaliza el Proyecto Mesoamérica** (2009) Consultado el 12 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>
- **Acta que institucionaliza en Mecanismo del Plan Puebla- Panamá VI Cumbre Ordinaria del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla** (2004) Managua, Nicaragua, 25 de marzo. Consultada el 1 de abril de 2013. Disponible en: [http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/258\\_Acta\\_que\\_Institucionaliza\\_el\\_Plan\\_Puebla\\_Panamá.pdf](http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/258_Acta_que_Institucionaliza_el_Plan_Puebla_Panamá.pdf)
- Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2011) **Informe Ejecutivo proyecto Mesoamérica 2010-2011**. XIII Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla Mérida, Yucatán, México 5 de diciembre de 2011.
- **Declaración Conjunta de la Cumbre Extraordinaria de los países integrantes del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla** (2001) San Salvador, El Salvador, 15 de junio de 2001. Consultada el 2 de abril de 2013. Disponible en: [http://www.sela.org/attach/258/default/Declaracion\\_Conjunta\\_de\\_la\\_Cumbre\\_Extraordinaria\\_de\\_los\\_Paises\\_Integrantes\\_del\\_Mecanismo\\_de\\_Dialogo\\_y\\_Concertacion\\_de\\_Tuxtla.pdf](http://www.sela.org/attach/258/default/Declaracion_Conjunta_de_la_Cumbre_Extraordinaria_de_los_Paises_Integrantes_del_Mecanismo_de_Dialogo_y_Concertacion_de_Tuxtla.pdf)
- **Declaración Conjunta VIII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla** (2006) Ciudad de Panamá, Panamá, 11 de julio. Consultada el 1 de abril de 2013. Disponible en: [http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/339\\_Declaracion\\_Conjunta.pdf](http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/339_Declaracion_Conjunta.pdf)
- **Declaración de Managua VI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla** (2004) Managua, Nicaragua, 25 de marzo. Consultada el 1 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.inecc.gob.mx/descargas/ai/con199327.pdf>
- **Declaración de Mérida V Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla Mérida** (2002) Yucatán, México, 28 de junio. Consultada el 1 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.inecc.gob.mx/descargas/ai/con199330.pdf>

- **Declaración de Tegucigalpa VII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla** (2005) Tegucigalpa, Honduras, 29 de junio. Consultada el 1 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.minex.gob.gt>
- **Declaración de Villahermosa X Cumbre de los Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla** (2008) México Consultado el 2 de abril de 2013 a las 20:00 horas. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>
- **Memorándum de entendimiento RICAM. Mérida, México** (2002) Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica 28 de Junio, 2002. Consultado el 2 de abril de 2013 a las 20:00 horas. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>

## E-grafía

- Agustín, Génesis (2013, 1 de marzo) **Ampliarán carretera CA-2 Occidente**. Diario de Centroamérica. Consultado el 25 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.dca.gob.gt/index.php/template-features/item/13352-ampliaran-carretera-ca2-occidente.html>
- Allard, Raúl (2011) **América Latina en el contexto global: un neo-regionalismo emergente**. Dialogo Político. Consultado el 16 de agosto de 2013. Disponible en: <http://kas.org.ar/DialogoPolitico/pdfs/Allard.pdf>
- Altmann Borbón, Josette (Ed.) (2008) **Dossier Plan Puebla Panamá**. Cuadernos Integración América Latina. San José, Costa Rica: FLACSO. Consultado el 12 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/03109.pdf>
- Altmann Borbón, Josette (Ed.) (2012) **América Latina: caminos de la integración regional**. 1ª. ed. San José, Costa Rica: FLACSO. Consultado el 6 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2012/12013.pdf>
- Álvarez Bejar, Alejandro (2001) **El Plan Puebla Panamá ¿desarrollo regional o enclave transnacional**. OSAL. Consultado el 3 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.hechohistorico.com.ar/Trabajos/Osal/osal/osal4/org/norte.pdf>
- Asier, Andrés (2012, 26 de marzo) **Los nuevos señores de la construcción**. El Periódico. Consultado el 2 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://www.elperiodico.com.gt/es/20120326/investigacion/210018>
- Asier, Andrés (2012, 10 de diciembre) **Comunicaciones planea concesionar tramo Escuintla-Puerto Quetzal**. El Periódico. Consultado el 30 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.elperiodico.com.gt/es/20121210/pais/221822>
- Asociación Guatemalteca de Exportadores (2013) **Ruta a Occidente será ampliada a finales del mes de abril**. Portal web oficial. Consultado el 26 de agosto de 2013. Disponible en: <http://agexporthoy.export.com.gt/2013/04/ruta-a-occidente-sera-ampliada-a-finales-del-mes-de-abril/>
- Associació D'amistat Amb El Poble De Guatemala (2004) **El Plan Puebla Panamá**. Cuadernos de Guatemala. Consultado el 2 de abril de 2013. Disponible en: [http://www.aapguatemala.org/03\\_publicacions/cuadernos/descarrega/1cuadernos\\_ppp.pdf](http://www.aapguatemala.org/03_publicacions/cuadernos/descarrega/1cuadernos_ppp.pdf)
- Banco Centroamericano de Integración Económica (Trad.) (2006) **Estudios Territoriales de la OCDE. La Región Mesoamericana Sureste de México y América Central**. 1ª. Ed. Traducción en español. OECD, 2006. Consultado el 23 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/02596.pdf>
- Banco Centroamericano de Integración Económica (2013) **¿Qué es el BCIE? Información institucional**. Consultado el 22 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.bcie.org/>



- Banco de Guatemala (2013) **Guatemala: Valor (FOB) de las exportaciones clasificadas por principales países compradores. Comercio general años 2011-2012.** Departamento de estadísticas económicas. Sección de estadísticas cambiarias. Consultado el 24 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.banguat.gob.gt/estaeco/envolver.asp?kanio=2012&kdir=ceie\cg&karchivo=ceie05&ktomadir=1>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2010, 26 de octubre) **La renovación del Corredor Pacífico.** Crónicas de cambio historia de impacto. [Emisión online] BID TV. Consultado el 15 de junio de 2013. Disponible en : <http://www.iadb.org/es/videos/ver,2173.html?videoID=7557&>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2011) **Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de La RICAM (RG-T744).** Estudios Técnicos Preparatorios. Informe final. San José, Costa Rica. Consultado el 15 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.mopt.go.cr/planificacion/planesyestudiosespeciales/MANEXOS/ESTUDIO-TRAMOSVIALES.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2012) **Convenio Observatorio Subregional Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística y carta de notificación.** Consultado el 26 de agosto de 2013. Disponible en: [www.iadb.org/projectDocument.cfm?id=36628392](http://www.iadb.org/projectDocument.cfm?id=36628392)
- Barton R. Jonathan (2003) **A Political Geography of Latin America.** London and New York: Routledge. Taylor & Francis e-Library. Consultado el 12 de agosto de 2013. Disponible en: <http://118.97.161.124/perpus-fkip/Perpustakaan/East%20Phylosopy/Economic%20Geography/A%20POLITICAL%20GEOGRAPHY%20OF%20LATIN%20AMERICA.pdf>
- Bitar, Sergio (1984) **Los intereses económicos de Estados Unidos y su política hacia América Latina.** Vol. 17, No. 66: Abril-Junio, p. 247-256. Consultado el 11 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/viewFile/15831/16316>
- Bitar, Sergio (2011) **América Latina y Estados Unidos de cara al 2020.** Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile. Vol. 44, No. 169: Mayo-Agosto p. 143-154. Consultado el 12 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/viewFile/19415/20551>
- Bolívar Espinoza, Gardy Augusto (2010) **Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (2008...)** Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal Sistema de Información Científica. El Cotidiano 159. Panorama Internacional. México. Consultado el 10 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/325/32512747009.pdf>
- Cabezas, Joan (2007) **Plan Multimodal de Obras de Infraestructura.** Consultado el 17 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.powershow.com/view/283370-OGE0Z/Elaborado\\_por\\_Dr\\_Joan\\_Cabezas\\_powerpoint\\_ppt\\_presentation](http://www.powershow.com/view/283370-OGE0Z/Elaborado_por_Dr_Joan_Cabezas_powerpoint_ppt_presentation)
- Cadena Montenegro, José Luis (2006) **La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados.** Revista - Bogotá (Colombia)

Nº1:115-141, enero-junio de 2006. Consultado el 15 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92710107>

- Cadena Montenegro, José Luis (2006) ***El Plan Puebla Panamá: ¿La Recolonización de América Latina?*** En Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad (pp.121-155) Primera edición. Vol.1 No.2. Nueva Granada. Consultado el 4 de abril de 2013. Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/927/92710207.pdf>
- Cámara de Comercio e Industria de Comayagua (s/f) ***Red Vial Comayagua***. Consultado el 24 de junio de 2013. Disponible en: [http://www.camaradecomayagua.hn/porque\\_comayagua.php?pagp\\_id=51&orden\\_id=3](http://www.camaradecomayagua.hn/porque_comayagua.php?pagp_id=51&orden_id=3)
- Camarena Margarita y Andrés Valdez (2002) ***El Plan Puebla Panamá y las políticas de desarrollo. Un análisis crítico***. Editorial Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad. Vol. IX No. 25. Consultado el 10 de abril de 2013. Disponible en: <http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/ppperiod/espiral/espiralpdf/Espiral%2025/69105.pdf>.
- Cases Sancho, C. Héctor (2012) ***El Sector Logístico y de Transporte en El Salvador. Estudios de Mercado***. La Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en San Salvador. Consultado el 14 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/mostrarDocumento/?doc=4606487>
- Castro Soto, Gustavo (2005) ***El movimiento social en Mesoamérica por la defensa de los recursos naturales***. OSAL, Observatorio Social de América Latina. Año VI no. 17 may-ago 2005. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Consultada el 21 de agosto de 2013. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/osal/20110313044520/5soto.pdf>
- Centralamericadata.com (2013) ***Avanza plan de canal seco Guatemala y El Salvador***. Consultado el 22 de junio de 2013. Disponible en: Fuente: <http://www.centralamericadata.com>
- Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (2009) ***Infraestructura Física e Integración Regional. Boletín FAL Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe***. Edición No 280, diciembre de 2009. Consultado el 6 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/7/38207/FAL-280-WEB.pdf>
- Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (2009) ***La Situación del Transporte en los Países Sin Litoral de América Latina***. Boletín Facilitación del transporte y el Comercio en América Latina y El Caribe. Edición No 272, Número 4 de 2009. Consultado el 26 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/5/38045/FAL-272-WEB.pdf>
- Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (2011) ***Países en el PM tendencias económicas y sociales***. Consultado el 13 de junio de 2013 a las 20:00 horas. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/Estudios/Pa%C3%Dses%20en%20el%20PM%20%20Tendencias%20econ%C3%B3micas%20sociales.pdf>

- Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (2011) **Seguridad de la cadena logística y su incidencia en la competitividad de Mesoamérica**. Boletín Facilitación del transporte y el Comercio en América Latina y El Caribe. Edición N° 300, número 8. Unidad de Servicio de Infraestructura. División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL. Consultado el 26 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/1/45371/FAL-300-WEB.pdf>
- Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (2013) **Construyendo políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad en Mesoamérica**. Boletín Facilitación del transporte y el Comercio en América Latina y El Caribe. Edición N° 319, número 3. Consultado el 26 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.eclac.org/Transporte/noticias/bolfall/8/49798/FAL-319-WEB.pdf>
- Condon Bradly J. y Tapen Sinha (2010) **Managing Unintended Consequences in Regional Aid for Trade Infrastructure Projects: The Case of the International Network of Mesoamerican Highways (RICAM)**. CEPAL. Consultado el 13 de junio de 2013. Disponible en: [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1682570](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1682570)
- Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala (2010) **Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores y sus Combinaciones**. Consultado el 27 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.cutrigua.org.gt/portal/cutrigua/Pesos\\_y\\_Dimensiones\\_2010\\_final.pdf](http://www.cutrigua.org.gt/portal/cutrigua/Pesos_y_Dimensiones_2010_final.pdf)
- Costa Rica, Ministerio Obras Públicas y Transporte (2013) **Portal oficial web**. Consultado el 21 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.mopt.go.cr/>
- Cruz Tejeda, Carlos Alberto (2011) Tesis: **Infraestructura y Conectividad en el territorio de Honduras el Proyecto Mesoamérica y su Impacto local y regional**. Santiago, Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile. Consultado el 13 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.estudiosurbanos.uc.cl/wpcontent/uploads/2011/04/INFRAESTRUCTURAYCONECTIVIDADENELTERRITORIODEHONDURASComp..pdf>
- Dallanegra Pedraza, Luis (2003) **Tendencias políticas en América Latina en el contexto mundial del Siglo XXI**. Hacia una teoría política realista-sistémica estructural sobre América Latina. Consultado el 11 de agosto de 2013. Disponible en: [http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/ppperiod/espinal/espinalpdf/espinal43/79\\_121..pdf](http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/ppperiod/espinal/espinalpdf/espinal43/79_121..pdf)
- Díaz Zelaya, Ilsa (2013) **El futuro de Puerto Cortés estará asegurado**. Consultado el 24 de junio de 2013. Disponible en: <http://tiempo.hn/sucesos/noticias/el-futuro-de-puerto-cort%C3%A9s-estar%C3%A1-asegurado>
- Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2010) **Hechos relevantes del Proyecto Mesoamérica**. Boletín interno PM San Salvador, 10 de Enero de 2011. Consultado el 18 de junio de 2013. Disponible en: [http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/Boletin/Interno/Boletin\\_2010.htm](http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/Boletin/Interno/Boletin_2010.htm)

- Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2011) **Avances y perspectivas**. Consultado el 23 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/PRESENTACION%20PM%202011.pdf>
- Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2013) **Portal web oficial**. Sitio web consultado el 13 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>
- Dougherty, James E. y Robert L. Pfaltzgraff (1993) **Teorías en pugna en las relaciones internacionales**. Capítulo 3. El Poder y la Teoría Realista. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano. Consultado el 24 de abril de 2013. Disponible en: <http://biblio3.url.edu.gt/Publi/Libros/2013/TeoriaPugna-Relaciones/04.pdf>
- El Salvador, Asamblea Legislativa (1995) **Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial**. Decreto Legislativo No. 477 del 19 de octubre de 1995. Consultado el 27 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.sertracen.com.sv/pdf/ley\\_transporte\\_terrestre.pdf](http://www.sertracen.com.sv/pdf/ley_transporte_terrestre.pdf)
- El Salvador, Asamblea Legislativa (2013) **Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera**. Consultada el 27 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.mh.gob.sv/portal/page/portal/PCC/SO\\_Administracion\\_Aduanera/Leyes/37\\_Ley\\_de\\_Transporte\\_Transito\\_de\\_Carga\\_por\\_Carretera.pdf](http://www.mh.gob.sv/portal/page/portal/PCC/SO_Administracion_Aduanera/Leyes/37_Ley_de_Transporte_Transito_de_Carga_por_Carretera.pdf)
- El Salvador, Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (2013). **Portal oficial web**. Consultado el 21 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.mop.gob.sv/>
- El Salvador, Ministerio de Relaciones Exteriores (2010) **Áreas de trabajo**. Consultado el 28 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.rree.gob.sv/index.php?/marco-institucional/areas-de-trabajo.php>
- El Salvador, Organismo Ejecutivo (1996) **Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial**. Decreto No. 61. Consultado el 27 de agosto de 2013. Disponible en: [http://derechoshumanosytransportepublico.acrossthedistance.org/leyesdetransito/reglamento\\_general\\_de\\_transito\\_y\\_seguridad\\_vial%20%281%29.pdf](http://derechoshumanosytransportepublico.acrossthedistance.org/leyesdetransito/reglamento_general_de_transito_y_seguridad_vial%20%281%29.pdf)
- El Salvador.travel (2013) Puerto de Acajutla. Consultado el 24 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.elsalvador.travel/acajutla/>
- Foro Mesoamericano de los Pueblos (2011) Consultado el 12 de abril de 2013. Disponible en: <http://foromesoamericano.codigosur.net/>
- Fundación Global Democracia y Desarrollo (2013) **II Foro de Relaciones Internacionales FUNGLODE** Proyecto Mesoamérica. República Dominicana. Consultado el 8 de junio de 2013. Disponible en: [www.funglode.org/wp-content/.../presentacion-proyecto-mesoamerica](http://www.funglode.org/wp-content/.../presentacion-proyecto-mesoamerica)
- Fundación para el Desarrollo de Guatemala (2011) **Foro Económico Mundial. Informe de Competitividad Global**. Consultado el 18 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.fundesa.org.gt/cms/content/files/cides/indices/2011\\_Informe\\_de\\_Competitividad\\_Global.pdf](http://www.fundesa.org.gt/cms/content/files/cides/indices/2011_Informe_de_Competitividad_Global.pdf)

- Gerace, Michael P (1991) ***Between Mackinder and Spykman: Geopolitics, containment and after***. Comparative Strategy. Consultado el 12 de agosto de 2013. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1080/01495939108402855>
- Giudice Baca, Víctor (2005) ***Teorías Geopolíticas***. Gestión en el Tercer Milenio, Rev. de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, UNMSM. Vol. 8, N° 15, Lima. Consultado el 20 de abril de 2013. Disponible en: <http://economia.unmsm.edu.pe/Docentes/VGiudiceB/Art%C3%ADculos/TeoriaGeopol.pdf>
- Guatemala, Congreso de la República (2009) ***Reforma a la Ley para la Ejecución del Proyecto Vial denominado Franja Transversal del Norte***. Decreto 22-2009. Consultado el 15 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.oj.gob.gt/es/QueEsOJ/EstructuraOJ/UnidadesAdministrativas/CentroAnálisisDocumentacionJudicial/cds/CDs%20leyes/2009/pdfs/decretos/D022-2009.pdf>
- Guatemala, Congreso de la República (2012) ***Decreto Número 29/2012***. Publicado en el Diario de Centro América, 8 de noviembre 2012. Consultado el 26 de agosto de 2013. Disponible en: <http://old.congreso.gob.gt/archivos/decretos/2012/CCXCV0750200010029201208112012.pdf>
- Guatemala, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (1992) ***Acuerdo Gubernativo 108492: Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores y sus combinaciones***. Dirección General de Caminos. División de Planificación y Estudios. Departamento de Ingeniería de Tránsito. Consultado el 28 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.caminos.gob.gt/documentos/pesoydimensiones.pdf>
- Guatemala, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (s/f) ***Proyectos de Transporte en Guatemala***. Ing. Roberto Díaz, Viceministro de Infraestructura. Consultado el 20 de junio de 2013.
- Guatemala, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (2013) ***Portal oficial web***. Consultado el 21 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.civ.gob.gt/>
- Guatemala, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (2013) ***Plan Operativo Anual 2013 Dirección General de Caminos***. División de Planificación y Estudios Departamento de Pre inversión. Consultado el 1 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://www.caminos.gob.gt/accesoalainformacion/docs/201302/Art10Num05.pdf>
- Guatemala, Ministerio de Gobernación (1998) ***Reglamento de Tránsito***. Acuerdo Gubernativo Número 273-98. Consultado el 27 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.ati.com.gt/reglamento-transito.pdf>
- Guatemala, Ministerio de Relaciones Exteriores (2008) ***Lineamientos de la Política Exterior de Guatemala durante el periodo 2008-2012***. Sitio web consultado el 16 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.guatemalaun.org/bin/documents/LINEAMIENTOS%20DE%20LA%20POLITICA%20EXTERIOR%20DE%20GUATEMALA%20FINAL1.pdf>

- Guatemala, Ministerio de Relaciones Exteriores (2012) **Marco General de la Política Exterior de Guatemala 2012-2016**. Presidente Otto Pérez Molina. Página web oficial, consultada el 16 de agosto de 2013. Disponible en: [www.minex.gob.gt/Uploads/Documentofinal.pdf](http://www.minex.gob.gt/Uploads/Documentofinal.pdf)
- Guatemala, Secretaria General de Planificación de la Presidencia (2011) **Plan de Desarrollo Integral de la Franja Transversal del Norte**. Dirección de Ordenamiento Territorial. Consultado el 15 de junio de 2013. Disponible en [http://www.segeplan.gob.gt/2.0/index.php?option=com\\_k2&view=itemlist&task=category&id=360:..](http://www.segeplan.gob.gt/2.0/index.php?option=com_k2&view=itemlist&task=category&id=360:..)
- Guatemala, Secretaria General de Planificación de la Presidencia (2011) **Plan de Desarrollo Integral del Litoral del Pacífico**. Dirección de Ordenamiento Territorial. Guatemala: SEGEPLAN/DOT. Consultado el 15 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.segeplan.gob.gt/2.0/media/k2/attachments/DLP.pdf>
- Guatemala, Secretaria General de Planificación de la Presidencia (2013) **K´atun 2032 Construcción del Plan de Desarrollo Nacional**. Consultado el 25 de julio de 2013. Disponible en: [http://www.segeplan.gob.gt/2.0/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1366:documentos-kaatun&catid=50:katun&Itemid=376](http://www.segeplan.gob.gt/2.0/index.php?option=com_content&view=article&id=1366:documentos-kaatun&catid=50:katun&Itemid=376)
- Guatemala, Secretaria General de Planificación de la Presidencia (2013) **Perfil Ejecutivo Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)**. Consultado el 10 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.segeplan.gob.gt/downloads/perfilbcie.pdf>
- Guatemala, Secretaria Social de la Presidencia (2012) **Juramentan a nuevo embajador y comisionado**. 19 de junio de 2012 16:13. Consultado el 10 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.guatemala.gob.gt/index.php/2011-08-04-18-06-26/item/771-juramentan-a-nuevo-embajador-y-comisionado>
- Jurado Castillo, Alejandra Elizabeth (2011) Tesis: **Ley especial para la garantía de la propiedad o posesión regular de inmuebles, frente a los derechos adquiridos por beneficiarios de la reforma agraria. Caso: Comunidad Pueblos Unidos de Intipucá departamento de La Unión**. Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales. Escuela de Ciencias Jurídicas, Universidad de El Salvador. Consultado el 4 de abril de 2013. Disponible en: [http://ri.ues.edu.sv/2403/1/LEY\\_ESPECIAL\\_PARA\\_LA\\_GARANT%C3%8DA\\_DE\\_LA\\_PROPIEDAD\\_O\\_POSESI%C3%93N.pdf](http://ri.ues.edu.sv/2403/1/LEY_ESPECIAL_PARA_LA_GARANT%C3%8DA_DE_LA_PROPIEDAD_O_POSESI%C3%93N.pdf)
- La prensa.hn (s/f) Imagen **carretera CA5 esta lista conectando a Tegucigalpa con Comayagua**. Consultado el 27 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.laprensa.hn/var/laprensa\\_site/storage/images/media/fotogalerias/honduras/tegucigalpa/comayagua3/la-carretera-ca-5-esta-lista-conectando-a-tegucigalpa-con-comayagua/542861-1-esl-HN/La-carretera-CA-5-esta-lista-conectando-a-Tegucigalpa-con-Comayagua\\_480\\_311.jpg](http://www.laprensa.hn/var/laprensa_site/storage/images/media/fotogalerias/honduras/tegucigalpa/comayagua3/la-carretera-ca-5-esta-lista-conectando-a-tegucigalpa-con-comayagua/542861-1-esl-HN/La-carretera-CA-5-esta-lista-conectando-a-Tegucigalpa-con-Comayagua_480_311.jpg)
- Leclair, Raúl (2004) **Manual Centroamericano de Normas para el Diseño Geométrico de las Carreteras Regionales**. 2ª. Ed. SIECA. Consultado el 19 de junio de 2013. Disponible en: <http://sjnavarro.files.wordpress.com/2011/08/normas-disec3b1o-geometrico-sieca-2004.pdf>
- López, José Ignacio (s/f) **La Geopolítica de Nicolás Spykman**. Revista Universidad Eafit. No. 97. Consultado el 15 de abril de 2013. Disponible en:

[http://www.google.com.gt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDQQFJA A&url=http%3A%2F%2Fpublicaciones.eafit.edu.co%2Findex.php%2Frevista\\_universidadeafit%2Farticle%2Fdownload%2F1375%2F1246&ei=R7I1UdX0NMXV0GUioCIAQ&usg=AFQjCNFlvnPw\\_c8xiSgvHLWgz86ZCG1vuA&sig2=BrmHF1obNAPqX6avVrUbg&bvm=bv.45512109,d.dmQ](http://www.google.com.gt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDQQFJA A&url=http%3A%2F%2Fpublicaciones.eafit.edu.co%2Findex.php%2Frevista_universidadeafit%2Farticle%2Fdownload%2F1375%2F1246&ei=R7I1UdX0NMXV0GUioCIAQ&usg=AFQjCNFlvnPw_c8xiSgvHLWgz86ZCG1vuA&sig2=BrmHF1obNAPqX6avVrUbg&bvm=bv.45512109,d.dmQ)

- Lowenthal, Abraham F. (2010) ***América Latina: Transformaciones Geopolíticas y Democracia***. Bernardo Sorj y Sergio Fausto compiladores. 1ª. Ed. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI Editora Iberoamericana S.A. Consultado el 20 de agosto de 2013. Disponible en:  
[http://www.centroedelstein.org.br/PDF/bsorj\\_America\\_Latina\\_Transformaciones\\_geopoliticas.pdf](http://www.centroedelstein.org.br/PDF/bsorj_America_Latina_Transformaciones_geopoliticas.pdf)
- Martí Ascencio, Bosco (s/f) ***Proyecto Mesoamérica: fortaleciendo la integración y el desarrollo regional***. Revista Mexicana de Política Exterior. Consultado el 5 de junio de 2013. Disponible en:  
[http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/Articulos/PM\\_polext.pdf](http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/Articulos/PM_polext.pdf)
- Medina Pérez, Diana Carolina (2009) ***Análisis del Proyecto Mesoamericano y su Incidencia en la Integración de la Región Centroamericana y Colombia; Período de Estudio: 2001-2007***. Bogotá D.C, Facultad De Relaciones Internacionales, Universidad Colegio Mayor De Nuestra Señora Del Rosario. Consultado el 22 de abril. Disponible en:  
<http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/1353/1/53177174.pdf>
- México, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2008) ***Estrategia mesoamericana de sustentabilidad ambiental***. Unidad Coordinadora de Asuntos Internacionales 1ª. Ed. Tlalpan, México D.F. Consultado el 20 de agosto de 2013. Disponible en:  
<http://www.semarnat.gob.mx/temas/internacional/Documents/EMSA.pdf>
- Morales, Sergio (2013, 8 de abril) ***Ampliarán ruta CA-2 Occidente***. Nacionales. *Prensa Libre*. Consultado el 24 de agosto de 2013. Disponible en:  
[http://www.prensalibre.com/noticias/Ampliaran-ruta-occidente\\_0\\_897510299.html](http://www.prensalibre.com/noticias/Ampliaran-ruta-occidente_0_897510299.html)
- Morales Sergio y Geovanni Contreras (2013, 12 de agosto) ***Empresas evalúan invertir en canal interoceánico***. *Prensa Libre*. Comunitario. Consultado el 13 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.prensalibre.com/noticias/comunitario/Empresas-evaluan-invertir-canal\\_0\\_973102700.html](http://www.prensalibre.com/noticias/comunitario/Empresas-evaluan-invertir-canal_0_973102700.html)
- Moreno, Raúl (2003) ***El Plan Puebla Panamá: una pieza en el rompecabezas del Área de Libre Comercio de las Américas***. Consultado el 5 de abril de 2013. Disponible en:  
<http://alainet.org/active/2197&lang=es>
- Murillo Torrecilla, Javier (s/f) ***La entrevista***. Metodología de Investigación Avanzada. Consultado el 22 de abril de 2013. Disponible en:  
[http://www.uam.es/personal\\_pdi/stmaria/jmurillo/Met\\_Inves\\_Avan/Presentaciones/Entrevista\\_%28trabajo%29.pdf](http://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/Met_Inves_Avan/Presentaciones/Entrevista_%28trabajo%29.pdf)
- Nicaragua, Ministerio de Transporte e infraestructura (2013) ***Portal oficial web***. Consultado el 21 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.mti.gob.ni/>
- Ortega, Andrés (2013) ***El regreso del federador externo***. El País. Blogs. 13 de enero de 2013. Consultado el 17 de agosto de 2013. Disponible en: <http://blogs.elpais.com/luces-largas/2013/01/el-regreso-del-federador-externo.html>

- Osorio, Jessica (2011, 27 de diciembre) **Retomarán Anillo Metropolitano. Siglo XXI.** Consultado el 20 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.s21.com.gt/nacionales/2011/12/27/retomaran-anillo-metropolitano>
- Pellandra Andrea y Juan Alberto Fuentes (2011) **El estado actual de la integración en Centroamérica.** Sede Subregional de la CEPAL en México. Serie estudios y perspectivas 129. Consultado el 11 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/44208/Estado\\_actual\\_integracion\\_CA\\_Serie\\_129\\_L1017.pdf](http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/44208/Estado_actual_integracion_CA_Serie_129_L1017.pdf)
- Peritore, Natalia (2010) **La política exterior de los Estados Unidos desde la visión de Nicholas Spykman.** Working paper # 2. Programa de Geopolítica CA El Centro Argentino de Estudios Internacionales. Consultado el 17 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.google.com.gt/interstitial?url=http://497caei.trueologic.com.ar/sites/default/files/geopolitica02.pdf>
- Plaza Pública (2013) Todos los acreedores del CIV. Consultado el 1 de septiembre de 2013. Disponible en: [http://www.plazapublica.com.gt/sites/default/files/todos\\_los\\_acreedores\\_0.pdf](http://www.plazapublica.com.gt/sites/default/files/todos_los_acreedores_0.pdf)
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2013) **Informe de Desarrollo Humano.** Índices y Datos. Consultado el 28 de agosto de 2013. Disponible en: <http://hdr.undp.org/es/datos/explorador/>
- PROESA (s/f) **El Salvador país de oportunidades.** Consultado el 24 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.proesa.gob.sv/inversiones/centro-de-documentaci%C3%B3n>
- PROESA (2012) **Guía del inversionista El Salvador.** Consultado el 25 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.proesa.gob.sv/inversiones/centro-de-documentaci%C3%B3n>
- Rosales Ariza, Gustavo (2005) **Geopolítica y Geoestrategia. Liderazgo y Poder.** Ensayos. 1ª. Ed. Nueva Granada, España: Coltag Artes Gráficas. Consultado el 20 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.umng.edu.co/www/resources/revGeopol0906.pdf>
- Sanahuja, José Antonio (2013) **La Unión Europea y el regionalismo latinoamericano: un balance.** Universidad Complutense de Madrid Artículos de reflexión. Investigación & desarrollo vol. 21, n° 1. Consultado el 15 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.google.com.gt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Frcientificas.uninorte.edu.co%2Findex.php%2Finvestigacion%2Farticle%2Fdownload%2F4986%2F3304&ei=gdkYUoaWLqTX2QWjmYHwBw&usq=AFQjCNFuDvfJPD6xuyij6h-Gh5ANHrb-rg&sig2=QOW0iwUGlqWmBiRRKQyF-g&bvm=bv.51156542,d.b2l>
- Sandoval Palacios, Juan Manuel (2011) El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (Proyecto Mesoamérica), en el Marco de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (Aspan), **La Política de Seguridad Democrática y La Iniciativa Mérida. Planes Geoestratégicos, Desplazamientos Y Migraciones Forzadas en el Área del Proyecto de Desarrollo e Integración de Mesoamérica.** (págs. 109-146)
- Segovia Cáceres, Alexander (2005) **Integración real y grupos de poder económico en América Central:** Implicaciones para el desarrollo y la Democracia de la Región. 1ª. Ed. San José, C.R.: Fundación Friedrich Ebert. Consultado el 16 de agosto de 2013. Disponible en: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/07598.pdf>
- Sistema de Integración Económica de Centro América (2005) **Transito internacional de Mercancías en Mesoamérica TIM.** Portal para Gestión de Tránsito de Mercancías. Consultado el 26 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.portaltim.sieca.int/sitio/>



- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (2011) ***Infraestructura Física para la Integración en América Latina y el Caribe.*** Consultado el 7 de junio de 2013. Disponible en: [http://www.sela.org/attach/258/EDOCS/SRed/2011/06/T023600004771-0 Infraestructura\\_fisica\\_para\\_la\\_integracion\\_del\\_ALC.pdf](http://www.sela.org/attach/258/EDOCS/SRed/2011/06/T023600004771-0%20Infraestructura_fisica_para_la_integracion_del_ALC.pdf)
- Skyscrapercity (2013) ***Infraestructura básica de honduras.*** Imagen. Consultado el 20 de agosto de 2013. Disponible en: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- Social Watch (2011) ***Proyecto Mesoamérica: Cambio De Nombre, No De Empresa.*** Cuadernos Ocasionales. Consultado el 7 de abril de 2013. Disponible en: [www.socialwatch.org/sites/.../CO7\\_ProyectoMesoamerica\\_2011.pdf](http://www.socialwatch.org/sites/.../CO7_ProyectoMesoamerica_2011.pdf)
- Spykman (1942) ***America's strategy in world politics: the United States and the balance of power.*** New York: Harcourt, Brace, and Co. [versión digital] Consultado el 5 de abril de 2013. Disponible en: <http://books.google.com.gt/books?id=rslwxKfuHwIC&printsec=frontcover&hl=es#v=snippet&q=national%20interest&f=false>
- Trópico Verde (s/f) ***El Plan Puebla Panamá. ¿Hacia una Mesoamérica integrada y próspera?*** El Plan Puebla Panamá según la propaganda oficial. Consultado el 18 de abril de 2013. Disponible en: [http://www.tropicoverde.org/Proyecto\\_TV/doc\\_pdf/PPP.pdf](http://www.tropicoverde.org/Proyecto_TV/doc_pdf/PPP.pdf)
- Organización de Naciones Unidas (2011) ***Objetivos de Desarrollo del Milenio Informe de 2011.*** Nueva York. Consultado el 7 de junio de 2013. Disponible en: [http://www.un.org/es/millenniumgoals/pdf/1131342%28S%29MDG\\_Report\\_2011\\_Book\\_LR.pdf](http://www.un.org/es/millenniumgoals/pdf/1131342%28S%29MDG_Report_2011_Book_LR.pdf)
- Ultimahora.hn (2012) ***Luz verde para concesionaria que construirá Canal Seco.*** Consultado el 24 de junio de 2013. Disponible en: <http://ultimahora.hn/node/8686>
- Yepe Papastamatin, Roberto M. (2012) ***La estrategia de los Estados Unidos hacia América Latina y el Caribe.*** Rebelión. Ponencia presentada en la XI Conferencia de Estudios Americanos, organizada por el Centro de Investigaciones. Consultado el 11 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.rebelion.org/noticia.php?id=160229>
- Zunino, Mariela (2010) ***Integración para el despojo: el Proyecto Mesoamérica, o la nueva escalda de apropiación del territorio.*** Centro de Investigaciones Económicas y Políticas de Acción Comunitaria (CIEPAC) San Cristóbal de Las Casas, Chiapas: Boletines de CIEPAC "Chiapas al Día" num.585. Consultado el 22 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.ciepac.org/boletines/imprimir.php#28>
- Zúñiga R, Teresa (2002) ***Proyecto para la Consolidación del Corredor Biológico Mesoamericano.*** El Corredor Biológico Mesoamericano: una plataforma para el desarrollo sostenible regional. 1ª. Ed. Managua: **CCAD-PNUD/GEF.** Consultado el 21 de agosto de 2013. Disponible en: [http://www.cmvs.chiapas.gob.mx/SEyBD/document/Serie\\_Tecnica\\_General.pdf](http://www.cmvs.chiapas.gob.mx/SEyBD/document/Serie_Tecnica_General.pdf)

# ANEXOS

## ANEXO 1

### FORMATO DE ENTREVISTA



Nombre:

Rango de edad:

Profesión:

Cargo:

Fecha:

Lugar:

La problemática tratada en esta investigación es respecto a las: **Implicaciones geopolíticas del Proyecto Mesoamérica. Estudio de Caso: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en los Estados de Guatemala y El Salvador 2011-2012.**

1. ¿Cuál es la importancia del Proyecto Mesoamérica (PM) para el Estado de Guatemala y El Salvador?
2. ¿Por medio de que mecanismo se oficializan los proyectos del PM?
3. ¿Cuáles son los objetivos e intereses propuestos en ese proyecto?
4. ¿Qué tipo de implicaciones orientan el accionar del PM?
5. ¿Cuáles son los efectos del PM para las instituciones económicas, el Estado y la población?
6. ¿Cuál es el objeto de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)?
7. ¿En torno a qué intereses gira la RICAM?
8. ¿Cuáles considera que son las ventajas y desventajas que trae la implementación de los proyectos de la RICAM (Corredor Pacífico, Corredores Interoceánicos y Ramales y Conexiones complementarias) para Guatemala y El Salvador?
9. ¿Considera que la ubicación geográfica de la infraestructura de la RICAM obedece a intereses geopolíticos?
10. ¿De qué manera los proyectos de la RICAM reflejan el interés nacional guatemalteco y salvadoreño?
11. ¿A quiénes favorecen principalmente tales proyectos?
12. ¿Cuáles son las consecuencias de la implementación de la RICAM para la población guatemalteca y salvadoreña en general?
13. ¿Cuáles son los intereses que guían el accionar de los Estados de Guatemala y El Salvador en cuanto a la ejecución de la RICAM?
14. ¿De qué manera los proyectos de la RICAM se reflejan en las políticas exteriores de los Estados de Guatemala y El Salvador?
15. ¿Cómo intervienen las potencias extranjeras en el territorio guatemalteco y salvadoreño con respecto a la RICAM en el marco del PM?

## ANEXO 2

### FORMATO DE CUESTIONARIO



Nombre: \_\_\_\_\_ Rango de edad: \_\_\_\_\_  
Profesión: \_\_\_\_\_ Cargo: \_\_\_\_\_  
Fecha: \_\_\_\_\_ Lugar: \_\_\_\_\_

La problemática tratada en esta investigación es respecto a las: **Implicaciones geopolíticas del Proyecto Mesoamérica. Estudio de Caso: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en los Estados de Guatemala y El Salvador 2011-2012.**

1. ¿Conoce el Proyecto Mesoamérica (PM)?
2. ¿Cuál es la importancia del Proyecto Mesoamérica (PM)?
3. ¿Por medio de qué mecanismo se oficializan los proyectos del PM?
4. ¿Cuáles son los objetivos e intereses propuestos en ese proyecto?
5. ¿Qué tipo de implicaciones orientan el accionar del PM?
6. ¿Cuáles son los efectos del PM para las instituciones económicas, el Estado y la población?
7. ¿Conoce alguno de los proyectos relacionados con el PM? ¿Cuáles?
8. ¿Cuál es el objeto de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)?
9. ¿En torno a qué intereses gira la RICAM?
10. ¿Cuáles considera que son las ventajas y desventajas que trae la implementación de los proyectos de la RICAM (Corredor Pacífico, Corredores Interoceánicos y Ramales y Conexiones complementarias) para Guatemala y El Salvador?
11. ¿Considera que la ubicación geográfica de la infraestructura de la RICAM obedece a intereses geopolíticos hegemónicos?
12. ¿De qué manera los proyectos de la RICAM reflejan el interés nacional guatemalteco y salvadoreño?
13. ¿A quiénes favorecen principalmente tales proyectos?
14. ¿Cuáles son las consecuencias de la implementación de la RICAM para la población en general de Guatemala y El Salvador?
15. ¿Cuáles son los intereses que guían el accionar de los Estados de Guatemala y El Salvador en cuanto a la ejecución de la RICAM?
16. ¿De qué manera los proyectos de la RICAM se reflejan en las políticas exteriores de los Estados de Guatemala y El Salvador?
17. ¿Cómo intervienen las potencias extranjeras en el territorio guatemalteco y salvadoreño con respecto a la RICAM en el marco del PM?

**ANEXO 3**  
**Grupos de poder económico nacionales en Guatemala y El Salvador**

<b>País</b>	<b>Grupo</b>	<b>Familia propietaria</b>	<b>Área de trabajo</b>
<b>GUATEMALA</b>	CABCORP	Castillo	Operaciones varias (Bebidas, banca, medios de comunicación, comercio...)
	Cervecería centroamericana	Castillo	Operaciones varias (Industria, comercio, construcción...)
	La Fragua	Paiz	Operaciones varias (Banca, supermercado, agroindustria, bienes raíces)
	Multi-inversiones	Gutiérrez-Bosch	Operaciones varias (Banca, agroindustria, restaurantes, medios de comunicación...)
	Novella	Novella	Operaciones varias (Industria del cemento, bienes raíces, energía, papel...)
	Pantaleón	Pantaleón	Operaciones varias (Agroindustria, banca, bienes raíces...)
<b>EL SALVADOR</b>	Adoc	Palomo Meza	Calzado
	Agrisal	Meza Ayau	Operaciones varias (Bebidas, hoteles y centros de negocios, agroindustria...)
	Banco Agrícola	Baldocchi- Dueñas , Kriete	Operaciones bancarias
	Cuscatlan	Bahaia y Cristiani	Operaciones bancarias
	De Sola	De Sola	Operaciones varias ( turismo, agroindustria, bienes raíces, hoteles ...)
	Sigma	Grupo de salvadoreños y guatemaltecos	Industria gráfica y papelera
	Poma	Poma	Operaciones varias (Desarrollo inmobiliario, banca, industria y servicios)
	Quiroz	Quiroz	Distribución y financiamiento de vehículos
	Simán	Simán	Almacenes
	Taca	Kriete	Operaciones varias (Transporte aéreo, hoteles, banca...)

Fuente: Elaboración propia con base en Segovia (2005) Integración real y grupos de poder económico en América Central págs. 62-70.