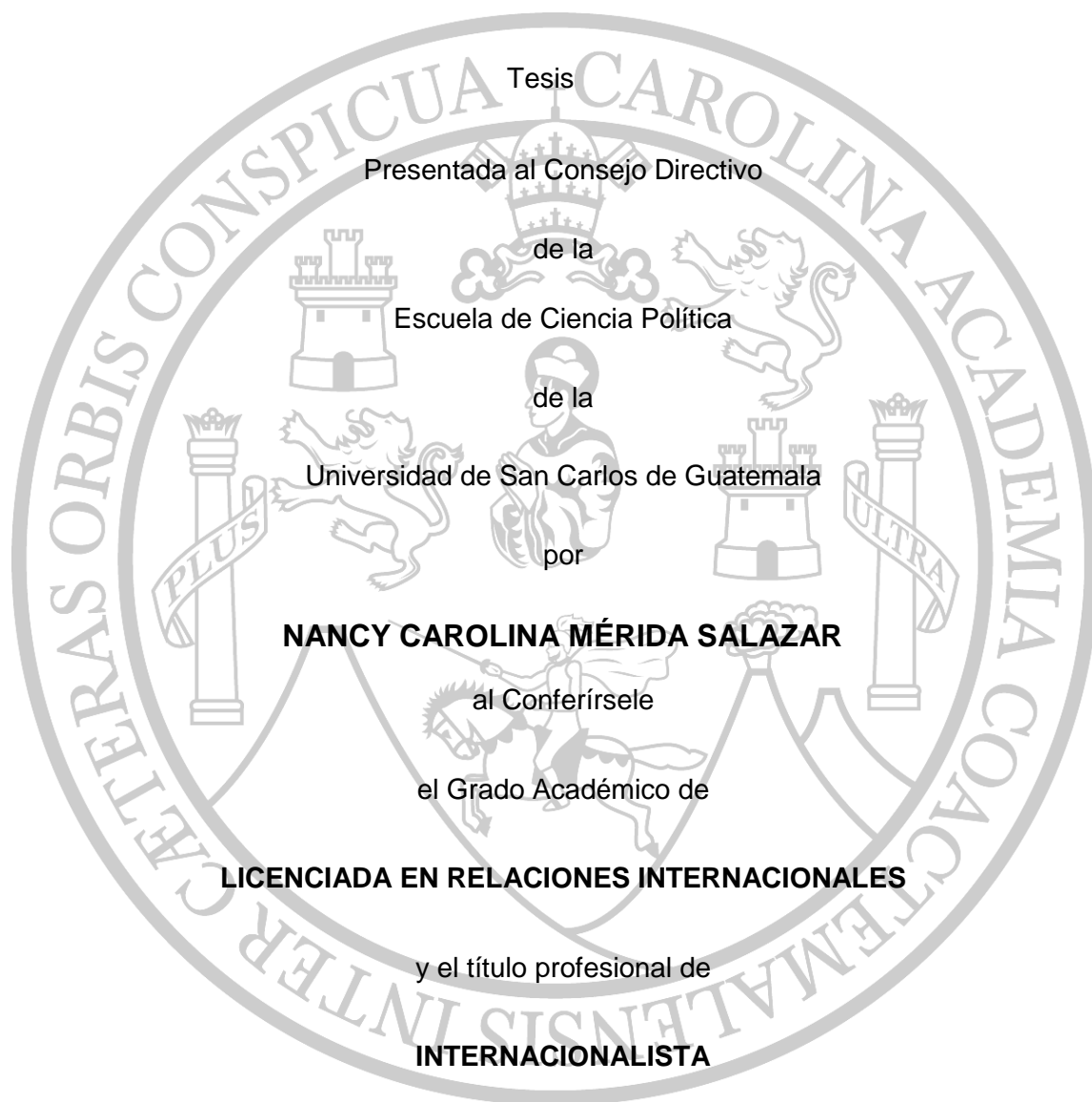


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

**BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED
DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA: CASO CARRETERA CA- 2
OCCIDENTE, AÑO 2013-2014**



Guatemala, abril de 2016

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

RECTOR MAGNÍFICO

Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

SECRETARIO GENERAL

Dr. Carlos Enrique Camey Rodas

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

DIRECTOR: Dr. Marcio Palacios Aragón
VOCAL I: Lic. Henry Dennys Mira Sandoval
VOCAL II: Licda. Carmen Olivia Álvarez Bobadilla
VOCAL III: Licda. Ana Margarita Castillo Chacón
VOCAL IV: Br. María Fernanda Santizo Carvajal
VOCAL V: Br. José Pablo Menchú Jiménez
SECRETARIO: Lic. Marvin Norberto Morán Corzo

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN GENERAL DE CONOCIMIENTOS

COORDINADORA: Licda. Ingrid Adriana Rivera Barillas
EXAMINADOR: Lic. Marcio Palacios Aragón
EXAMINADOR: Lic. Mario Augusto Castro Orantes
EXAMINADORA: Licda. Otilia Ixmucane Gómez
EXAMINADOR: Lic. Luis David Winter Luther

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN PÚBLICO DE TESIS

DIRECTOR: Dr. Marcio Palacios Aragón
SECRETARIO: Lic. Marvin Norberto Morán Corzo
EXAMINADOR: Lic. Williams Alejandro Álvarez de León
EXAMINADOR: Lic. Rubén Corado Cartagena
COORDINADORA: Licda. Ingrid Adriana Rivera Barillas


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, ocho de abril de dos mil dieciséis.-----

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: ““**BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA: CASO CARRETERA CA-2 OCCIDENTE, AÑO 2013-2014**”, presentada por el (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR** Carnet No. **200515245**.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Dr. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política

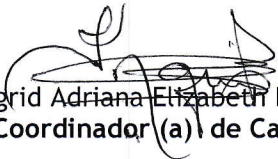


Se envía el expediente
c.c.: Archivo
10/javt

ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día siete de abril de dos mil dieciséis, se efectuó el proceso de verificar la incorporación de observaciones hechas por el Tribunal Examinador, conformado por: Lic. Williams Alejandro Álvarez de León, Lic. Rubén Corado Cartagena y Licda. Ingrid Adriana Elizabeth Rivera Barillas, Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales, el trabajo de tesis: **“BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA: CASO CARRETERA CA-2 OCCIDENTE, AÑO 2013-2014”**. Presentado por el (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR** Carnet No. **200515245**, razón por la que se da por **APROBADO** para que continúe con su trámite.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

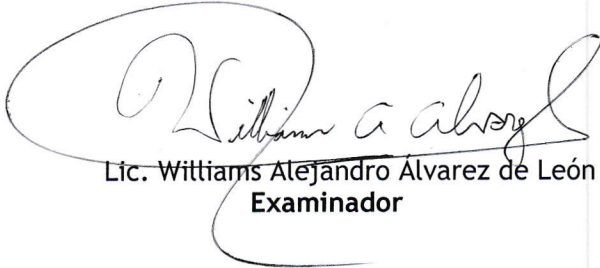

Licda. Ingrid Adriana Elizabeth Rivera Barillas
Coordinador (a) de Carrera




c.c.: Archivo
9/ javt

ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día veintidós de septiembre de dos mil quince, se realizó la defensa de tesis presentada por el (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR** Carnet No. **200515245**, para optar al grado de Licenciado (a) en **RELACIONES INTERNACIONALES** titulada: **“BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA: CASO CARRETERA CA-2 OCCIDENTE, AÑO 2013-2014”** ante el Tribunal Examinador integrado por: Lic. Williams Alejandro Álvarez de León, Lic. Rubén Corado Cartagena y Licda. Ingrid Adriana Elizabeth Rivera Barillas, 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. Williams Alejandro Álvarez de León
Examinador


Lic. Rubén Corado Cartagena
Examinador


Licda. Ingrid Adriana Elizabeth Rivera Barillas
Coordinador(a) de Carrera



c.c.: Archivo
8b /jvt



ECP

TRICENTENARIA
Escuela de Ciencia Política

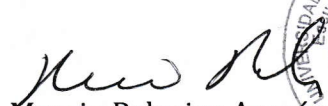
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, doce de agosto del año dos mil quince.-----

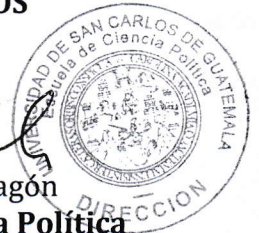
ASUNTO: El (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR**, carnet no. **200515245** continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Lic. Luis David Winter Luther 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"


Dr. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política



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

ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA UNIVERSIDAD SAN CARLOS DE GUATEMALA
CIUDAD UNIVERSITARIA, ZONA 12, EDIFICIO M-5
TELÉFONOS: 2418 - 8701, 2418 - 8702 Y 2418 - 8703
[HTTP://CIENCIAPOLITICA.USAC.EDU.GT](http://CIENCIAPOLITICA.USAC.EDU.GT)

Guatemala, agosto 11 de 2015

Lic. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho

Estimado Lic. Palacios.

En atención a la asignación como Asesor de Tesis de la estudiante, Nancy Carolina Mérida Salazar, en el tema de investigación denominado: BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA, CASO: CARRETERA CA-2 OCCIDENTE, AÑO 2013-2014 ; tengo el honor de dirigirme a usted para manifestarle que desde el momento en que se oficializo dicha designación, he tenido a bien orientar y revisar el trabajo de investigación elaborado por la estudiante.

En tal virtud, considero que el trabajo se realizó con alto nivel de profesionalismo científico y académico, por lo que se convierte en un estudio de apoyo directo a los interesados en conocer la realidad de la temática. Por aparte, se considera un documento valioso producido por la Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial de la Escuela de Ciencia Política que se preocupa por el desarrollo del país.

Por lo tanto, la Tesis reúne los requisitos exigidos por la Escuela, y en consecuencia el dictamen es FAVORABLE para que dicha Tesis continúe con los trámites correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad de reiterarle, la seguridad de mi más alta y distinguida consideración.

Atentamente



Lic. David Winter Luther

Asesor
Internacionalista
Colegiado: 1490



Escuela de Ciencia Política

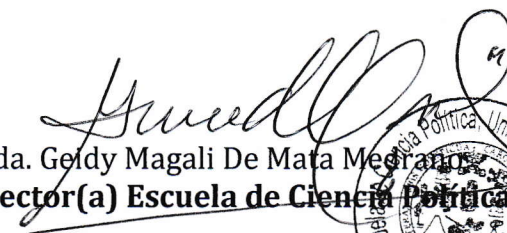
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, veintiséis de mayo del dos mil catorce-----

ASUNTO: El (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR, carnet no. 200515245** 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, Lic. Luis David Winter Luther para que brinde la asesoría correspondiente y emita dictamen.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Gedy Magali De Mata Meo
Director(a) Escuela de Ciencia Política



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



Guatemala, 22 de mayo del 2014

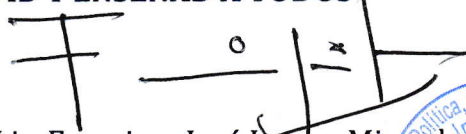
Licenciado(a)
Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a)
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata

Me permito informarle que para desarrollar la tesis titulada **“BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA: CASO CARRETERA CA-2 OCCIDENTE, AÑO 2013-2014”**. Presentado por el (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR**, carnet no. **200515245** puede autorizarse como Asesor (a) a Lic. Luis David Winter Luther.

Cordialmente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


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, diecinueve de mayo del dos mil catorce-----

ASUNTO: El (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA
SALAZAR, Carnet No. 200515245** 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, 16 de mayo del 2014.

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: **“BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA: CASO CARRETERA CA-2 OCCIDENTE, AÑO 2013-2014”**. Presentado por el (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR**, carnet no. **200515245**, 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. Marcio Palacios Aragón
Coordinador(a) del Área de Metodología



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



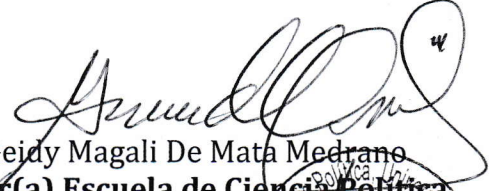
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, catorce de mayo del dos mil catorce-----

ASUNTO: El (la) estudiante **CAROLINA MÉRIDA SALAZAR**,
carnet No. 200515245, 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, 7 de mayo del 2014

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: **BENEFICIOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESTINADA A LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN GUATEMALA: CASO CARRETERA CA-2** Propuesto por el (la) estudiante **NANCY CAROLINA MÉRIDA SALAZAR, Carnet No. 200515245** 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 Dios Todo Poderoso, mi Salvador, Padre fiel, consolador, amigo y sustento diario. Mi agradecimiento es infinito, no hay nada que yo pueda hacer para compensar tu amor y misericordia.

Me has acompañado en las noches más oscuras para luego regalarme los más hermosos amaneceres; has reconfortado mi alma y secado mis lágrimas para colocar una sonrisa aún en los momentos más tormentoso.

Te dedico este logro a ti Señor, por tu presencia desmesurada en todo momento, por tu amor, misericordia, promesas y esperanzas para toda mi vida. Por el regalo de vida de hoy, para que comparta uno de los días más importantes de mi vida junto a las personas que amo.

Me has bendecido con la familia más maravillosa, que a pesar de la distancia siempre estamos cerca.

Simplemente te lo dedico Señor, porque eres el único que comprende mi corazón y porque no hay palabras ni acciones que pueden expresar la gratitud que siento hoy hacia ti, en mis propias fuerzas jamás lo hubiera logrado, sin embargo, me has dotado de un espíritu de valentía y has cumplido tu promesa de que ***Todo lo puedo en Cristo que me fortalece.***

A mi familia

Porque han sabido amarme, comprenderme, apoyarme y animarme a lo largo de mi vida. Porque este triunfo no es personal sino de cada uno de los integrantes de la familia.

AGRADECIMIENTOS

- A Dios
Por su amor e incomparable socorro, por escuchar siempre mis plegarias y atender mis necesidades emocionales, espirituales y materiales. Razón por la que hoy se materializa este logro para tu honra y gloria.
- A mis padres
Mario Mérida Salas y Aura Leticia Salazar Catillo, por su amor incondicional, consejos, cuidado, apoyo y por enseñarme con el ejemplo las mejores lecciones de vida.
- A mis hermanos
Lizardo, Mariela y Rolando Mérida Salazar, por ser los mejores hermanos que Dios me pudo dar. Por sus consejos, apoyo, ánimo y oraciones; gracias porque los tres son un ejemplo para mi vida.
- A mi hija
Paula Carolina Alquijay Mérida, porque es mi vida entera. La motivación de mi esfuerzo para ser una mejor persona cada día.
- A mi esposo
Pablo Alquijay, por ser mi apoyo y compañero de lucha.
- A mis sobrinos
Marco Cifuentes Mérida, Timoteo Cifuentes Mérida y Elizabeht Mérida Puac porque son tres razones mas de alegría y motivación para ser una mejor persona.
- A mis cuñados
Cindy Puac y Robin Cifuentes, quienes son como unos hermanos para mí, gracias por sus palabras de ánimo en momentos angustiantes y por incluirme en sus oraciones.
- A mis amigos
María José Urias Ovalle, Lourdes García y Victor Rubio, por su cariño y apoyo. Más valen dos que uno porque si caen, el uno levanta al otro.

A mi Alma Máter Gloriosa y Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala por instruirme en conocimiento para servirle a mi país.

A mis Asesores y David Winther Luther, William Alvarez, Ingrid Rivera y Rubén Catedráticos Corado por todo su apoyo y conocimiento compartido para alcanzar esta meta.

ÍNDICE GENERAL

| | Pág. |
|--------------|------|
| Acrónimos | |
| Introducción | i |

Capítulo I

Aspectos teóricos y metodológicos

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1.1 Justificación | 1 |
| 1.2 Estado del arte | 2 |
| 1.3 Planteamiento del problema | 3 |
| 1.4 Delimitación | 4 |
| 1.5 Marco teórico | 5 |
| 1.6 Preguntas generadoras | 11 |
| 1.7 Objetivos de la investigación | 11 |
| 1.8 Metodología | 12 |

Capítulo II

| | |
|--|----|
| Diagnóstico del trayecto de la ruta vial CA-02 Occidente | 15 |
| 2.1 Corredor del pacífico | 15 |
| 2.1.1 Escuintla | 18 |
| 2.1.2 Suchitepéquez | 19 |
| 2.1.3 Retalhuleu | 20 |
| 2.1.4 Quetzaltenango | 21 |

| | |
|--|----|
| 2.1.5 San Marcos | 21 |
| 2.2 Infraestructura vial en la costa sur | 23 |
| 2.3 Condiciones generales de la ruta vial CA-02 Occidente | 24 |
| 2.4 Agroindustria azucarera en la costa sur | 28 |
| 2.5 Agroindustria de palma africana y piñon en la costa sur | 29 |
| 2.6 Microeconomía de la producción agrícola en la ruta CA-02 Occidente | 30 |
| 2.6.1 Pequeña producción de maíz-ajonjolí | 32 |
| 2.6.2 Pequeña producción de plátano | 33 |
| 2.7 Rasgos de la pobreza en la costa sur | 35 |

Capítulo III

Préstamo -2079- proyecto vial: Rehabilitación de la ruta existente y ampliación a cuatro carriles de la ruta CA-02 Occidente

| | |
|---|----|
| 3.1 La cooperación internacional para infraestructura vial | 37 |
| 3.2 CA-02 Occidente producto de la cooperación internacional | 39 |
| 3.3 Proceso de negociación y legalización para el inicio del proyecto de “rehabilitación de la ruta existente y ampliación a cuatro carriles de la ruta CA-02 Occidente | 40 |

| | |
|---|----|
| 3.4 ¿Por qué se considera cooperación internacional y no un préstamo convencional para el proyecto CA-02 Occidente? | 41 |
| 3.5 Montos financieros ejecutados en la CA-02 Occidente, 2013-2014 | 42 |
| 3.6 Beneficios de la CA-02 Occidente en Guatemala | 45 |
| 3.7 La infraestructura vial es desarrollo | 47 |
| 3.8 Carretera CA-02 Occidente en el marco del desarrollo | 50 |
| 3.9 Un poder paralelo interesado en la expansión y mejoramiento de la red vial nacional | 57 |
| 3.10 Aspectos positivos de la ruta CA-02 Occidente | 58 |
| 3.10.1 Aspectos socioeconómicos positivos de la CA-02 Occidente | 59 |
| 3.10.2 Aspectos perdurable de la CA-02 Occidente | 64 |

Capítulo IV

Análisis de los beneficios de la cooperación internacional para la red vial, caso: carretera CA-02 Occidente años 2013-2014

| | |
|---|----|
| 4.1 Beneficios de la cooperación internacional a través de la carretera CA-02 Occidente | 69 |
| 4.2 Grupos de incidencia endógenos y exógenos que promueven el desarrollo en el suroccidente del país | 72 |

| | |
|-------------------|----|
| 4.3 Fortalezas | 74 |
| 4.4 Oportunidades | 76 |
| 4.5 Debilidades | 77 |
| 4.6 Amenazas | 79 |
| Conclusiones | 81 |
| Bibliografía | 83 |

Anexos

| | |
|--|----|
| Anexo 1 Formato de entrevista | 87 |
| Anexo 2 Decreto 29-2012 aprobación de préstamo para CA-2 | 89 |
| Anexo 3 Acta de inicio de ejecución de obra CA-2 Occidente | 93 |

ÍNDICE DE EQUEMAS

| | |
|---|----|
| Esquema No.1 | |
| Esquema de transporte intermodal en el pacífico | 56 |
| Esquema No.2 | |
| Visión del Plan de Desarrollo del Pacífico | 67 |

FOTOGRAFÍAS

| | |
|--------------------------------|----|
| Fotografía No.1 | |
| Trabajos en la CA-02 Occidente | 53 |

ÍNDICE DE MAPAS

| | |
|---|----|
| Mapa No.1 | |
| Corredor del pacífico del RICAM | 17 |
| Mapa No. 2 | |
| Localización de la ruta CA-02 Occidente | 22 |
| Mapa No. 3 | |
| Departamentos y municipios que colindan con el corredor vial paralelo al litoral del pacífico | 27 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla No.1 | |
| Fuentes y clasificación de la Cooperación Internacional | 8 |
| Tabla No.2 | |
| Parque automotor nacional 2010 | 25 |
| Tabla No. 3 | |
| Tasa de crecimiento de movilización en puerto quetzal | 31 |
| Tabla No. 4 | |
| Montos financieros ejecutados 2013-2014 de la CA-02 Occidente | 44 |

ACRÓNIMOS

| | |
|----------|---|
| ASZASGUA | Asociación de Azucareros de Guatemala |
| BCIE | Banco Centroamericano de Integración Económica |
| BID | Banco Internacional de Desarrollo |
| BIRF | Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento |
| BNDES | Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social del Brasil |
| CAFIC | Comité Coordinador de Asociaciones Agrícolas, Comerciales, Industriales y Financieras |
| CERIGUA | Centro de Reportes Informativo sobre Guatemala |
| CIV | Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda |
| COFINEX | Coordinadora de Financiamiento Externo |
| DGC | Dirección General de Caminos |
| DOT | Dirección de Ordenamiento Territorial |
| DR-CAFTA | Dominican Republic-Central America Free Trade Agreement |
| FODA | Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas |
| INE | Instituto Nacional de Estadísticas |
| KFW | Kreditanstalt für Wiederaufbau |
| MARN | Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales |

| | |
|----------|---|
| MICIVI | Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda |
| ONU | Organización de Naciones Unidas |
| PM | Proyecto Mesoamérica |
| PNUD | Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo |
| PPP | Plan Puebla Panamá |
| PRIAG | Programa Regional de Reforzamiento a la Investigación Agronómica de Granos en Centroamérica |
| PTE | Perfil Técnico Económico |
| RICAM | Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas |
| SEGEPLAN | Secretaría General de Planificación de la Presidencia |
| TNC | The Nature Conservancy |
| UNESCO | Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura |

INTRODUCCIÓN

En el marco de las relaciones internacionales cada vez se hace más imprescindible el fortalecimiento de las relaciones mutuas, en un mundo tan dinámico y poco convencional las necesidades y demandas aumentan para todos; lo que genera una dependencia mutua. Por una parte la demanda de recursos naturales, materia prima, mano de obra barata etc., es cotizada; y para otros la necesidad de producto manufacturado, tecnología de punta y recursos financieros se constituyen una necesidad.

La relación mencionada, ha llevado a las relaciones de dependencia para los países del sur, generando así las relaciones Norte-Sur, que dictan la necesidad de un país sub desarrollado a someterse a uno desarrollado quien tiene control sobre el otro; actualmente esta situación se ha estancado como producto del fortalecimiento de las relaciones sur-sur en donde países de condiciones similares se alinean para contrarrestar las problemáticas, esto ha dado vida a la creación de diversos mecanismos de diálogo y concertación de propuestas para solucionar determinados padecimientos.

Los procesos de integración y cooperación internacional son cada día más habituales, la dinámica mundial obliga a los países a unificarse de tal manera que no se comprometa la independencia territorial pero que se fortalezcan las relaciones comerciales, la actividad económica y por ende el desarrollo social humano; todo en un contexto de los principios que dictan los convenios y tratados internacionales.

De tal forma que si existe mayor unión hay mayor fuerza, la convergencia de intereses es el mejor aliciente para que estos procesos hayan cobrado tanta relevancia, en estos casos la unión hace la fuerza y para presentar mejor a los países subdesarrollados estos mecanismos permiten enfrentarse ante el mundo con diversidad de opciones de recursos sociales, económicos y políticos.

Pese al sometimiento que a lo largo de la historia ha desgastado a la región latinoamericana, un grupo de países de la región de Mesoamérica decidió tomar las riendas de su economía y desarrollo tras la creación de un mecanismo comercial de

común interés y que favorecido de las condiciones geopolíticas se germina (tras el descontento socio político del sur este mexicano), la propuesta integracionista del Plan Puebla Panamá que posteriormente evoluciona y se constituye en un mecanismo de desarrollo para la región mesoamericana, tras abordar el eje de la movilidad terrestre contemplando una sola carretera que se comunique entre sí, aun a través de las fronteras en el corredor mesoamericano.

De tal forma se empieza esta investigación en torno a los Beneficios de la Cooperación Internacional destinada a la red de infraestructura vial en Guatemala: caso carretera CA- 2 Occidente, año 2013-2014; que trató sobre los incentivos y resultados que nacen de los financiamientos brindados a Guatemala destinados a proyectos viales.

La investigación se desarrolló en cuatro capítulos, adecuadamente relacionados en torno al tema, que van de lo teórico a lo analítico con sus respectivas bases metodológicas hasta finalizar con un análisis holístico cuya aplicación teórica permitió concluir y proponer respecto a las proyecciones viales en el territorio nacional de la CA-02 Occidente.

En el capítulo I, se desarrollaron las bases de la investigación con los aspectos teóricos y metodológicos; brindando una pequeña reseña de la Cooperación Internacional en Guatemala para la CA-02 Occidente como herramienta del desarrollo, además se determina lugar y tiempo de ejecución del nuevo proyecto y se plantearon las interrogantes a las cuales se dio respuesta.

El capítulo II está compuesto por el diagnóstico del litoral del pacífico en conjunto y la relación con los países por los que atraviesa esta vía, no obstante se presta un especial énfasis al trayecto del mismo por Guatemala que recorre paralelo al océano pacífico, lo que permitió un estudio más amplio a los departamentos en los que genera incidencia la CA-02 Occidente, la dinámica económica de la región y sus principales cultivos de producción, además, el estado y distribución de los caminos y carreteras viales denominadas rutas departamentales que interceptan con la CA-02 Occidente y tienen origen en comunidades de los departamentos aledaños a la vía principal y sobre su relación entre sí mismos.

En el capítulo III, se realizó una reseña de la Cooperación Internacional para infraestructura vial y de cómo esta carretera se constituye producto de esa cooperación, también se profundiza en el desarrollo del trámite legal y administrativo que es ejecutado por el MICIVI en donde se contienen los montos financieros desembolsados y ejecutados a junio de 2014. Por otra parte se determina los beneficios de la CA-02 Occidente que se contemplan en el Perfil Técnico Económico que elaboró la Dirección General de Caminos, mismos que se encaminan a promover el desarrollo de la región valiéndose de todos los elementos humanos, productivos y geográficos que utilizados adecuadamente pueden generar un desarrollo sostenible a todo nivel.

Por último, en el capítulo IV se hizo una evaluación holística de factores mediante un análisis FODA que permitió articular la teoría del desarrollo endógeno con los elementos que tiene la región suroccidente, dejando de manifiesto también los aspectos que pueden vulnerar la efectividad del proyecto.

Finalmente, toda la investigación permitió concluir para posteriormente emitir recomendaciones derivado de juicio de valor, sustentados a lo largo de la investigación.

CAPITULO I

Aspectos teóricos y metodológicos

1.1 Justificación

En el marco de las Relaciones Internacionales, frecuentemente se realizan transacciones de todo tipo, especialmente las monetarias y financieras que van destinadas a la ejecución de diversos proyectos dirigidos a fomentar el crecimiento y por ende el desarrollo de las sociedades que forman parte de la Comunidad Internacional y especialmente a los países en vías de desarrollo, dentro de los cuales figura Guatemala.

En Guatemala la cooperación externa se asocia básicamente con corrupción e ineptitud en el manejo de fondos, que con buena intención son trasladados al país en el marco de las relaciones de amistad que han nacido producto de la integración del país a un Sistema Internacional.

De ahí surgió la necesidad de determinar el potencial de beneficios que trajo consigo el proyecto CA-02 Occidente; no existen documentos que despierten el interés por realizar una crítica a corto, mediano o largo plazo a cerca del proyecto mencionado; pero aún más motivador se constituyó conocer si existen beneficios reales derivados de la ejecución de este proyecto o si solamente se trató de un compromiso político adquirido con el afán “simpatizar” con la Comunidad Internacional.

Fue necesario aportar a la academia los alcances, beneficios e importancia que representa para Guatemala la ejecución del proyecto CA-02 Occidente, respecto a sus Relaciones Internacionales en el ámbito comercial, social y político.

1.2 Estado del arte

La cooperación financiera es una esfera dentro de la cooperación internacional lo cual se refiere a todas las canalizaciones en forma de recursos financieros que se traducen en créditos o donaciones que vienen desde países donantes hacia países receptores cuyo fin va orientado al desarrollo del país al que se le concede la transferencia.

El tema de Cooperación Internacional ha sido uno de los más estudiados y analizados en el área de las Relaciones Internacionales, dentro de diferentes contextos; no obstante, la investigación planteada denominada “*Beneficios de la Cooperación Internacional destinada a la red de infraestructura vial en Guatemala: caso carretera CA- 2 Occidente, año 2013-2014*”, permitió detectar la escasez de investigación al respecto, a pesar de que gran parte de la cooperación internacional se ha destinado a proyectos de infraestructura vial.

Entre los documentos útiles para la realización de esta investigación se encontró la tesis que se denomina “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 Debbie Susaine Yool Reyna (2013); documento que fue de valioso respaldo para conocer, definir y describir las especificaciones teóricas y técnicas de la carretera CA-2 occidente, por cuanto, la investigación refiere a los corredores viales planificados para ejecución en Guatemala y en donde contiene a el corredor vial del pacífico.

Otros documentos, como el Plan de Desarrollo del Pacífico y el documento de Perfil Técnico Económico de la CA-2 Occidente; fueron de relevancia para concretar objetivos y mediciones previas y posteriores a la ejecución del proyecto vial de la carretera CA-02 Occidente, en el marco del desarrollo social y económico de acuerdo a los modelos de interacción y evolución de los grupos habitantes a lo largo de la zona de Cocales, El Zarco, Coatepeque y Tecún Umán.

El proyecto tuvo como fin primordial atender a una carencia de movilidad terrestre, en el futuro se puede usar ampliamente para diversas finalidades sociales y económicas

que pueden ser de mucho beneficio para la región; no obstante, también pueden existir riesgos, grupos delictivos se pueden aprovechar del proyecto, generando así problemáticas de carácter político con lamentables consecuencias.

Esta investigación contribuye a los interesados de las bondades de la infraestructura vial y su papel en el desarrollo socio-económico de Guatemala, al análisis de los riesgos y propuestas para alcanzar el óptimo uso y desempeño de la red vial nacional a través de lo investigado sobre los beneficios de la CA-02 Occidente en Guatemala.

Según el artículo No. 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo:

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda como parte del Organismo Ejecutivo tiene como función la formulación de políticas y dar cumplimiento al régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país, al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y el espacio aéreo, a la obra pública, a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología y a la política de vivienda y asentamientos humanos (Ley del Organismo Ejecutivo, 1997.p.14-15).

Derivado de eso el CIV se propuso a través de la Coordinadora de Financiamiento Externo de la Dirección General de Caminos la gestión y ejecución del proyecto CA-02 occidente con la colaboración financiera de Organismos Regionales y Sub Regionales en donde figura el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y el Banco Nacional de Desarrollo Social (BNDES) del Brasil.

1.3 Planteamiento del problema

Con el argumento que la consolidación empresarial del modelo de agro exportación de la costa sur representa beneficio y riqueza al país; poco se ha avanzado en tratar de armonizar otros intereses comunes para beneficio de los diferentes actores que habitan en el territorio. Es importante proponer un plan de desarrollo de la costa sur en donde los diferentes actores que hoy por hoy allí habitan y usan el territorio puedan

encontrarse y concertar las oportunidades existentes para la población local. (SEGEPLAN/DOT, 2001.p.7)

Tomando como base, el precepto anterior, el problema radica en el subdesarrollo económico, social y político que prevalece para la región sur occidente del país pese a los recursos ambientales y geográficos privilegiados de la región.

Guatemala como miembro activo en el marco de las Relaciones Internacionales constantemente se vuelve sujeto de crítica internacional por los escasos niveles de vida que se mantiene en el país y al mismo tiempo lo vuelve sujeto de Cooperación Internacional del cual demandaran resultados. De acuerdo a lo mencionado es necesario determinar ¿Cuáles son los beneficios recibidos de la Cooperación Internacional en el ámbito social, político y económico que trae consigo la ejecución del Proyecto CA-2 Occidente? y ¿Cómo contribuye al desarrollo de la población local de la región sur occidente de Guatemala circuncidante la ejecución del proyecto CA-02 Occidente en los ámbitos económico, social y político?.

1.4 Delimitación

Unidad de Análisis

- Objetivos de la ejecución del Proyecto CA-2 Occidente.

Periodo Histórico

- Años 2013- 2014, que de acuerdo al acta No. 01-2013 de fecha 24 de Junio de 2013 de la División de Supervisión de Construcciones de la Dirección General de Caminos, se establece el inicio de la obra de rehabilitación y ampliación a cuatro carriles de la carretera CA-2 occidente.

Ámbito Geográfico

- La delimitación geográfica se sitúa en Guatemala, región Occidente; Cocalés - El Zarco- Coatepeque - Tecún Umán, derivado de que es el tramo carretero en el cual se está ejecutando la obra.

1.5 Marco teórico

Tomando como base fundamental los acuerdos y convenios internacionales que fomentan las relaciones de amistad y cooperación internacional de los cuales Guatemala es signatario, surgió una serie de propuestas, con el interés de dar primordial importancia a la negociación y ejecución de proyectos de infraestructura vial; para lo cual el Gobierno de la República de Guatemala solicitó apoyo financiero para la construcción y ampliación de una serie de carreteras a nivel nacional a lo largo de muchos años.

Plan Puebla Panamá institucionalizado como Proyecto Mesoamérica, constituye una iniciativa en la que convergen las estrategias de desarrollo para la Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI, localizada desde el sur este de México hasta Panamá y del cual Guatemala forma parte. El PM contribuirá a la integración y desarrollo integral sustentable de la región Mesoamericana, en donde Guatemala gestionó el proyecto de la carretera CA-02 Occidente que forma parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas -RICAM-.

El mejoramiento y ampliación de la carretera CA-02 Occidente Tramo Cocales - El Zarco- Coatepeque - Tecún Umán, forma parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas y es comprendida como un programa para transporte del Proyecto Mesoamérica, que es el mecanismo de integración y desarrollo que potencializa la complementariedad y la cooperación entre los países (Belize, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana), a fin de ampliar y mejorar sus capacidades y de hacer efectiva la instrumentación de proyectos que redunden en beneficios concretos para las sociedades en materia de infraestructura, interconectividad y desarrollo social (Portal oficial del Proyecto Mesoamérica, 2013. en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>).

Atendiendo a la similitud de problemas en la región mesoamericana, se forma este bloque de cooperación sur-sur, con el afán de contrarrestar problemas de carácter socioeconómico utilizando como herramienta la red de transporte multinacional, cuyo

propósito es promover flujo comercial con mayor facilidad para generar desarrollo y alcanzar bienestar en la población para contrarrestar los índices de subdesarrollo.

El Nóbel de Economía, Amartya Sen distingue dos tipos de pobreza, la pobreza de renta ligada directamente a los escasos ingresos económicos, es decir, la recepción de efectivo para la obtención de bienes y/o servicios; y la pobreza debido a la privación de capacidades que significa la precariedad de servicios sociales básicos comunes en una población (salud, educación, infraestructura, agua potable etc.).

Derivado del sub desarrollo nacional en lo económico y en una serie de males sociales (pobreza, pobreza extrema, desnutrición, insalubridad, analfabetismo, corrupción etc.) desencadenados a lo largo de la historia nacional y que sigue siendo evidente en la historia inmediata del país a través de las transmisiones en las cadenas de radio y televisión nacional, se tornó ineludible la participación en proyectos de cooperación regional de carácter sur- sur, para conseguir equidad de condiciones sociales y de negociación con los demás países involucrados, en relación a proyectos de desarrollo.

Amartya Sen define la cooperación para el desarrollo humano como libertad, un proceso de expansión de las libertades reales de que disfrutaban los individuos (Amartya Sen, 1998); por otro lado Gómez y Sanahuja lo definen como conjunto de actuaciones, realizadas por actores públicos y privados, entre países de diferente nivel de renta con el propósito de promover el progreso económico y social de los países del Sur, de modo que sea más equilibrado en relación con el Norte y resulte sostenible (Gómez y Sanahuja, 1999).

Dicho en palabras más exactas “ el término cooperación internacional está constituido por el conjunto de acciones que derivan de los flujos de intercambio que se producen entre sociedades nacionales diferenciadas en la búsqueda de beneficios compartidos en los ámbitos del desarrollo económico y el bienestar social, o bien, que se desprenden de las actividades que realizan tanto los organismos internacionales que integra el Sistema de las Naciones Unidas como aquellos de carácter regional, intergubernamentales o no gubernamentales en cumplimiento de intereses internacionales particularmente definidos, (Secretaría de Relaciones Exteriores,

Dirección General de cooperación Técnica y Científica, 2013. En: http://dgctc.sre.gob.mex/?que_es).

Las negociaciones en el marco de la –RICAM- contemplan el proyecto vial CA-02 Occidente, mismo que se desarrolla con \$399,400,000.00 proporcionados por el Banco Centroamericano de Integración Económica –BCIE- y el Banco de Desarrollo del Brasil –BNDES-.

La Cooperación fue de carácter gubernamental (Scarlett Marina Álvarez Orellana, 2012.p.299), los gobiernos unieron esfuerzos para ejecutar una intervención para proporcionar un medio de solución a la problemática del sub desarrollo nacional para inducir al país a establecer compromisos nacionales para alcanzar el bienestar común.

Además, de acuerdo con Álvarez Orellana se determinó que la cooperación para este proyecto fue de carácter multilateral (Scarlett Marina Álvarez Orellana, 2012.p.299), como se mencionaba los gobiernos de los países adscritos al –BCIE- (El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica) y por otra parte el -BNDES- fueron quienes aportaron las finanzas para ejecución de obra.

Según Álvarez, la cooperación se refiere a todos los flujos y transferencias monetarias y/o financieras que sean trasladadas para financiar proyectos orientados al desarrollo del país receptor, en palabras más sencillas es todo el dinero que se traslada para la ejecución de obras a un determinado país beneficiario. De acuerdo a la clasificación de la autora, el financiamiento otorgado es financiero y reembolsable, lo que implica que el dinero concedido tiene condiciones crediticias, es un préstamo con condiciones favorables para reintegrar el mismo, el Estado de Guatemala cuenta con intereses relativamente favorables y también con plazos o períodos de gracia más extensos (Scarlett Marina Álvarez Orellana, 2012.p.299-233).

Tabla No. 1

Fuentes y clasificación de la Cooperación Internacional

| Fuentes | Clasificación de cooperación | Actores |
|------------------------------|---|---|
| Cooperación gubernamental | <ul style="list-style-type: none"> • Bilaterales • Multilaterales | <ul style="list-style-type: none"> • Gobiernos • Organismos multinacionales |
| Cooperación no gubernamental | <ul style="list-style-type: none"> • Ong's • Sociedad civil • Privados | <ul style="list-style-type: none"> • Ong's • Sociedad civil • Empresas |
| Fondos mixtos | <ul style="list-style-type: none"> • Gubernamentales • No gubernamentales | <ul style="list-style-type: none"> • Mixtos |

Fuente: Elaboración propia en base a la clasificación de Scarlett Marina Álvarez Orellana.

La historia de la cooperación se ha caracterizado por plantear iniciativas cuyo objetivo es regular la actividad económica de manera que tenga efectos distributivos más justos entre los países. Este tipo de ayuda constituye una herramienta importante dentro del marco del crecimiento económico y la comunicación, especialmente cuando dicha ayuda se utiliza para proyectos de infraestructura vial creando una herramienta de conectividad y desarrollo comercial para los países en subdesarrollo.

El modelo de la Teoría del desarrollo asevera que: “El desarrollo económico local es un proceso de crecimiento y cambio estructural de la economía de una ciudad, comarca o región” (Vázquez Barquero, 2000. p:22).

Existen tres Modelos Alternativos de Desarrollo según Germán Valcárcel- Resalt (1999); sostiene que todos los modelos van en la misma línea y que todos convergen en un mismo punto; las definiciones a continuación:

➤ Desarrollo local:

Para algunos autores el desarrollo local es, ante todo, una organización a construir, con la ayuda de la información que relaciona a actores públicos y privados, comprometidos en una dinámica común para un proyecto territorial; una acción global de movilización de los actores locales, con el fin de valorizar los recursos humanos y materiales de un territorio dado manteniendo una negociación o diálogo con los centros de decisión económicos, sociales y políticos en donde se integran y de los que dependen (Werner, 1999.p. 499).

Brevemente, cabe definir el desarrollo comunitario y local como un proceso global, integrado y sostenible de cambio social; protagonizado por la comunidad, organizada en un territorio bien definido, que participa activamente en el aprovechamiento de los recursos locales, humanos, materiales, naturales, financieros y sociales, para la mejora de sus condiciones de vida (Orduna, 2000.p.68)

Es preciso afirmar que el desarrollo local representa unos procesos de cambio social que favorece el crecimiento económico y al constituirse en sostenible propicia las condiciones para un progreso permanente dentro de una comunidad lo que se traduce en desarrollo para cada individuo.

➤ Desarrollo endógeno:

El concepto de este tipo de desarrollo fue promovido por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y se basa principalmente en la utilización de los recursos de una región por sus mismos pobladores para la satisfacción de sus necesidades, en palabras sencillas se trata de un auto abastecimiento y auto control de los recursos culturales, políticos y económicos; en limitadas palabras es un total aprovechamiento del territorio.

El territorio representa una agrupación de relaciones sociales, es también el lugar donde la cultura local y los rasgos locales no transferible se superponen. Es el lugar donde el hombre y los negocios establecen relaciones, donde instituciones públicas y locales intervienen para la regulación social (Furió, 1996.p.105).

De tal forma que en este desarrollo, el papel predominante es liderado por los actores locales quienes tienen el control sobre los recursos de su territorio y de forma casi paralela un escalón abajo se encuentran los actores públicos y privados.

➤ Etnodesarrollo:

Si bien el desarrollo es comúnmente asociado al crecimiento económico como principal elemento del progreso, algunos teóricos ven ésta postura como eminentemente economista.

Acá se sobrevalora el aspecto cultural, es este factor el que determina las necesidades, problemas y aspiraciones de una sociedad para posteriormente resolver las problemáticas y satisfacer las necesidades de los individuos de una colectividad.

Bonfil Batalla, plantea el etnodesarrollo en un nivel político: impulsar o crear las condiciones para el etnodesarrollo, implica fundamentalmente fortalecer y ampliar la capacidad autónoma de decisión (Bonfil Batalla, 1999).

Se trata de incluir al pueblo en la toma de decisiones para pasar de una cultura propia a una ajena a través de un proceso decisorio lo que crea un proceso político.

El punto de convergencia de estos tres modelos alternativos de desarrollo, se ubica en la toma de decisiones políticas en función aprovechamiento de los recursos territoriales para mejorar la calidad de vida de las sociedades, cualquiera que sea y que por ende van orientados a generar desarrollo.

El involucramiento a todo nivel se considera indispensable para la ejecución del proyecto CA-02 Occidente para alcanzar armonía social, económica y política, porque de esa armonía depende el éxito o fracaso de sostenibilidad del proyecto a largo plazo.

1.6 Preguntas generadoras

Las preguntas que han generado esta investigación son las siguientes:

- ¿Qué estímulos está recibiendo Guatemala por parte de la Cooperación Internacional destinada a infraestructura vial?
- ¿Qué beneficios se visualizan para Guatemala la ejecución del proyecto CA-2 en las esferas social, política y económica?
- ¿Qué beneficios trae para las áreas Cocales - El Zarco- Coatepeque - Tecún Umán la ejecución del proyecto CA-2 Occidente?

1.7 Objetivos de la investigación

Objetivo General

- Analizar los impactos en el ámbito económico, social y político que pueda generar la ejecución del Proyecto CA-2.

Objetivos Específicos

- Determinar si existen beneficios reales derivados de la rehabilitación y ampliación de la ruta CA-2 occidente.
- Conocer las cifras financieras recibidas de la Cooperación Internacional y las cifras financieras de ejecución por tramo carretero.
- Identificar las estrategias de gobierno a implementar para garantizar sostenibilidad y mantenimiento del proyecto.

1.8 Metodología

Tipo de estudio

En el estudio se utilizó la investigación documental se consultaron documentos relativos al tema que provienen de Segeplan, Ministerio de Comunicaciones, Dirección General de Caminos, tesis, libros, publicaciones, normativas legales y material hemerográfico; también se usó la investigación de campo en donde se realizó entrevistas a las fuentes directas de información como el Coordinador de Financiamiento Externo de la DGC Ingeniero Gustavo Rodas Ceballos y el Encargado del proyecto CA-02 Ingeniero Sergio Navas.

Técnicas

Dentro de las técnicas de campo establecidas se utilizó la entrevista estructurada semiabierta y libre, realizada a expertos involucrados en el tema financiero y técnico de la ejecución del proyecto.

- **Documental:** Para realizar este estudio se realizó consulta de documentos gubernamentales realizados por la Secretaria General de Planificación – SEGEPLAN¹- y la Coordinadora de Financiamiento Externo de la Dirección General de Caminos –DGC²-, así mismo se consultaron libros³, tesis⁴, publicaciones hemerográficas, documentación virtual adquirida en internet y consulta de material audiovisual (noticieros radiales y televisivos).

¹ **Diagnostico del litoral del pacífico.** Guatemala (2011): SEGEPLAN/DOT.

² **Perfil técnico-económico del proyecto CA-02 Occidente.** Guatemala (2012): Dirección General de Caminos.

³ Alonso, J.A & Ocampo, JA. (2011). **Cooperación para el desarrollo en tiempos de crisis.** Madrid: Fondo Cultura. Chacholiades, M. (1992). **Economía Internacional** (2da. Edición). Barcelona, España: Mc Graw Hill.

⁴ Gómez López, María Eulalia (2012) Tesis: **Diagnóstico socioeconómico, potencialidades productivas y propuestas de inversión. Financiamiento de unidades agrícolas (producción de maíz) y proyecto: producción de ajonjolí.** Período 2012. Guatemala, Facultad de CCEE, USAC.

Yool Reyna, DebbieSusaine (2013) Tesis: **Implicaciones geopolíticas del Proyecto Mesoamérica. Estudio de caso: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en los Estados de Guatemala y el Salvador.** Período2011-2012.Guatemala, Escuela CP, USAC.

- **Entrevistas:** Se emplearon dos tipos de entrevista, en primer lugar entrevistas estructuradas conocidas también como formal o estandarizada, para realizar el mismo formato de preguntas a varios expertos, en segundo lugar utilizó la entrevista libre que no tiene una dirección rigurosamente dirigida pero permite el intercambio de información por lo cual propició mayor flexibilidad en la recolección de información, realizadas a expertos en el proyecto CA-2 Occidente en COFINEX y la DGC.

CAPITULO II

Diagnóstico del trayecto de la Ruta Vial CA-02 Occidente

De acuerdo a la Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial, cuyos objetivos radican en armonizar y liberar políticas de transporte, la armonización de normas técnicas, la adopción de marcos legales adecuados para la concesión de infraestructura vial y el desarrollo del mercado de servicios logísticos; se pretende optimizar la captura de beneficios económicos y sociales que justifiquen los elevados costos del proyecto CA-2 occidente.

De conformidad con el Perfil Técnico Económico del Proyecto CA-02 (PTE CA-02 Occidente), esta ruta forma parte del Corredor Pacífico que comienza en la ciudad de Puebla en México, y sigue la costa del pacífico hasta llegar a ciudad de Panamá, cubriendo un largo total aproximado de 3,244 kilómetros en 7 países. Constituyéndose así en la ruta más corta y mejor diseñada para conectar a Centroamérica con el sur de México y Panamá.

Para hacer esto posible, el –BID- preparó una propuesta técnica titulada "Ajuste, Mantenimiento y Operación de la Carretera Tramos del Corredor Pacífico "RICAM". El objetivo de esta cooperación técnica fue preparar todos los estudios de planificación de inversiones, regulación, pre-inversión y elaboración de documentos de licitación a fin de garantizar la suficiencia, la conservación extraordinaria de mantenimiento y operación de todo el Corredor del Pacífico por un período de al menos veinte años, utilizando el sistema más eficiente posible (Perfil técnico-económico del proyecto CA-02 Occidente. Dirección General de Caminos. 2012.p: 6).

2.1 Corredor del Pacífico:

Este inicia su trazo en Puebla México y recorre la costa pacífica hasta Panamá, recorre seis fronteras y siete países y contempla una longitud de aproximadamente 3.160 kilómetros de carretera. Este corredor atraviesa toda Centroamérica y tiene la mejor topografía para desplazarse por la costa pacífica además de atravesar las zonas más

desarrolladas de la región y con puntos comerciales estratégicos como principales ciudades, centros de producción y puertos de la región.

Es dentro de este corredor que está contemplado el proyecto de Rehabilitación y Ampliación a cuatro carriles la Carretera CA-2, tanto Oriente como Occidente de Guatemala, ya que constituirá la conexión entre México al norte y El Salvador al sur.

El corredor del pacífico es uno de los más significativos en Guatemala ya que representa un amplio sector de activación económica para el país, en especial el tramo comprendido en el suroccidente del país, debido a que su situación geográfica permite unificar con México a través de la frontera Tecún Uman, cuyo trayecto atraviesa directamente cinco departamentos siendo estos: Escuintla, Suchitepéquez, Quetzaltenango, Retalhuleu y San Marcos.

A continuación se presentan los aspectos económicos que rigen los departamentos que son la zona de influencia del proyecto en estudio.

Mapa No. 1
Corredor del Pacífico del RICAM



Fuente: Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (2013) Sitio Web Oficial.

2.1.1 Escuintla

Este departamento cuenta con la cualidad de tener suelos fértiles aptos para el cultivo de diversos productos como: caña de azúcar, café, diversidad de frutas propias del clima cálido, diversos granos básicos (arroz, frijol, maíz, trigo), legumbres, hortalizas, bananos, plátanos e incluso plantas de forraje como el sorgo.

El clima y sus extensiones son aptas también para la crianza de ganado vacuno, equino y porcino; no obstante, de acuerdo al Perfil Técnico Económico de la CA-02 Occidente (en adelante denominado PTE-CA-02 Occidente) la mayor parte del ganado vacuno se designa a la exportación.

Por su diversidad productiva y comercial, se le conoce a Escuintla como un departamento eminentemente agropecuario que se ve favorecido por la irrigación de varios ríos con afluentes de grandes extensiones, entre ellos se encuentra el Michatoya, Guacalate, Coyolate, Nahualate, Madre Vieja y María Linda. Además, se producen artesanías especialmente de carácter costero como conchas y caracoles, y también artículos de pesca, la comercialización de estos productos no los caracteriza específicamente.

Por otra parte, la agroindustria está presente con grandes ingenios azucareros, fábricas de papel, cartón, licoreras, aceites y té de limón.

El comercio forma parte de un renglón importante de su economía, cuenta con magníficas vías de comunicación que facilitan la transportación de productos, y el movimiento portuario y turístico permiten la ocupación a gran cantidad de sus habitantes (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.48).

Este departamento cuenta con magníficas carreteras asfaltadas de doble vía que lo comunican con otros departamentos y con sus municipios, entre las principales la Centroamericana CA-02 y la Interoceánica CA-09; y la mayoría de sus Municipios se encuentran conectados por rutas departamentales y nacionales (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.48).

2.1.2 Suchitepéquez

Este departamento al igual que Escuintla, se constituye uno de los más ricos en el tema de producción agropecuaria; en lo agrícola sobresalen cultivos como el tabaco, café, hule, cacao, arroz, frijol, maíz, caña de azúcar, ajo, legumbres y algodón de calidad superior. Cuenta también con fuentes hídricas que dotan de fertilidad a los terrenos de la región que los vuelve aptos para la producción agrícola, cabe mencionar que de acuerdo al PTE-CA-02 Occidente en la parte sur de este departamento los terrenos son casi planos que se ven beneficiados de algunos ríos caudalosos como el Nahualate, Samalá, Madre Vieja, Coyolate, Ican, y Nimá principalmente, esto influye directamente sobre la variedad de cultivos que se cosechan en esa región y en la calidad del sector pecuario también.

En Suchitepéquez se da muy buena crianza de diversas razas de vacuno, por lo que en este tema también destacan las empresas de la región que se dedican al procesamiento de productos lácteos de reconocida calidad.

Respecto al tema industrial, derivado de las grandes extensiones territoriales dedicadas al cultivo de caña de azúcar, sobresalen los ingenios azucareros, sin embargo, también se reciben beneficios de las cosechas de café, destacan fábricas de hielos, licores, cementos, algunas clases de aceite y en menor grado la producción de artesanías propias de la región.

Este departamento por tener un clima variado, y dentro de su extensión territorial limita con las playas del Pacífico, posee un uso de la tierra capacitado para la siembra de todo tipo de cultivos, bosques, frutales, ganado vacuno, etc. Siendo de excelente calidad (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.54). .

Entre las carreteras principales, además de las rutas nacionales, está la Internacional del Pacíficos CA-2, cuenta también con carreteras departamentales, caminos roderas, y veredas que unen a la cabecera con sus poblados y propiedades rurales. Cuenta con 263 kilómetros de asfalto y 313 kilómetros de terracería (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.54).

2.1.3 Retalhuleu

Retalhuleu es uno de los departamentos más importantes de la república, por su riqueza natural, su agricultura, industria, comercio, y magníficas vías de comunicación, tanto viales, como aéreas. Su cabecera es una de las plazas más importantes de la región; su suelo fertilísimo da cabida a valiosas haciendas de ganado vacuno con grandes repastos, así como no menos importantes de fincas de café y terrenos propios para cultivo en gran escala, especialmente maíz, frijol, arroz, cacao, caña de azúcar, algodón, etcétera. Sus bosques han contenido hule, zarzaparrilla, madera de construcción y ebanistería, plantas medicinales, tintóreas y tánicas (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.56-57).

De acuerdo a la percepción mencionada, Retalhuleu cuenta con una posición geográfica privilegiada que permite un amplio desarrollo comercial, además el puerto de Champerico permite el progreso turístico y comercial; este departamento en específico cuenta con las características apropiadas para construir una vida propia con los elementos más importantes para el desarrollo.

La principal carretera que atraviesa el departamento es la Internacional del Pacífico CA-02, que de la frontera con El Salvador hacia el este, entronca con el sistema vial de México hacia el oeste. A la Vez la CA-02 enlaza con las principales carreteras del país (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.57).

Otras dos rutas asfaltadas de importancia, son la que de la cabecera conduce al puerto de Champerico, así como la que parte de la CA-02 al norte de la cabecera Municipal de San Sebastián hacia la cabecera de Quetzaltenango. Cuenta también con caminos, roderas y veredas que unen la cabecera con sus municipios, poblados y propiedades rurales (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.57).

2.1.4 Quetzaltenango

Es considerada una de las ciudades más importantes de Guatemala, por reunir diversos centros de relaciones económicas y sociales en distintos aspectos, tales como servicios de salud, centros educativos, instancias públicas, culturales, industriales, agrícolas etc. Con la cualidad de estar a la cercanía de otros departamentos.

Su agro economía, depende del monocultivo de la palma africana para la elaboración de aceites y biocombustibles; además, el café, arroz, maíz, ajonjolí, hule, frutas y legumbres (manzana, lechuga, brocolí). También hay crianza de ganado especialmente del vacuno.

Cuenta con atractivos turísticos para la activación económica en este aspecto; algunos destinos para realizas caminatas como la reserva natural del Cerro del Baúl, Cerro Quemado, Siete Orejas, aguas termales de las fuentes Georginas y otras más extremas como la laguna de Chicabal son algunos de los destinos más característicos del departamento de Quetzaltenango.

Colinda al norte con el departamento de Huehuetenango; al este con los departamentos de Totonicapán y Sololá; al sur con los departamentos de Suchitepéquez y Retalhuleu; al oeste con el departamento de San Marcos (PTE-CA-02, 2012.p.57).

2.1.5 San Marcos

Este departamento colinda al norte con Huehuetenango, al este con Quetzaltenango, al sur con Retalhuleu y al oeste con México.

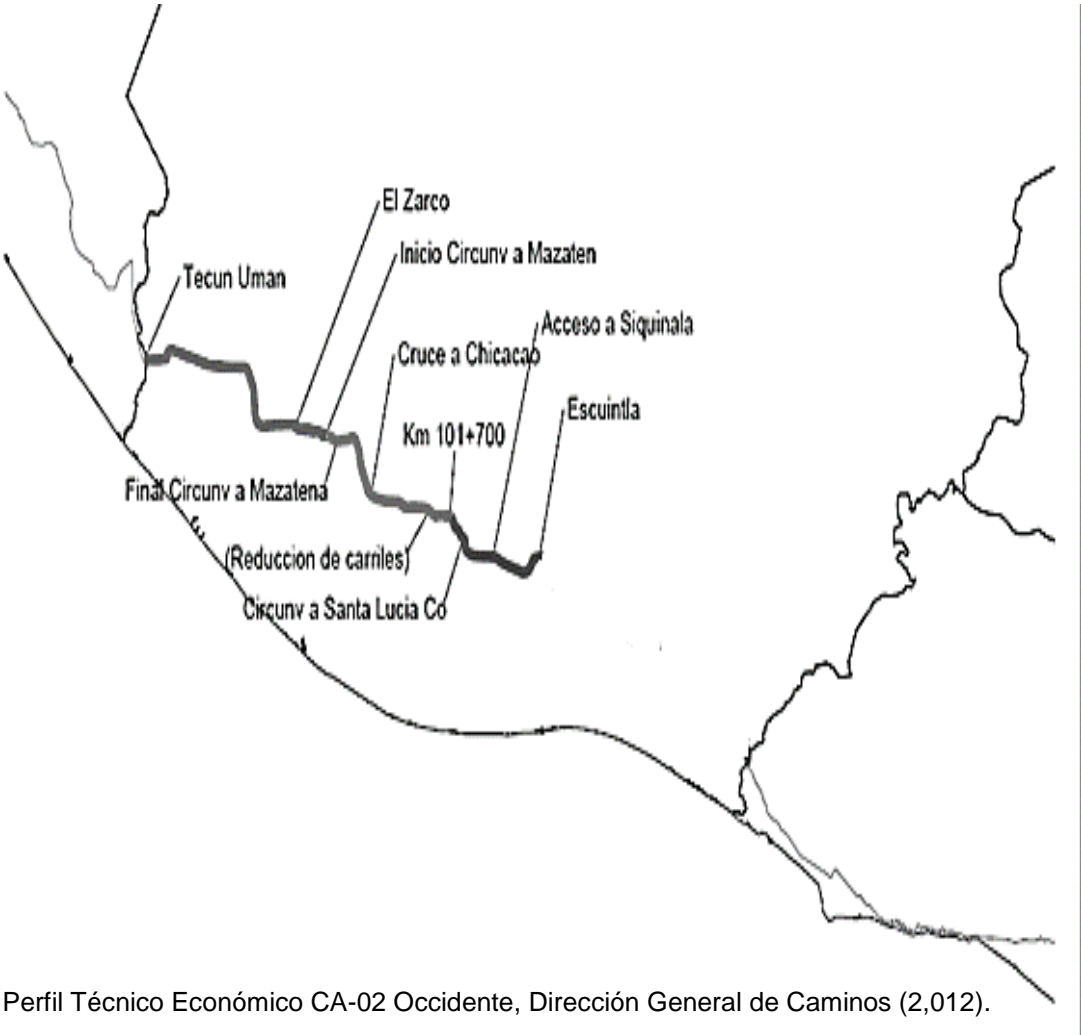
El departamento está unido a los vecinos por medio de rutas nacionales, entre las cuales como principales están la Ruta Nacional 1, la Ruta Nacional 12 Sur, Ruta Nacional 12 Norte, así como por la carretera Internacional del Pacífico CA-2 Occidente que llega a la frontera con México (PTE-CA-02 occidente, 2012.p.59).

Conforme a los datos mencionados, se ha registrado que en ese departamento existen 1,024.43 kilómetros de carreteras, con 287 kilómetros debidamente asfaltados y 478 kilómetros inconvenientemente descuidados y son de terracería, además 258.73 kilómetros son caminos rurales (de segundo orden).

Su producción agrícola se basa en el cultivo de trigo, avena, cebada, papa, granos básicos, caña de azúcar, banano, cacao, entre otros. Además la crianza y comercialización de ganado vacuno, equino y ovino.

Industrialmente se desarrolla en productos tejidos manufacturados provenientes de lana y algodón.

Mapa No. 2
Localización de la Ruta CA-02 Occidente



Fuente: Perfil Técnico Económico CA-02 Occidente, Dirección General de Caminos (2,012).

2.2 Infraestructura Vial en la Costa Sur

A nivel de conectividad interregional y nacional, la dificultad de movilidad horizontal paralela al litoral Pacífico (principalmente en la parte occidental) limita la integración y comunicación entre comunidades vecinas, limita acciones y procesos productivos y no permite darle valor agregado a los procesos productivos locales. El desarrollo de la conectividad puede activar el desarrollo local, pero es importante plantearlo en función de atender con una lógica regional y de desarrollo para los habitantes del territorio (SEGEPLAN/DOT,2011.p.13).

En Guatemala se distinguen tres tipos de carreteras, su clasificación se debe a la atención y cuidado que se pone en las mismas; el detalle es el siguiente:

- ❖ Las de primer orden: Son las de mayor longitud y amplitud, son también más utilizadas para conectar ciudades importantes, en ellas se presta mayor atención al mantenimiento ya que son totalmente asfaltadas, por ejemplo, la carretera Panamericana que conecta a Guatemala con México y El Salvador, la carretera Interoceánica que conecta Puerto Barrios y Puerto Quetzal además la carretera Costanera que tiene un recorrido paralelo a la costa del pacífico.
- ❖ Las de segundo orden: Suelen ser carreteras de menor longitud y amplitud también son asfaltadas pero se les presta menor atención por lo cual presentan mucho deterioro y son muy vulnerables en temporadas climáticas de lluvia, son muy susceptibles a truncarse por derrumbes o deslizamientos de tierra, estas vías son comunes como rutas alternas o complementarias de una de primer orden, no obstante , hay mayor cantidad de estas y son las conforman los accesos a las regiones productivas en la costa sur.
- ❖ Las de tercer orden: Son caminos rústicos⁵ de terracería, muy susceptibles a la variabilidad del clima, suelen ser intransitables en época de invierno lo que provoca que estas queden inhabilitadas poco más de un cuatrimestre al año.

⁵ Muy comunes para comunicar aldeas entre sí, cuentan con grandes longitudes muy poca amplitud y alta dificultad para realizar el recorrido.

2.3 Condiciones Generales De La Ruta Vial CA-02 Occidente

Antes de iniciar la ejecución de obra; desde el km. 140 en la ciudad de Cocales, donde inicia el proyecto hasta el puente fronterizo Tecún Umán, que es donde termina el proyecto, se encontraban únicamente dos carriles, uno en cada sentido, y no tenían hombros, para un estacionamiento de emergencia o para salvaguardar el borde del pavimento, ante las inclemencias de la humedad causada por la lluvia o por los eventos causados por el paso del tránsito, la señalización se encontraba en regular estado y los drenajes parcialmente revestidos. (PTE-CA-02 Occidente, 2009. p.21).

En el mismo documento, se establece también que de acuerdo a las condiciones anteriores a la ejecución de obra de rehabilitación y ampliación en la CA-02 occidente, los carros demoraban alrededor de 2 a 3 horas en recorrer 140 km. de distancia (entre cocales y la frontera Tecún Uman) a una velocidad promedio de 60 km/hr. Esto de acuerdo a sus características geométricas, la calzada contaba con un ancho de 7.20 metros de ancho distribuido en dos carriles con sentidos contrarios, es decir uno en dirección al occidente y otro al oriente con una longitud de 3.60 metros cada carril; estos datos son característicos de una carretera de sección "B" denominada carreteras de segundo orden, cuyas características son de menor longitud y amplitud, son asfaltadas, presentan mucho deterioro y son muy vulnerables en temporadas climáticas de lluvia, son muy susceptibles a truncarse por derrumbes o deslizamientos de tierra.

En relación a la capacidad de circulación vehicular anterior a el proyecto; según datos del Perfil Técnico Económico, el transito era de entre 6,131 y 13,467 automotores diarios de acuerdo a monitoreo realizado en 2,010 por parte de la Dirección General de Caminos, pese a que las condiciones geométricas contaban con una capacidad máxima de tránsito de 3,000 a 10,000 vehículos diarios; lo que representaba condiciones inseguras de tránsito lo cual obligaba a restringir la velocidad de traslado vehicular e incidía directamente en el tiempo de desplazamiento de un lugar a otro.

El conteo de tránsito realizado en el mes de diciembre de 2010, reporta una demanda para cada uno de los tramos analizados el cual se detalla en la tabla siguiente, vale la pena destacar que el tránsito liviano que corresponde a los automóviles, pick up y microbuses alcanzan un total 69% de las unidades que transitan por el tramo y el tránsito pesado representan el 31% representado a través de los camiones C-2, C-3, C-4 y los buses representan que equivalen a 31% del total de la flota, cabe destacar que el parque automotor nacional supera los dos millones de vehículo para el año 2010 y ha tenido una tasa de crecimiento el año 2005 al año 2010 del 13.8% (Perfil técnico económico CA-02 Occidente, 2012.p.35).

Tabla No.2
Parque automotor nacional, 2010

| AÑO | CANTIDAD | TASA DE CRECIMIENTO |
|------------|-----------------|----------------------------|
| 2005 | 1,080,068 | 1.00% |
| 2006 | 1,302,272 | 20.57% |
| 2007 | 1,558,415 | 19.67% |
| 2008 | 1,760,013 | 12.94% |
| 2009 | 1,942,469 | 10.37% |
| 2010 | 2,064,035 | 6.26% |

Fuente: Perfil técnico económico CA-02 Occidente, 2012.

Los datos mencionados, se relacionan íntimamente con el factor social demográfico. De acuerdo al PTE de la CA-02 Occidente, se establece que el área de influencia se determina a través de la población que se sirve de una u otra forma del proyecto; enumera que el corredor pacífico alcanza a Escuintla, Suchitepéquez, Retalhuleu, el sur de Chimaltenango, el sur d Sololá, el sur de San Marco y el de Quetzaltenango, haciendo referencia a que 1,883,776⁶ millones de habitantes de la región se verán

⁶Según datos obtenidos hasta el año 2012.

directamente afectados de forma positiva del proyecto CA-02 Occidente, representando un 11.4% de la población nacional hasta el año 2012.

Por otra parte, el Instituto Nacional de Estadísticas(en adelante INE) , realizó el último censo poblacional de Guatemala en el año 2002, partiendo de estos datos se hacen proyecciones de crecimiento o densidad poblacional a diez años y que son confiables en ese margen de tiempo, desde luego la precisión de los datos disminuye tras sobrepasar ese límite de tiempo.

Según Marcial Corado del departamento de censos del INE, asegura que por falta de disponibilidad presupuestaria no se ha podido ejecutar un nuevo censo nacional, por lo que para la fecha aún se trabaja en base a proyecciones con el censo del año 2002, derivado de eso las proyecciones ultimas publicadas por el INE corresponden al año 2012, no obstante las proyecciones correspondientes a los años 2013 y 2014 están hechas en base también al censo de 2002, por eso no se descarta que el margen de error de los datos haya aumentado en los últimos dos años.

Una tabla de proyecciones de densidad demográfica por departamento se pueden encontrar en el sitio web del INE, la misma muestra la cantidad de personas que se estima que habitan por km² de territorio de un departamento.

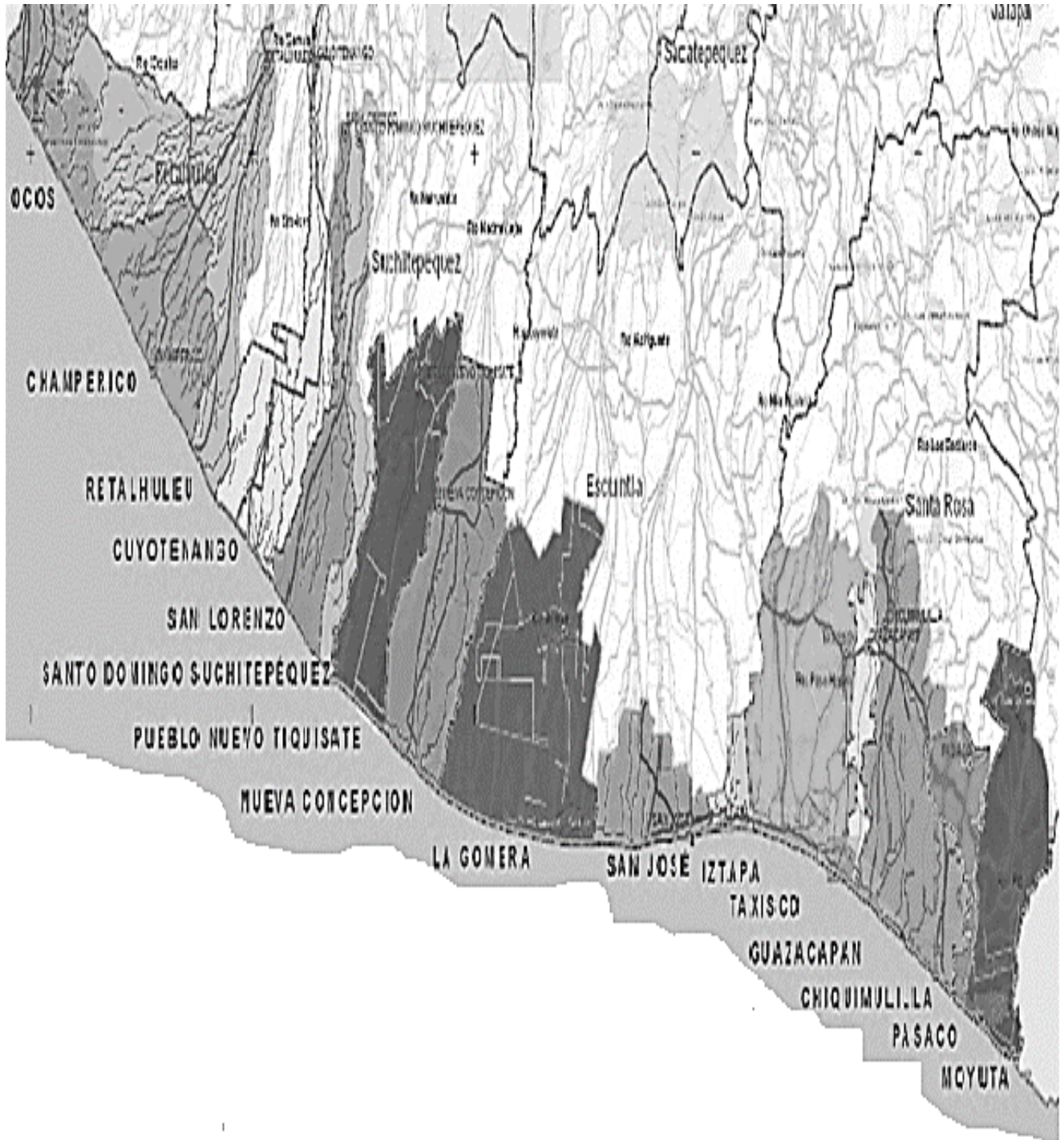
Es decir que, de la población total del país, un 16% goza del beneficio directo de este proyecto vial ya que según las estadísticas 2.472,032 personas habitan la región mencionada de un total de 15.806820 habitantes que hay en todo el país son las que tienen acceso directo a la carretera CA-2 Occidente.

La región de la costa sur, representa también grandes cualidades y aspectos positivos para el desarrollo de Guatemala partiendo de la agroindustria, la actividad agrícola, la pesca artesanal y el turismo que brinda la playa.

Según los estudios realizados y publicados de la Dirección de Ordenamiento Territorial de Segeplan, en la actividad económica, destacan la agroindustria azucarera, la de piñón y palma africana; además los parcelamientos y microparcelamientos dedicados al cultivo de productos tradicionales y no tradicionales.

Mapa No. 3

Departamentos y Municipios que Colindan con El corredor vial paralelo al Litoral del Pacífico



Fuente: Unidad de Ordenamiento Territorial, SEGEPLAN (2,009).

2.4 Agroindustria Azucarera en la Costa Sur

La región del pacífico se caracteriza a nivel nacional y centroamericano por su extensa producción azucarera que va desde el cultivo de la caña de azúcar hasta la exportación del producto final.

A nivel nacional, el Ingenio Pantaleón es el más grande y conocido, no obstante, existen otros en la costa del pacífico dedicados al cultivo y producción del mismo tipo de producto, se estima que son aproximadamente diez ingenios más que comercializan con el azúcar y que son parte activa de la Asociación de Azucareros de Guatemala (ASZASGUA).

Los Ingenios activos en la región del pacífico en 2014, según ASAZGUA publicados en su sitio web oficial <http://www.azucar.com.gt/ingenios.html> son los siguientes:

- **Ingenio Concepción.** Finca Concepción, Escuintla, Guatemala; ubicado sobre la RN-14 a cuatro kilómetros al sur intersecta con la CA-9 sur que recorriendo 5 kilómetros más se encuentra con la ruta principal de la CA-02 Occidente.
- **Ingenio Pantaleón.** Km 86.5 Carretera al Pacífico, Siquinalá, Escuintla, Guatemala, se encuentra directamente sobre la carretera CA-02 Occidente.
- **Ingenio Palo Gordo.** Km. 142.5 Carretera al Pacífico San Antonio Suchitepéquez, Suchitepéquez, Guatemala, ubicado directamente sobre la CA-02 también.
- **Ingenio Madre Tierra.** Km. 87 Finca Los Tarros, Santa Lucía Cotzumalguapa, Escuintla, Guatemala.
- **Ingenio Trinidad.** Km. 72.5 Carretera antigua a Puerto de San José, Masagua, Escuintla, ubicado sobre la CA-9 sur antigua dirigiéndose al norte 14.5 kilómetros, se encuentra con la CA-02 Occidente.

- **Ingenio La Unión.** Km. 90 Carretera al Cerro de Colorado Santa Lucía Cotzumalguapa, Escuintla, Guatemala.
- **Ingenio Santa Ana.** Km. 64.5 Carretera a Santa Lucía Cotzumalguapa. Interior Finca Los Cerritos, Escuintla, Guatemala, ubicado sobre la CA-02 Occidente.
- **Ingenio Magdalena.** Finca Bouganvilia Km. 99.5, Carretera a Sipacate La Democracia, Escuintla, Guatemala, ubicado sobre la RD- ESC-02, 9 kilómetros al norte se encuentra con la CA-02 Occidente.
- **Ingenio El Pilar.** Km. 168 San Andrés Villa Seca, Retalhuleu, Guatemala, ubicado sobre la RD-SCH-08, 3 kilómetros al sur se intercecta con la CA-02 Occidente.
- **Ingenio Tulula.** Km. 4.5 Carretera La Máquina Cuyotenango Suchitepéquez, Guatemala, ubicada sobre la RD-SCH-07 en dirección al norte, se encuentra con la CA-02 Occidente.

De acuerdo con el señor Fernando Quiñones de la DGC, quien se desempeña como Especialista en Adquisiciones de la COFINEX, las ubicaciones mencionadas de cada ingenio muestran el recorrido que se debe realizar para encontrarse con la ruta principal CA-02 Occidente, que es la que finalmente se utiliza para comercializar la mercadería producida de forma interna y externa.

2.5 Agroindustria de Palma Africana y Piñón en la Costa Sur

Esta industria es reciente en Guatemala, sin embargo apuesta a la modernización e innovación tecnológica en el país; desde el año 2009 se produce en territorio nacional el piñón; dicho cultivo permite generar biocombustibles que contribuyen con la conservación del medio ambiente.

El monocultivo es la práctica de cultivar grandes extensiones de terreno con árboles u otro tipo de plantas de la misma especie. Si bien es una forma eficiente y rentable de cultivo desde una perspectiva mercantil, desde el punto de vista ecológico es desastroso (Sánchez, Nicolás, 2009).

Actualmente la producción de este monocultivo está en manos de la empresa Hame S.A./ Suprema S.A. mas identificados con la marca Aceite Olmeca, la gerencia de la empresa estima que actualmente se cultiva el piñón en tierra mayormente arrendada por lo que para financiar producción a gran escala se haría indispensable contar con alrededor de \$10 millones.

De acuerdo al Centro de Reportes informativo sobre Guatemala –CERIGUA-, grandes extensiones de este cultivo se encuentran ubicados en la ciudad de Coatepeque del departamento de Quetzaltenango que se encuentra a 1.5 kilómetros en dirección sur con la carretera CA-02 occidente. Es pertinente mencionar que esta nueva agroindustria aunque reciente es muy prometedora respecto a los beneficios que puede significar para el desarrollo en el medio económico; no obstante, diversas problemáticas han surgido en la región mencionada, pobladores afirman que va en contra de la conservación del medio ambiente en el área en especial por el mal manejo de los desechos y por la eminente tala de árboles que significa el cultivo de palma con el fin de ampliar las extensiones de tierras para este monocultivo lo que desencadena un desbalance ecológico .

Afortunadamente, existen también otro tipo de cultivos a menor escala y que de cierta forma no comprometen al medio ambiente, es decir, que hay producción de carácter agrícola que se desempeña en parcelamientos y microparcelamientos.

2.6 Micro Economía de la Producción Agrícola en la Ruta CA-02 Occidente

Se ha observado el incremento de la agricultura a nivel nacional, y hay que tomar en cuenta que la zona se caracteriza por ser una zona productiva en lo que respecta a la producción de azúcar, ganado, cacao, maíz, frijol, ajonjolí, palma africana entre otros (Perfil Técnico Económico, 2012.p.34).

Dentro de la producción agrícola campesina destaca el cultivo y exportación de ajonjolí y plátano, dicha actividad la desarrollan campesinos a quienes se les adjudicó tierras en forma de parcelamientos y micro parcelamientos.

Si bien es cierto que el sector empresarial azucarero es grande, esta condición no exime que los campesinos minifundistas se desarrollen en la producción de granos básicos, ajonjolí y plátano entre otros que son de consumo común en el mercado nacional, tales como maíz, banano, arroz, cacao, tabaco, tomate, frutas tropicales y también ganadería a pequeña escala; lo que les permite vincularse con casas compradoras de estos productos quienes tienen acceso a redes más grandes de comercialización.

Respecto al aumento del comercio exterior en el PTE-CA-02 se estima que este es un aspecto importante de la ruta ya que consiste fundamentalmente en que se forma en un corredor natural que comunica con el Puerto Quetzal, que se instituye el puerto más importante del Pacífico Centroamericano, de acuerdo con el estudio mencionado, la tasa de crecimiento de la movilización de carga en el puerto Quetzal es de 4.21%. Como se muestra en los datos siguientes.

Tabla No. 3

Tasa de crecimiento de movilización en Puerto Quetzal

| Años | Toneladas métricas movilizadas | Tasa de crecimiento |
|-------------|---|----------------------------|
| 2004 | 5,916,588 | 1.00% |
| 2005 | 7,066,313 | 19.43% |
| 2006 | 7,066,313 | 1.47% |
| 2007 | 7,525,810 | 4.96% |
| 2008 | 6,979,374 | -7.26 |
| 2009 | 6,715,897 | -3.78% |
| 2010 | 7,577,810 | 12.83% |

Fuente: PTE-CA-02 occidente, (2012).p.35

2.6.1 Pequeña producción de maíz- ajonjolí

La costa sur constituye un escenario apropiado para los campesinos en cuanto a la producción de maíz y frijol, sin embargo también se ha desarrollado en considerable medida la producción de maíz- ajonjolí, lo que la ha constituido en la principal región nacional productora de la semilla de ajonjolí. Se estima que para el año de 1990 existían 42.2 miles de manzanas de tierra dedicadas a la siembra de ese producto y seis años más tarde en 1996 casi se duplicó la extensión de tierra de esa región dedicada al cultivo de dicha semilla con un 70.8 miles de manzanas de tierra cultivadas.

Suele ser cuestionable los escasos ingresos que los campesinos productores obtienen como resultado de la venta de su producto, y la respuesta radica en el comercio en cadena que resulta luego del cultivo ya que hay empresas exportadoras de ajonjolí quienes compran el producto a los campesinos y se da una reventa desfavorable para el productor pero ganancias para los empresarios que revenden el producto fuera del país.

Según el Programa Regional de Reforzamiento a la Investigación Agronómica de Granos en Centroamérica (PRIAG. C.A.) se deja de manifiesto la importante fuente económica que representa la producción maíz-ajonjolí justificado por diversas razones dentro de las cuales destaca la experiencia y el adecuado manejo que demuestran los agricultores respecto a sus cultivos y la comercialización del mismo, las condiciones climáticas adecuadas para la producción de ajonjolí y especialmente porque se constituye la principal fuente de ingresos dentro de los campesinos dedicados al cultivo de esta semilla; por otro lado la combinación con el maíz permite otros ingresos a la economía familiar además de proveer para la dieta básica nutricional en la familia.

Se considera que la producción de ajonjolí favorece y mejora los medios de vida para pequeños y medianos productores que respetan las condiciones de siembra y cosecha de la semilla ya que ésta es susceptible en condiciones de extrema humedad como inundaciones.

2.6.2 Pequeña producción de plátano

El plátano es un producto comúnmente cultivado en la costa sur en cantidades muy modestas principalmente destinado al autoconsumo familiar, para alimentar animales o como producto de oferta en mercados locales.

Los usos mencionados para el plátano derivan de la escasa cultura de consumo del mismo en la dieta alimenticia diaria de las familias de la región y por razones culturales que en general a nivel nacional el plátano no constituye un producto básico de consumo como comúnmente ocurre en otros países tropicales.

La producción de plátano que se destina al comercio generalmente se realiza en parcelamientos y microparcelamientos de la costa sur, mientras que otra parte de este cultivo se utiliza como sombra para el cultivo de café.

Cuatro son los principales municipios costeros que se dedican a la producción de esta fruta para el comercio siendo los mismos, la Nueva Concepción, la Máquina, Tiquisate y la Blanca; que posteriormente dirigen el producto a los más grandes mercados en la capital guatemalteca como la Terminal zona 4 y la Central de Mayoreo (CENMA) en Villa Nueva. No obstante a nivel externo también se exporta plátano, siendo los principales mercados El Salvador y en menor grado Honduras.

La extensa producción de plátano puede generar favorables ingresos económicos para quienes lo cultiven ya que tiene importantes características que indican que es de menor cuidado y se favorece en aéreas de bajo riego, se constituye el cultivo más rentable de la zona, es de fácil comercialización y se puede dar en cualquier época del año.

Productos como éste, pueden generar un repunte en la economía familiar de quienes lo cultivan, no obstante la carencia de extensiones de tierra destinadas a la producción de plátano sumado a la poca confianza que se tiene en este producto para lanzarlo más formalmente al mercado exterior estanca la apertura comercial de esta fruta; lo que constituye una oportunidad perdida de ingresos.

Segeplan ha calificado del maíz de la Costa Sur a la pesca, derivado de que esta actividad es sobresaliente en la región, así mismo es sinónimo de subsistencia tanto nutricional/alimentaria como económica ya que la ingesta tradicional de este producto en el área la comercialización a nivel interno y externo ha estado ganando terreno paulatinamente a lo largo de la última década.

Lastimosamente existe poco apoyo y tecnificación para la cosecha y cultivo de pescado, por lo que a la fecha ésta tarea aún se desarrolla de manera artesanal lo que dificulta que el producto sea empacado y transportado de manera correcta poniendo en riesgo la calidad del mismo.

Existen cuarenta y seis comunidades pesqueras que comercializan a través de veinte muelles artesanales y cuarenta y cinco puntos de desembarque (Segura J.,2005.).

Un segundo aspecto que destaca, es el turismo, la región del pacífico es considerada un excelente destino de recreación principalmente por la cercanía a la ciudad. Cada vez es más común para la población citadina viajar a las playas del pacífico que ofrecen el ambiente perfecto para la distracción, eso mismo ha desarrollado la construcción de chalets y casas de playa para hacer más frecuentes las visitas a ese lugar, con esto también se ha favorecido la pequeña y media empresa hotelera para suplir las demandas de la población.

Sin embargo, en términos de turismo internacional, el litoral pacífico todavía no logra constituirse en un circuito de atracción. Los litorales representan un 23% de la oferta hotelera a nivel nacional (MARN-TNC, 2009).

No cabe duda que para el turista nacional el pacífico representa uno de los destinos favoritos a frecuentar, no obstante, el impacto económico que significa no es suficientemente particular para generar mayor crecimiento y desarrollo en la localidad y cuanto menos a nivel nacional es por eso tan indispensable mejorar las condiciones de infraestructura para su promoción ante el turista internacional.

2.7 Rasgos de la pobreza en la costa sur

La región del pacífico, cuenta con la contrariedad de ser un territorio productivo con constante crecimiento económico pero con bolsones de pobreza para los habitantes incluso en algunas regiones se registran casos de extrema pobreza. El acceso a la tierra es privilegiado, se concentra en empresarios por lo que el acceso a la tierra para el resto de la población es difícil y esto repercute de manera directa en los habitantes limitando su desarrollo humano.

Para la región Litoral del Pacífico, el promedio de personas en pobreza generales de 56%, es decir que casi 6 personas de cada 10 viven con menos de la cantidad de recursos indispensables para satisfacer sus necesidades alimentarias y otras importantes para su desarrollo humano como salud, la educación y el transporte (SEGEPLAN/DOT, 2011.p.47).

Pese a los esfuerzos nacionales por reducir la pobreza los avances son casi nulos, solamente siendo parte de la comunidad internacional, diversos proyectos se han ejecutado en aras de promover una vida digna entre los menos privilegiados en donde se hacen presentes los Organismos Internacionales que colaboran estrechamente con los gobiernos de los países periféricos, formulando y promoviendo documentos y proyectos estratégicos para la reducción de la pobreza en el ámbito económico y social, lo que explica el nacimiento de las Metas del Milenio planteadas por la ONU, en donde participa Guatemala.

En Guatemala las condiciones de vida son cada vez menos alentadoras, se estima que el 59% de los municipios del país tienen poco más del 50% de su población en pobreza.

En el pacífico, el promedio de pobreza extrema es de entre el 4% y 12%; alarmante son las cifras para Malacatán y Pasaco en donde los índices sobrepasan el 50% de población con pobreza extrema, lo que explicaría muchos casos de mortalidad infantil y desnutrición en los grupos vulnerables de esos municipios.

Las actividades laborales principales son agrícolas especialmente en la recolección de café y la denominada zafra, que son empleos sumamente inestables ambas se

desarrollan en periodos temporales, a esto se le suma el dato que según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) la dependencia familiar es en una relación de 4:1, lo cual quiere decir que por un individuo económica y laboralmente activo hay cuatro que dependen de su salario para la subsistencia.

Otro dato útil es la brecha entre lo rural y lo urbano, para el año 2002; 4 de cada 10 personas se encontraban en condiciones de pobreza dentro del área urbana, pero en el área rural alrededor de 7 personas de cada 10 viven en esas condiciones; ambos sectores con la condicionante de contar con trabajos informales o de carácter familiar.

Cada vez se acumulan más bolsones de pobreza en el país y aún más en el área rural en donde los indicadores de pobreza extrema apuntan a un 8%. Los datos mencionados dejan de manifiesto la vulnerabilidad de los derechos de los menos privilegiados poniendo en más riesgo la calidad de vida de los pobladores atacados por este fenómeno social.

CAPITULO III

Préstamo -2079-

Proyecto Vial: Rehabilitación de la Ruta Existente y Ampliación a Cuatro Carriles de la Ruta CA-02 Occidente

3.1 La Cooperación Internacional para infraestructura vial

La Cooperación Internacional, se dirige principalmente a países con rezagos socioeconómicos para generar desarrollo, aún más para los países en vías de desarrollo; así lo fundamenta la Carta sobre los derechos y deberes económicos de los Estados.

El artículo 12 inciso 1 de la mencionada carta, expresamente dice así:

“Los Estados tienen el derecho de participar con el asentimiento de las partes involucradas en la cooperación subregional, regional e interregional en su empeño de lograr su desarrollo económico y social. Todos los Estados participantes en esa cooperación tienen el deber de velar por que las políticas de las agrupaciones a las que pertenecen, correspondan a las disposiciones de la Carta y tengan en cuenta el mundo exterior, sean compatibles con sus obligaciones internacionales y con las necesidades de la cooperación económica internacional, y tengan plenamente en cuenta los legítimos intereses de terceros países, especialmente de los países en desarrollo” (Carta sobre Derechos y Deberes Económicos de los Estados, 1974.s/n).

El artículo 14 dice:

“Todo Estado tiene el deber de cooperar para promover una expansión y liberalización sostenidas y crecientes del comercio mundial, y un mejoramiento del bienestar y el nivel de vida de todos los pueblos, en particular los de los países en desarrollo. En consecuencia, todos los Estados deben cooperar con el objeto de eliminar progresivamente los obstáculos que se oponen al comercio y a mejorar el marco internacional en el que se desarrolla el comercio mundial; para estos fines, se harán

esfuerzos coordinados con objeto de resolver de manera equitativa los problemas comerciales de todos los países, teniendo en cuenta los problemas comerciales específicos de los países en desarrollo. A este respecto, los Estados adoptarán medidas encaminadas a lograr beneficios adicionales para el comercio internacional de los países en desarrollo, de modo de obtener para éstos un aumento sustancial de sus ingresos en divisas, la diversificación de sus exportaciones, la aceleración de la tasa de crecimiento de su comercio, teniendo en cuenta sus necesidades en materia de desarrollo, un aumento de las posibilidades de esos países de participar en la expansión del comercio mundial, y un equilibrio más favorable a los países en desarrollo en la distribución de las ventajas resultantes de esa expansión mediante, en la mayor medida posible, un mejoramiento sustancial de las condiciones de acceso a los productos de interés para los países en desarrollo y, cuando sea apropiado, mediante medidas tendientes a lograr precios estables, equitativos y remunerativos para los productos primarios”(Carta sobre Derechos y Deberes Económicos de los Estados, 1974.s/n).

Artículo 17 expone:

“La cooperación internacional para el desarrollo es objetivo compartido y deber común de todos los Estados. Todo Estado debe cooperar en los esfuerzos de los países en desarrollo para acelerar su desarrollo económico y social, asegurándoles condiciones externas favorables y dándoles una asistencia activa, compatible con sus necesidades y objetivos de desarrollo, con estricto respeto de la igualdad soberana de los Estados y libre de cualesquiera condiciones que menoscaben su soberanía” (Carta sobre Derechos y Deberes Económicos de los Estados, 1974.s/n).

En definitiva y al igual que muchos convenios más, la Cooperación Internacional se orienta al desarrollo mediante las relaciones económicas crecientes, adoptando medidas conjuntas para mejorar el flujo comercial y arancelario. Para esto hay muchas condiciones más que se deben de cumplir para propiciar las condiciones necesarias

para cometer el objetivo; en este caso, es claro que la conectividad tanto interna⁷ como externa favorece el flujo de mercancía y por ende el flujo económico también.

Entre las principales Agencias y Organismos de Cooperación Internacional que aportan para infraestructura vial en Guatemala, se encuentran: Agencia de Cooperación Japonesa (JICA), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Banco Internacional de Desarrollo (BID), Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), el Banco Alemán Kreditanstalt Für Weideribauf (KfW), más recientemente el Banco de Desarrollo del Brasil (BNDES) y la Cooperación de Taiwán que ha aportado para la construcción y/o rehabilitación de tramos carreteros secundarios que ayudan a la comunicación vial entre comunidades.

No está de más enfatizar que es al Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda a quien le corresponde administrar financiera y técnicamente los fondos de la cooperación internacional destinados a infraestructura vial en Guatemala.

3.2 CA-02 occidente, producto de la cooperación internacional

Tomando como premisa las características de la ayuda oficial al desarrollo más conocida como Cooperación Internacional para el Desarrollo, los agentes cooperantes siendo estos el Banco de Desenvolvimento Económico del Brasil –BNDES- y el Banco Centroamericano de Integración Económica –BCIE-, bajos los principios dictados por los Convenios Internacionales de corresponsabilidad e interés mutuo fundamentado en el punto anterior; los fondos desembolsados a Guatemala son provenientes de los recursos públicos de Brasil; y de los países miembros del BCIE, ya que esos países han trasladado de buena fe, recursos financieros para mejorar las condiciones de vida

⁷En el capítulo II de esta tesis, ya se menciona la importancia del litoral del pacífico en el desarrollo comercial regional y también los puntos de conectividad terrestre vial con los que conecta el proyecto de la carretera CA-2 Occidente.

de los guatemaltecos de la región del pacífico catalogada nacionalmente como una zona empobrecida pero productiva.

3.3 Proceso de negociación y legalización para el inicio del proyecto de “rehabilitación de la ruta existente y ampliación a cuatro carriles de la ruta CA-2 Occidente”

De acuerdo con Álvarez Orellana en cuanto a las fuentes y tipologías de cooperación internacional, este complejo proceso se formalizó en un marco multilateral de cooperación financiera de carácter reembolsable. Honduras, Nicaragua, El Salvador, y países asociados al BCIE han concedido a Guatemala fondos financieros para la ejecución de la CA-02 Occidente conjuntamente con el BNDES de Brasil.

El día jueves 8 de noviembre del año 2012, el Congreso de la República de Guatemala, publica en el Diario de Centroamérica el Decreto Número 29-2012 la aprobación de las negociaciones para los financiamientos orientados a la ejecución del proyecto en mención.

En el artículo 1 inciso (i) establece el Contrato de Financiamiento mediante la apertura del crédito 11.2.0967 suscrito entre la República de Guatemala y el Banco Nacional de Desenvolvimento Económico y Social de Brasil–BNDES- por un monto de US\$ 280, 000,000.00; y en su inciso (ii) el Contrato de Préstamo Directo número 2079 entre la República de Guatemala y el Banco Centroamericano de Integración Económica – BCIE- por un monto de US\$ 119, 400,000.00.

Para los efectos el BNDES dejó establecido que era de carácter indispensable atender a la condición ineludible de exportar bienes y servicios del Brasil a Guatemala, como garantía de calidad en los trabajos; el exportador de los bienes y servicios adquiridos sería la Constructora Norberto Odebrecht, S.A.

El 14 de noviembre del año 2012 comparecen el señor Pavel Centeno López en su condición de Ministro de Finanzas Públicas y el señor Florentino Fernández Venegas como Apoderado Especial, Judicial y Administrativo del Banco Centroamericano de

Integración Económica para la firma del Contrato de Préstamo Directo-Cofinanciado No. 2079 entre la República de Guatemala y el BCIE.

El 13 de diciembre de 2012 se plasma el Contrato de Obra entre la República de Guatemala y la empresa contratista Norberto Odebrecht S.A. mediante contrato número 053-2012-DGC-C cuya aprobación consta en el Acuerdo Ministerial 1061-2012.

El día 22 de febrero de 2013 comparecen Joao Carlos Ferraz Presidente en ejercicio acompañado Luiz Eduardo por parte del BNDES, el señor Pavel Vinicio Centeno López Ministro de Finanzas Públicas por parte de la República de Guatemala y por otro lado el Interventor Exportador de Bienes y Servicios la Constructora Norberto Odebrecht S.A. para la suscripción del Contrato de Financiamiento mediante la apertura de crédito No. 11.2.0967.1.

Por último se levantó el Acta No. 01-2013 de Inicio de Obra de fecha 24 de junio de 2013, la misma quedó registrada en el Libro de Actas de la Contraloría General de Cuentas No. 0502216 en los folios 66, 67, 68 y 69 respectivamente. Es decir, que en esa fecha se inicia formalmente la ejecución de la obra como tal, tras haber cumplido con los desembolsos necesarios y el anticipo pactado para la constructora.

3.4 ¿Por qué se considera cooperación internacional y no un préstamo convencional para el proyecto CA-02 Occidente?

De acuerdo al Decreto 29-2012 del Congreso de la República de Guatemala, el BNDES financiará el proyecto vial CA-02 Occidente con US\$ 280,000,000.00 con un plazo de 15 años para devolver el dinero incluso con un periodo de 42 meses de gracia, es decir, aplazable por 3 años y medio más de tiempo. Además, realizando pagos semestrales con un 0.5% de intereses anuales sobre saldo y no sobre el monto global concedido.

En el mismo decreto, se establece también que en el caso del BCIE, el monto corresponde a US\$119,400,000.00 para el financiamiento de obra; con un plazo de 20

años para realizar el reintegro y de igual forma con hasta 3 años y medio de período de gracia para hacer efectivo el pago, en este caso no se ligó a ninguna comisión por compromiso, es decir que no se cobrarán intereses de préstamo; no obstante se estableció una comisión de $\frac{1}{4}$ del 1% del monto global del préstamo pagadero en el primer desembolso recibido por parte de Guatemala y haciéndolo efectivo de una sola vez al igual que US\$ 4,500.00 en concepto de evaluación técnica de solicitud del financiamiento. Por otra parte, se estableció que todas las comisiones correspondientes por seguro de exportación, riesgo país, cargos, penalidades que cobre el BCIE deben de ser sufragadas por Guatemala también.

Finalmente se acordó con el BCIE que si Guatemala llegase a incurrir en mora respecto a algún pago a capital o algún otro derivado del contrato de préstamo, se hará un recargo del 3% sobre la obligación en mora hasta el momento que el pago se haga efectivo.

Cabe mencionar, que los gastos en que se incurrirán con el BCIE, son llamados Gastos de Contrapartida Nacional que pueden ser comparables a los denominados gastos administrativos en concepto de movilización de recursos útiles para garantizar el correcto proceso en la ejecución de obra (desembolsos, re embolsos y efectividad de ejecución de obra).

3.5 Montos financieros ejecutados en la CA-02 Occidente, 2013-2014

Algunos datos financieros oficiales proporcionados por el Ministerio de Comunicaciones y analizados por las personas adecuadas en la Coordinadora de Financiamiento Externo de la Dirección General de Caminos, son presentados a continuación.

En el año 2013 el presupuesto de fondos externos fue de \$ 955.999.940,00 de lo cual se ejecutaron \$ 809.614.526,65 lo que arroja un dato de ejecución del 84.69% de la cooperación internacional.

Para el año 2014 se aprobaron en préstamo \$ 1.174.902.998.28 en total para diferentes proyectos viales, sin embargo solamente \$ 354.653.510.03 fueron ejecutados, dejando un saldo de \$ 820.249.488.25.

Los datos expuestos corresponden únicamente a la financiación recibida por parte de los cooperantes, el monto del total del préstamo aumenta con los gastos de contrapartida.

No obstante, los datos muestran que la cooperación internacional destinada a infraestructura vial en Guatemala es bastante significativa y muestra el interés de la misma en contribuir al desarrollo nacional.

Tabla No. 4

Montos financieros ejecutados 2013- 2014 de la CA-02 Occidente

| AÑO | MES | PROGRAMADO (progr. aprobado) | | | | EJECUTADO (Monto Bruto de Estimaciones) | | | |
|-----|------------|------------------------------|--------------|-------------|----------------|---|--------------|-------------|----------------|
| | | TOTAL | % | % Acumulado | ACUMULADO | TOTAL | % | % Acumulado | ACUMULADO |
| | JUNIO | 3.777.342,96 | 0,98 % | 0,98% | 3.777.342,96 | 3.777.342,96 | 0,98% | 0,98% | 3.777.342,96 |
| | JULIO | 5.274.816,21 | 1,37 % | 2,36% | 9.052.159,17 | 5.274.816,21 | 1,37% | 2,36% | 9.052.159,17 |
| | AGOSTO | 4.709.265,23 | 1,23 % | 3,58% | 13.761.424,40 | 4.709.265,23 | 1,23% | 3,58% | 13.761.424,40 |
| | SEPTIEMBRE | 5.404.846,34 | 1,41 % | 4,99% | 19.166.270,74 | 5.404.846,34 | 1,41% | 4,99% | 19.166.270,74 |
| | OCTUBRE | 17.369.614,00 | 4,52 % | 9,51% | 36.535.884,74 | 17.369.614,00 | 4,52% | 9,51% | 36.535.884,74 |
| | NOVIEMBRE | 14.362.887,92 | 3,74 % | 13,24% | 50.898.772,66 | 14.362.887,92 | 3,74% | 13,24% | 50.898.772,66 |
| | DICIEMBRE | 9.781.892,53 | 2,54 % | 15,79% | 60.680.665,19 | 9.781.892,53 | 2,54% | 15,79% | 60.680.665,19 |
| | 2.014 | ENERO | 8.165.854,04 | 2,12 % | 17,91% | 68.846.519,23 | 8.165.854,04 | 2,12% | 17,91% |
| | FEBRERO | 7.925.357,73 | 2,06 % | 19,97% | 76.771.876,96 | 7.925.357,73 | 2,06% | 19,97% | 76.771.876,96 |
| | MARZO | 8.008.625,78 | 2,08 % | 22,06% | 84.780.502,74 | 8.008.625,78 | 2,08% | 22,06% | 84.780.502,74 |
| | ABRIL | 10.934.753,60 | 2,84 % | 24,90% | 95.715.256,34 | 13.289.289,75 | 3,46% | 25,51% | 98.069.792,49 |
| | MAYO | 6.535.530,52 | 1,70 % | 26,60% | 102.250.786,86 | 11.119.516,28 | 2,89% | 28,41% | 109.189.308,77 |
| | JUNIO | 7.965.829,10 | 2,07 % | 28,68% | 110.216.615,96 | 14.663.800,01 | 3,82% | 32,22% | 123.853.108,78 |

Fuente: Ingeniero Sergio Estuardo Navas, Coordinador del Proyecto CA-2 DGC.

3.6 Beneficios de la CA-02 Occidente en Guatemala

El tema de costo-beneficio es complejo de abordar, no obstante sus pilares positivos lo constituyen el desarrollo y los derechos humanos porque fomentar el desarrollo es fomentar una vida digna para los habitantes en completo apego al derecho.

En el marco del desarrollo humano, según la PNUD en su Informe Nacional de Desarrollo Humano 2007/2008, asegura que alcanzar mejores niveles de desarrollo humano tiene un impacto en la economía mediante la ampliación de la capacidad de las personas, su creatividad y su productividad. De acuerdo a esa percepción, invertir en crecimiento económico es indispensable para crear condiciones adecuadas en salud, nutrición, educación, infraestructura etc. para elevar la calidad productiva rural y urbana en el país.

Cuando fueron desarrolladas las políticas del Plan de Desarrollo Vial por el MICIVI se pretendía mayor alcance, para eso nace el Diagnóstico del Litoral del Pacífico y el Plan de Desarrollo del Litoral del Pacífico en un esfuerzo conjunto de las altas autoridades y de la Cooperación Internacional por alterar el status quo de esta región propiciando las condiciones adecuadas para emerger al desarrollo.

Precisamente SEGEPLAN plantea que la visión del desarrollo del litoral del pacífico “consiste en construir una región económicamente competitiva, socialmente integrada y ambientalmente sostenible a partir de las potencialidades compartidas del territorio”. Pese a que se contempla la movilidad desde el espacio aéreo, hídrico y terrestre; en cuanto al último se encuentra contenida la ampliación y rehabilitación de la carretera CA-02 Occidente cuya función radica en promover la competitividad comercial y la generación de empleos principalmente.

Entre los activos que se contemplan para el desarrollo humano se encuentra la infraestructura vial como carreteras y caminos que motivan el incremento de la producción y contribuye a la tecnificación de telecomunicaciones y electricidad, también conexiones entre puertos y aeropuertos para ampliar el comercio y generar mayores índices de personas económicamente activas, esto según los documentos consultados de Segeplan y del PTE-CA-02 Occidente.

Pese a que la extensión de carreteras de terracerías son muchas, gracias a la cooperación internacional y el interés de las autoridades guatemaltecas por poner manos a la obra se ha disminuido gradualmente esta problemática. Se sabe que la cobertura vial contempla adversidades temporales, espaciales y económicas lo cual es evidente muchas veces. No obstante el trabajo ha sido progresivo, prueba de ello es la carretera CA-02 Occidente que desde sus inicios ha dado frutos.

Un factor a tomar en cuenta por las autoridades al momento de distribuir la red vial nacional es examinar los kilómetros totales de carreteras asfaltadas y caminos por departamento, por lo que es lógico que los departamentos con menor área geográfica tengan menor infraestructura vial; por el contrario el área sur y occidente que tienen mayor extensión territorial tienen también una red vial desarrollada y más grande que también depende de los recursos, industria y comercio del lugar. Otro aspecto no menos importante pero destacable es que la red vial se da proporcional a su población, es decir que a mayor densidad poblacional mayor densidad vial asfaltada para su población, aunque en la realidad en varios casos departamentales esta última es la excepción a la regla.

Un aspecto que no se menciona directamente pero que va implícitamente incluido, es el interés del sector empresarial en incidir en la expansión y mejoramiento de la red vial de carreteras asfaltadas y caminos para diversificar y exportar su producto, queda claro que la región del pacífico cuenta con las características necesarias para que se focalice la ejecución de un proyecto de red vial como lo es la rehabilitación y ampliación a cuatro carriles de la carretera CA-02 Occidente. El proyecto incluye rehabilitación debido al continuo uso y desgaste de la carretera CA-02 Occidente para la transportación de productos de exportación nacional, se hace imprescindible ampliar dos carriles más para aumentar la eficiencia en la entrega del producto exportado y motivar a mayor productividad, y es ahí donde los más interesados son los empresarios; claro está que la región tiene el potencial de producción y comercialización que amerita que se amplíen dos carriles más, sumado al continuo desgaste que lleva la carretera por la misma actividad productiva-comercial.

Porter, M. afirma que “compañías más productivas requieren trabajadores más hábiles, mejor información, procesos gubernamentales más eficientes, mejor infraestructura, mejores proveedores, instituciones de investigación más avanzadas”. Proveer de infraestructura al pacífico guatemalteco y al país entero dinamiza las actividades económicas y promueve la inversión en territorio nacional lo que permite proporcionar bienestar y una adecuada calidad de vida a la población (Porter, M., 2001).

3.7 La infraestructura vial es desarrollo

Si se está de acuerdo con los modelos de desarrollo expuestos en el primer capítulo, se coincide con la postura de que el desarrollo se rige principalmente por el crecimiento económico, si se parte del primer modelo planteado por Werner respecto al desarrollo local, que trata de una armonía entre los sectores públicos, privados y sociales, orientados al crecimiento económico para elevar la calidad de vida de la población a través de la producción y comercialización de los productos cultivados (Werner, 1999.p.499). No se puede descartar el papel básico de la modernización y ampliación vial para la movilidad y transportación de los productos.

La carretera CA-2 Occidente despliega una relación público-privada en cuanto al interés que ha manifestado el Estado de Guatemala para gestionar la construcción de esta carretera en pro del beneficio de los pequeños, medianos y grandes empresarios industriales en especial del sector azucarero para facilitar el transporte de la mercadería exportada, contribuyendo así al desarrollo de los empresarios mismos y del sector social, se prevé la disminución de los índices del subdesarrollo en cuanto los bolsones de pobreza tras la adecuada utilización de los recursos privilegiados del área, como clima, diversidad de producción y ubicación geográfica.

En el territorio nacional existen una serie de dificultades de movilización, en el casco urbano y aún más en el interior de la república a causa de la carencia o el mal estado de carreteras, vías principales y alternas que hay en el país. Esta problemática repercute en un bajo intercambio económico y en un costo social que

genera pérdida de oportunidades de comercializar eficazmente en especial para las regiones altamente productoras y exportadoras de bienes y servicios.

Al mejorar la infraestructura existente habrá que considerar los impactos locales y regionales en términos de movilidad, por lo que se propone desarrollar circuitos de conectividad enfocados a las necesidades locales y con visión de desarrollo local y regional (SEGEPLAN/DOT,2011.p.10).

De acuerdo con la teoría de Furió de desarrollo endógeno, las relaciones de producción y mercadeo dentro de los pobladores que pertenecen a la costa del pacífico (Escuintla, Suchitepéquez, San Marcos, Quezaltenango y Retalhuleu) con la adecuada intervención de la regularización del Estado de Guatemala para la captación de recursos financieros de cooperación internacional (como en este caso que se obtuvo cooperación del BCIE y el BNDES más gastos de contrapartida nacional); y las importantes agroindustrias de la zona, significan la perfecta sinfonía para suplir las demandas sociales y favorece el desarrollo. De manera muy concreta, se necesita de un trabajo en equipo a menor escala para crecer a gran escala.

En el mismo orden, al hablar de conectividad y movilidad incluye también el transporte aéreo y marítimo, es un hecho que el primer contacto es a través de la movilidad terrestre por lo que la infraestructura vial marca el ritmo inicial en el tiempo de ejecución de cualquier actividad. El proyecto vial de la ruta CA-2 Occidente es la herramienta necesaria para mejorar el proceso comercial y turístico abordando el tema desde una perspectiva económica; no obstante, desde una visión social también influye en el tiempo de acceso para respuesta a una emergencia natural o humana como una enfermedad en el caso de que un individuo amerite ser trasladado a un centro asistencial, incluso en el tiempo de transportarse para las actividades cotidianas como el trabajo, la escuela etc.

Por otra parte, en los departamentos Suchitepéquez, Escuintla, Quetzaltenango, San Marcos y Retalhuleu pese a la cercanía entre si, las condiciones climatológicas permiten el cultivo de diversos productos conservando cada uno características muy

propias de la región. Por ejemplo, aunque en los cinco departamentos se cultive plátano, la calidad de un plátano no será igual a la de otro ya que el clima, altitud del mar y calidad de tierra de Suchitepéquez, Escuintla y Retalhuleu cuentan con las propiedades adecuadas para que se coseche un plátano más dulce y colorido. Claramente cada departamento tiene su producto privilegiado de cotización y exportación. En el escenario internacional, una buena calidad de cosecha determina la competitividad productiva que puede abrir o cerrar las oportunidades en el comercio exterior, de esto depende fuertemente los ingresos para todo el país, entonces ya no se habla solo de desarrollo regional si no de desarrollo nacional porque impacta directamente sobre la economía interna.

Es de conocimiento general que de algunos tramos carreteros (de segundo y tercer orden) se responsabiliza a las municipalidades correspondientes de la ejecución de las obras, sin embargo en ocasiones los costos son muy elevados para la construcción de los trabajos y esto se agrava con la mala administración pública y la negativa política de trabajar en el tema, por lo cual se recurre a la cooperación internacional para fomentar la ejecución de obras dirigidas al sector de comunicaciones viales.

En el caso de la CA-2 Occidente, la ejecución del proyecto requirió de entablar mesas de diálogo con líderes comunitarios y autoridades municipales para consensuar intereses; esto contribuyó para generar un sentido de pertenencia del territorio y fomentó la participación social lo que desde ya, dejó de manifiesto el etnodesarrollo.

La red vial es indispensable para el progreso, especialmente cuando la interconexión es eficaz, es decir que hay movilidad internacional, movilidad nacional y movilidad regional, y si bien la carretera CA-2 ya existía como tal, modernizar y ampliar constituyó el paso siguiente para optimizar la movilidad y el aprovechamiento de los recursos en la región del pacífico de Guatemala, generando desarrollo económico-social tanto local, nacional y regional, manifestando el compromiso de Guatemala ante la Comunidad Internacional de trabajar para lograr

el crecimiento económico interno y el interés en la integración comercial, con sus similares.

3.8 Carretera CA-02 Occidente en el marco del desarrollo

A lo largo de esta investigación se determinó que el proyecto denominado “Rehabilitación y Ampliación a cuatro carriles de la Ruta existente CA-2 Occidente” constituye un importante impulso para la economía nacional y regional, es por eso que la visión que tiene el Plan de Desarrollo del Litoral del Pacífico que realizó la Secretaría General de la Presidencia –SEGEPLAN-, consiste en construir una región económicamente competitiva, socialmente integrada y ambientalmente sostenible a partir de las potencialidades compartidas del territorio⁸.

Queda claro que se busca perfeccionar el uso de los recursos de la región para aumentar la producción y minimizar el tiempo de trasladarla, dando oportunidad a la industria y a los pequeños productores de construir una sociedad armoniosa y amigable con el medio ambiente; para esto es básico promover el uso, mas no el abuso de los recursos de la región.

Geográficamente se ha mencionado que el pacífico nacional tiene 17 municipios alrededor de la costa del mar pacífico; por mucho tiempo se ha desaprovechado la riqueza potencial del lugar en materia de movilidad y ha carecido de intervención pública y privada. A partir del interés internacional en promover el desarrollo para los menos privilegiados se contempló accionar en 7 departamentos y alrededor de 49 municipios que se encuentran territorialmente conectados y que facilitan la comunicación con México y el punto de encuentro con la carretera CA-02 Oriente.

El tramo carretero que comprende el Litoral del Pacífico nace de las condiciones favorables que se observan a partir de la constante movilización de transporte pesado por el lugar para la distribución nacional y la exportación de productos así

⁸ Con la implementación de proyectos de capacitación público-privada para pequeños y medianos agricultores y el Transporte Intermodal (terrestre, marítimo y aéreo) para optimizar el proceso de comercialización de productos agrícolas y pecuarios.

como del continuo movimiento de turistas nacionales y extranjeros a los departamentos del lugar.

El problema focal que caracteriza a la Ruta CA-02 Occidente, sub tramo Cocales-Tecún Umán consiste fundamentalmente en el congestionamiento que se forma en puntos exclusivos como Cocales, San Bernardino, Mazatenango, Cuyotenango, entrada a Retalhuleu, entrada a Coatepeque, paso por Pajapita, Cruce El Rodeo, aldea Las Palmas, todos los días, y a todas horas, esta situación es consecuencia que el nivel de servicio actual responde a una sección típica "B", donde su capacidad máxima es de 3,000 vehículos diarios, (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.33).Dicha especificación no se respeta, derivado del constante tránsito vehicular en el área; por lo que tal situación demuestra que es indispensable la ejecución del proyecto CA-02 Occidente a través de la cual se creará una sección típica "A" para aumentar su capacidad vehicular de 4 carriles de 14.40 metros de ancho de rodadura y separados por un arriate, de acuerdo al Perfil Técnico Económico de la CA-02 Occidente.

En el ámbito turístico, Segeplan estima que la oferta hotelera de esa región es del 23% lo cual hace indispensable la inversión en mejoramiento y expansión de carreteras por el lugar.

La parte central de la planicie costera se ha organizado alrededor de la figura de los ingenios, complejos agrícolas, industriales y sociales, conectados al comercio mundial por una carretera (CA-2) que permite la circulación de los productos y con dos puertos que aseguran la salida hacia el mar (SEGEPLAN/DOT, 2011.p.5).

En el capítulo anterior, se determinó como se encuentra mapeada la red vial de la costa sur y su interconexión directa con la CA-02 occidente, todas las rutas departamentales mayores tienen un punto de encuentro inmediato con la carretera principal que es objeto de esta investigación; a partir de la organización socioeconómica que manifiesta Segeplan en el área, se nota la estrecha relación entre la infraestructura vial y el comercio que se favorece la movilización de

productos para el abastecimiento al mercado interno y externo por el recorrido geográfico que tiene la CA-02 Occidente.

Se ha mencionado con anterioridad, cuantas personas y que sectores se van a ver beneficiados directamente del proyecto. No obstante, según Marcial Corado del departamento de censos del INE, asegura que por falta de disponibilidad presupuestaria no se ha podido ejecutar un nuevo censo nacional, por lo que para la fecha aún se trabaja en base a proyecciones con el censo del año 2002, derivado de eso las proyecciones últimas publicadas por el INE corresponden al año 2012, por lo que las proyecciones correspondientes a los años 2013 y 2014 están hechas en base también al censo de 2002, por eso no se descarta que el margen de error de los datos haya aumentado en los últimos dos años, lo que significa que los beneficiados puedan ser aún más de lo que se logró documentar en el capítulo II.

Fotografía No. 1

Trabajos en la CA-02 Occidente



Fuente: MICIVI, Fondo Social de Solidaridad, 2013.

Dentro del Plan de Desarrollo del Litoral del Pacífico contempla diez ejes para trabajar, entre ellos el Eje de Conectividad, Infraestructura y Movilidad mismo que promueve un mejoramiento holístico de los medios de conectividad a nivel nacional.

En lo que a este punto compete, la carretera CA-2 Occidente comprende el más amplio proyecto de conexión a nivel nacional y extranjero por sus límites con la frontera mexicana y su punto de encuentro con la carretera CA-2 Oriente; además elevar la competitividad es necesario y uno de los factores determinantes para esto es eficiencia de movilidad para acercar e interconectar los servicios comerciales y sociales.

Dentro de este eje se han planteado cuatro objetivos específicos, que deben dar resultados a largo plazo y que puedan ser auto sostenible, los mismos consisten en:

- a) Elevar los niveles de competitividad a nivel interno y externo, mediante un sistema articulado de transporte que integre los medios y servicios terrestre, marítimo y aéreo
- b) Acelerar los procedimientos de conexión entre puertos y regiones.
- c) Impulsar nuevas actividades promoviendo la mano de obra calificada a través de la capacitación técnica para generar, mantener y aumentar el empleo a nivel local.
- d) Garantizar e incentivar la inversión extranjera proveyéndoles de seguridad económica, y generar alianzas entre el sector público y privado para ejecutar proyectos regionales de movilidad.

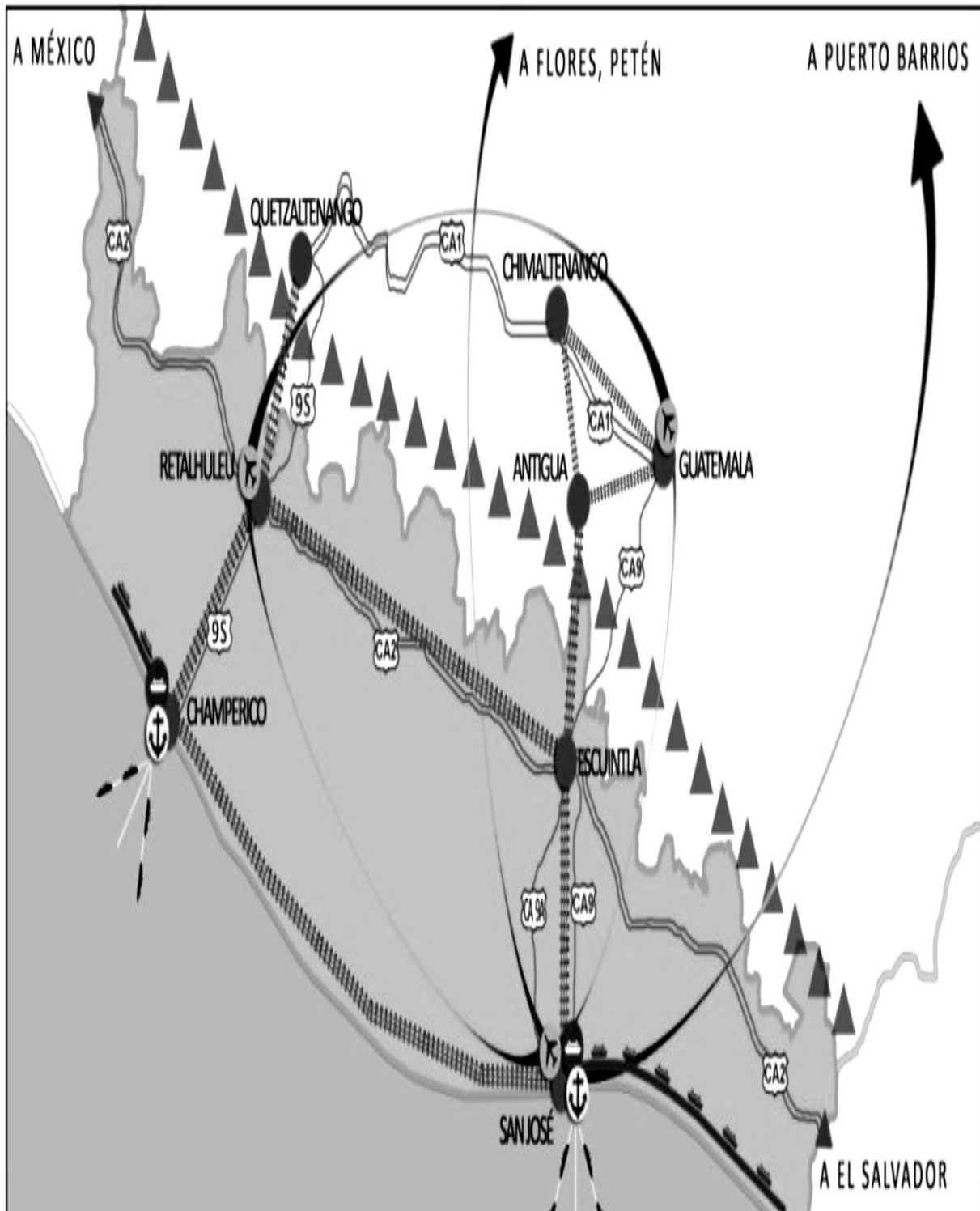
Hasta el momento el potencial de la región ha sido aprovechada solo parcialmente, por eso es importante la creación de una infraestructura de comunicación intermodal en donde los medios de transporte se encuentren entrelazados, es ahí donde la infraestructura vial terrestre toma una gran importancia, constituye el medio ideal de interconexión básica.

El proyecto CA-02 Occidente contempla la disminución de tiempo para transportarse tanto a puertos como aeropuertos, por eso se considera remodelar y ampliar los aeródromos de Retalhuleu y la base de paracaidistas de San José en Escuintla utilizándolos especialmente para transporte internacional de carga y que por su cercanía a la región marítima se puedan vincular comercialmente; dejando así, el aeropuerto internacional la Aurora únicamente para vuelos turísticos y de negocios.

Paralelamente se contempla crear una red de transporte ferroviario desde el Puerto Quetzal al Puerto Champerico para conectarla con la región norte, altiplano y central comunicando horizontal y verticalmente San José- Champerico-Escuintla-Retalhuleu-Quetzaltenango y Ciudad de Guatemala. Se habla entonces de conectar integralmente las ciudades más importantes de Guatemala a nivel turístico y comercial.

Esquema No. 1

Esquema de Transporte Intermodal en el Pacífico



Fuente: SEGEPLAN/DOT (2011).

3.9 Un poder paralelo interesado en la expansión y mejoramiento de la red vial nacional

Este segmento se representa con el Comité Coordinador de Asociaciones Agrícolas, Comerciales, Industriales y Financieras -CACIF- el mismo, reúne las cámaras gremiales así como a grupos familiares y consorcios importantes en la vida económica del país y que se constituye como un contrapeso para el Estado en cuanto a los intereses de la propiedad privada.

Ejerce un fuerte poder de veto en cuanto a políticas económicas que de alguna manera puedan influenciar negativamente sus actividades comerciales o puede ingerir en la toma de decisiones políticas a favor de las mismas; es por eso, que muchas veces se da un choque de intereses que resulta en conflicto entre el Estado y CACIF.

El CACIF participa con representantes empresariales en el Sistema de Consejo de Desarrollo, formalmente existen 23 órganos de decisión pública en los que participan 52 representantes (14 juntas directivas, 6 consejos directivos, 2 comisiones y 1 coordinadora) empresariales que interactúan con otros representantes políticos y sociales en actos administrativos de carácter general y colectivo a fin de definir políticas, estrategias, planes globales, presupuestos, etc., (PNUD. Informe Nacional de Desarrollo Humano 2007/2008.p.478).

Es importante destacar que el CACIF ha ganado hegemonía social y por eso están dotados de un importante poder político para defender los intereses económicos de su conveniencia. Al mismo tiempo esta influencia genera también empleo como producto de las diversas actividades comerciales y empresas que esta gremial aglomera, no cabe duda que existe una estrecha relación entre los intereses empresariales, sociales y estatales, el primero se constituye un grupo de presión para asegurar políticas de protección a la propiedad privada y apertura de oportunidades para sus negocios, para esto se valen de financiamientos políticos pero en lo concerniente al tema social también se valen de los programas de responsabilidad social- empresarial para contribuir con el desarrollo humano social.

Motivados a incrementar sus niveles de competitividad, este sector se constituye un motor fundamental para que surjan instancias dentro del Estado que sean incluyentes con el sector empresarial.

Se determina entonces, que mediante el incremento de sus producciones y con las estructuras necesarias, los empresarios aumentan su liquidez y sus capitales que es lo que hace la empresa privada, pero en un contexto social también genera empleos y contribuye a la generación y ejercicio de presión al Estado para desarrollar proyectos sociales en beneficio del sector en donde estén orientados.

En este contexto, principalmente destacan las oportunidades empresariales-comerciales para la industria azucarera y el grupo de ingenios que se dedican a la siembra, cosecha e industrialización de la caña de azúcar, además a los pequeños y medianos productores de otros productos que se venden muy bien en el mercado interno y externo, como el banano, frutas tropicales y productos propios de la región.

Aumentan su oferta y el mercado la demanda de productos, para lo cual es sumamente beneficiosa la carretera, disminuye el tiempo de entrega y el riesgo de pérdida de los productos, lo que permite que la labor comercial sea más óptima y genere mayores oportunidades de intercambio comercial.

3.10 Aspectos positivos de la ruta CA-02 Occidente

Respecto a este punto, es importante destacar los aspectos que están generando un cambio positivo para la sociedad guatemalteca a corto plazo, también los proyectados a mediano y largo plazo.

Desde luego se ha producido un cambio estructural en el territorio⁹ lo cual ha generado un cambio social y/o comercial desde ya, esto es positivo para el país ya

⁹ Con el inicio y avance de los trabajos de la obra en ejecución, se somete a ciertas incomodidades a los que se transportan por esa carretera, sin embargo a medida que avanza la ejecución de obra se pueden observar cambios de carácter social y comercial.

que demuestra la optimización de recursos proveídos por la Cooperación Internacional ante la Comunidad Internacional; a nivel interno significa confianza para con las autoridades involucradas al mostrar un interés en promover el desarrollo.

De acuerdo con el PTE-CA-02 Occidente, el proyecto vial en ejecución permitirá que se dé un repunte destacable en el desarrollo socioeconómico nacional, que además impulsará bienestar a la población que se verá directamente influenciada por el proyecto. En este entendido, se plantearon en el capítulo anterior una serie de dificultades a los cuales atienden los objetivos de la puesta en marcha del proyecto CA-02 Occidente.

3.10.1 Aspectos socioeconómicos positivos de la CA-02 Occidente

Culturalmente en la sociedad guatemalteca existe mucho escepticismo en cuanto al uso de los recursos económicos manejado por las autoridades nacionales destinados al bien común.

Según la PNUD se requiere que las personas cuenten con la posibilidad de acceder a activos que contribuyan o les permitan desarrollar actividades de emprendimiento. De esa manera se concibe al proyecto CA-02 Occidente como un activo. En lo concerniente a la esfera social los cambios planteados son los siguientes:

- ✓ *Reducción el tiempo de recorrido, lo que se traducirá en un aprovechamiento del costo de oportunidad del usuario, para permitir un mejor aprovechamiento del tiempo del usuario, a través de la reducción del tiempo de movilización en la ruta (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.42).*

En este entendido también habrá mayor facilidad de transportación de enfermos a centros asistenciales, trabajo y escuela. Pese a que aún se sigue trabajando en los ramales (carreteras de tercer orden) que intercomunicarán a las aldeas entre sí; contar con una carretera de primer orden o principal al salir de las aldeas, permite una movilización más eficaz y ordenada, sin comprometer la salud de personas

enfermas o heridas a centros asistenciales de salud cercanos a las cabeceras municipales. También se disminuye el tiempo de transporte a diversos lugares, como el trabajo o escuelas para los niños. Una carretera en mejores condiciones evita contratiempos y la alteración del tráfico vehicular.

También se prevé la disminución en el tiempo de movilización de producto para comercializar: Este es un aspecto positivo del cual se favorecen los empresarios, ya que las condiciones adecuadas de la carretera permiten un adecuado flujo vehicular; lo cual aumenta la eficacia de entrega muy importante para los estándares de calidad comercial a nivel internacional, derivado de que se debe producir de acuerdo a la demanda y entregar en el menor tiempo posible para evitar contratiempos y pérdidas en la distribución final del producto.

En el capítulo anterior, numeral 2.3 Condiciones Generales De La Ruta Vial CA-02 Occidente, se estableció que el tiempo promedio para recorrer la nueva ruta vial en mención oscila entre 2 y 3 horas respectivamente, dependiendo de las especificaciones dadas en el punto mencionado; derivado de esa proyección, la variación lógica de acuerdo a las nuevas especificaciones técnicas; con velocidad de diseño que oscile entre 70 y 110 kilómetros por hora, que responda a un tipo de terreno llano, ondulado y montañoso (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.30). Sugiere que 140 km. de distancia (longitud de la CA-02 occidente) a la velocidad establecida y de acuerdo a las especificaciones técnicas de la nueva carretera, el tiempo de recorrido promedio se establezca en 1 hora con 35 minutos.

No obstante, el Ingeniero Navas asegura que las proyecciones son surrealistas, especialmente porque es un tiempo muy corto que no concuerda con la longitud del tramo, además estima que una de las graves problemáticas que se tiene para realmente poder determinar y medir el cumplimiento de objetivos del proyecto, es el hecho de que la construcción y rehabilitación se esté ejecutando por fases o sub tramos que no permiten apreciar la continuidad, ni beneficiarse del proyecto.

Otros objetivos de carácter social que se consideran fundamentales en un marco de resguardo y respeto al derecho universal de garantía de la vida son:

- ✓ *Decrementar los problemas de orden social causadas por la pérdida de vidas humanas (PTE-CA-02 Occidente, 2012.p.42).*

La seguridad vial basada en la infraestructura vial denota sin duda alguna la responsabilidad pública; de acuerdo al PTE-CA-02 Occidente se reducen también los costos de operación vehicular para la población en general, pero muy especialmente para quienes transitan frecuentemente por la región, como la población aledaña, los pequeños y medianos productores y también las grandes industrias, que utilizan diversos tipos de transporte terrestre para movilizar sus productos.

Aumentar la seguridad de la ruta permite directamente la disminución de los accidentes a través de un adecuado mantenimiento y acato a las especificaciones técnicas de clase A, es crucial para la reducción de costos económicos del país a través de evitar daños al pavimento, puentes y señalización vertical y horizontal en el trayecto de la ruta.

En un marco de apoyo al desarrollo a través de la dignificación del trabajo agropecuario nacional de la región occidente, se estima:

- ✓ *Aumentar la producción en los sectores más importantes de la economía, como lo son la agricultura, la industria y los servicios (PTE-CA-02 occidente,2012.p.42).*
- ✓ *Aumentar la demanda de bienes y servicios.*
- ✓ *Incrementar el nivel de ingresos de la población.*

El proyecto contribuirá a reducir la desaceleración económica y social, a través de la construcción de una vía rápida de acceso, que se ajuste a las necesidades reales de la población y que responda a la modernización vial, lo que se traducirá en un mejoramiento del nivel de la población (PTE-CA-02 occidente, 2012.p.42).

Este proyecto constituirá una motivación para el sector agrícola e industrial para tecnificar y aumentar su producción, se estima habrá menor riesgo de destrucción

del producto transportado, los constantes accidentes automovilísticos se reportan a lo largo de la carretera CA-2 Occidente hasta cierto punto compromete la calidad del producto que se transporta, porque los vehículos con mercadería tomen parte o no en el accidente; es decir, que una vía carretera en mal estado promueve que los camiones se vuelquen como resultado de los baches en la carretera o que cualquier accidente en la vía detenga el tránsito vehicular y los productos perecederos se destruyan o lleguen con menor calidad al lugar de entrega, es por eso que la rehabilitación y ampliación de la CA-2 Occidente permite un adecuado y seguro flujo vehicular.

Como se mencionó con anterioridad, se proyecta que tras la ampliación de esta ruta, la probabilidad de accidentes disminuya y consigu se anule la pérdida de producto transportado por accidentes vehiculares.

Además, en el caso de transportar productos comestibles marítimos producto de la acuicultura, como se tiene proyectado el incremento; permitirá que llegue en mejores condiciones y por ende en mejor calidad para no comprometer la frescura del producto.

Insiste el Ingeniero Navas, en que el cumplimiento de la mayoría de las proyecciones del proyecto será gozadas y medibles en su totalidad hasta el momento de culminación del proyecto porque existe una seria interrupción física de continuidad de construcción de los sub tramos del proyecto.

Otro aspecto importante en esta dinámica desarrollista a través de la infraestructura vial lo constituyen la sociedad guatemalteca y el Estado de Guatemala, se da un fenómeno concebido como el germen en cuanto a la promoción de fuentes de empleo e ingreso familiar; cuyo reconocimiento se cataloga como lento pero con proyecciones a resultados seguros en cuanto al aumento de empleos.

De acuerdo con el PTE-CA-02 Occidente “contribuir al incremento de las oportunidades de empleo, permitirá reducir el índice de pobreza extrema existente en la zona”. En este sentido la generación de empleo ha existido desde que se iniciaron los trabajos de obra de la carretera CA-2 Occidente.

Si bien este proyecto tiene la peculiaridad de haberse adquirido en contrato con cuatro actores (BCIE-República de Guatemala-BNDES-Constructora SolelBonhe) la constructora nunca ha figurado como un actor al momento de firmar algún acuerdo o convenio en coparticipación con un financiador, es decir, que no existía precedente de la situación en donde la República de Guatemala firma convenio con BNDES y la Constructora brasileña SolelBonhe ni ninguna otra, en donde la última aparece como tercer interesado y toma parte activa dentro de un convenio de préstamo.

Lo que motivó esta situación menciona el Ingeniero Sergio Estuardo Navas, quien funge como coordinador del proyecto CA-2, es que se hizo con el fin de importar bienes y servicios, que en su momento constituyó una de las condiciones por parte del banco brasileño para proporcionar el préstamo. Esto quiere decir que existía la intención de generar empleo, es por eso que el Presidente de la República de Guatemala en una entrevista de prensa en el noticiero Noti7 de fecha 18 de enero de 2013 mencionó que de 1500 trabajadores activos dentro de la obra, 1471 son empleados nacionales y tan solo 29 son extranjeros; este proyecto, se encuentra proporcionando resultados positivos en cuanto a la generación de empleos.

El aumento de fuentes de empleo hoy día es desafiante; generar empleo en un panorama económico poco alentador es todo un reto, especialmente para los países en vías de desarrollo a cuyo grupo pertenece Guatemala.

Se sabe que el empleo digno es la principal fuente de ingresos para un estilo de vida adecuado sin importar el estrato social al cual se pertenezca.

Proyectos como la CA-2 Occidente motivan al empresario a aumentar la producción por lo que se hace necesario la contratación de mano de obra, que además hoy día suele ser mas tecnificada incluso por los mismos empresarios quienes requieren los servicios de las personas especializadas en diferentes áreas; por eso la probabilidad de un empleo digno aumenta.

Mayor oferta, mayor demanda y mayor competitividad. Mientras más se incentive al sector productivo nacional, mayores son las oportunidades de generar más y más fuentes de empleo dignas.

En un marco socio- laboral, se prevé de acuerdo con el Plan de Desarrollo Integral 2,011, que se genere una mayor urbanización derivado de la constante movilidad, flujo vehicular y diversas fuentes de trabajo que se promoverán; la urbanización denota mayor concentración poblacional en el área pero con acceso a servicios básicos como electricidad, agua potable, transporte, líneas telefónicas, recolección de desechos entre otros.

La urbanización promueve creación de nuevos negocios, en especial centros comerciales que se encuentran muy de moda, centros de entretención de todo tipo, centros hospitalarios, escuelas etc. todo de acuerdo a la necesidad del crecimiento poblacional y comercial, pero íntimamente relacionado con el poder adquisitivo, como consecuencia de la obtención de un empleo digno.

Se espera también un repunte en el tema turístico, derivado de que se estima que la oferta hotelera a nivel nacional se encuentra concentrada en un 23%, los cambios en la infraestructura permitirán mayor atracción del turista nacional y extranjero, incluso por mayor tiempo al acostumbrado.

3.10.2 Aspectos perdurables de la CA-02 Occidente

El plan regional para el litoral del pacífico busca potenciar un desarrollo territorial equilibrado para las poblaciones directamente e indirectamente involucradas en la costa sur del país, dentro de un proceso que busque la senda del desarrollo sostenible, la competitividad económica, la equidad territorial y social y finalmente la lucha contra la pobreza y pobreza extrema presente en el territorio (Plan Desarrollo Integral Litoral del Pacífico, parte II, 2011 .P.01).

En este sentido y de acuerdo a los objetivos planteados por el PTE-CA-02 Occidente y desarrollados en el punto anterior, el Ingeniero Gustavo Rodas quien funge como

Coordinador de la COFINEX, estima que los resultados finales del proyecto serán muy positivos, en especial atendiendo al tema de sostenibilidad en importante considerar que los siguientes aspectos van a incidir directamente sobre el punto planteado.

- ✓ *Aumento de la Inversión Extranjera:* Se prevé que empresas extranjeras se interesen en invertir en el país y querrán posicionarse en el mercado nacional para aumentar su capital, motivados por una infraestructura vial propicia para transportar el producto de forma segura y confiable hará de la región un lugar tentativo para que nuevas empresas de todo tipo (textil, alimenticias, etc.) se interesen en incursionar en el mercado guatemalteco; en tanto a nivel nacional se constituiría empleo y desarrollo para el país.
- ✓ *Constitución de la primera plataforma para el transporte intermodal:* Con este se pretende integrar diferentes medios de transporte de carácter público y privado, facilitando el acceso y la movilización a la región. Se prevé conectar transporte aéreo, ferroviario, fluvial y marítimo con el transporte terrestre.

Se pretende que el transporte terrestre, a través de la CA-2 Occidente integre al sistema nacional de transporte público mediante la instalación de terminales específicas instaladas en zonas estratégicas; permitiendo así un aumento de flujo vehicular y movilidad urbana que se auxilie de vías alternas a cada centro urbano y la generación de un espacio público específico para la movilidad peatonal.

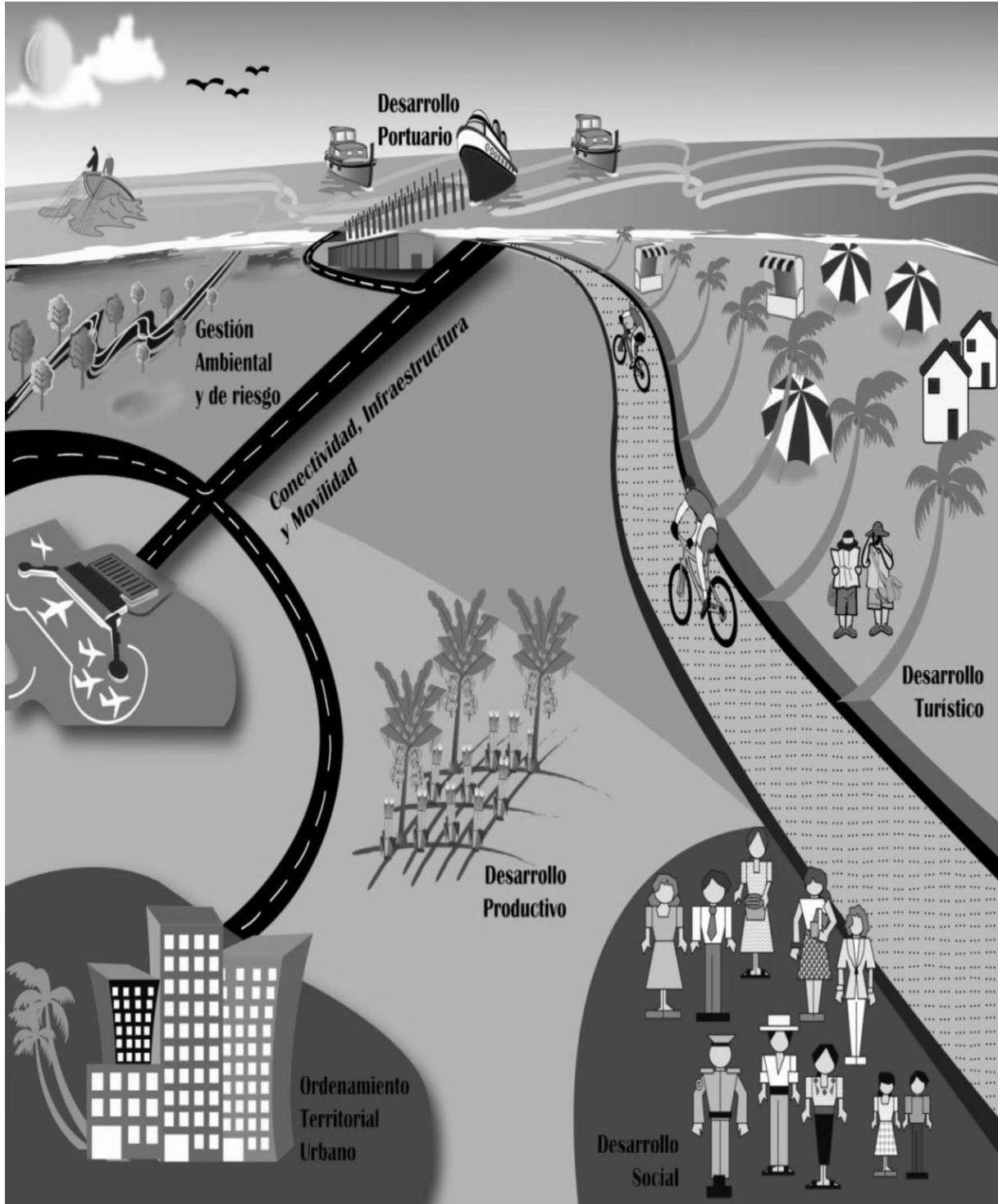
En este sistema intermodal se planea la creación de una terminal aérea en el departamento de Retalhuleu y el mejoramiento de las mismas en el puerto de San José y la ciudad de Guatemala. Además crear la red ferroviaria horizontal entre el puerto San José y Champerico, más al norte entre Escuintla y Retalhuleu, también verticalmente entre San José-Escuintla-Antigua Guatemala-Ciudad de Guatemala y por otro lado entre Champerico- Retalhuleu- Quetzaltenango; finalmente se contempla también un triángulo ferrocarrilero entre Antigua Guatemala-Guatemala-Chimaltenango y Chimaltenango Antigua Guatemala.

La red portuaria marítima se contempla a lo largo del pacífico con la modernización del puerto de San José y Champerico

Finalmente lo que se estima que se constituirá una amplia red de desarrollo, a través de la modernización y mejoramiento de la red vial nacional, cuyo punto de partida es el proyecto CA-2 Occidente y Oriente por su conexión con las fronteras de México y El Salvador.

Esquema No. 2

Visión del Plan de Desarrollo del Pacífico



Fuente: Plan de Desarrollo Integral, tomo II(2,011).

CAPITULO IV

Análisis de los Beneficios de la Cooperación Internacional para la Red Vial, caso: carretera CA-02 Occidente en los años 2013-2014

4.1 Beneficios de la Cooperación Internacional a través de la carretera CA-02 Occidente

De acuerdo al modelo de desarrollo endógeno, cabe resaltar las potenciales capacidades del Estado de Guatemala a lo largo de la región del pacífico de las cuales se puede valer la sociedad del área para garantizar un bienestar sustentable y sostenible en el tiempo.

En la investigación se determinó que la región occidente del país se encuentra severamente dañada y en alto riesgo de decrepitud por la intensidad con la que se presentan los fenómenos sociales en el área; pese a la riqueza productiva de la región y la concentración de importantes industrias en el área, las condiciones viales no han permitido la emergencia del mercado local, pese a que importantes lazos comerciales han nacido con México y el resto de Centroamérica, además diversos productos guatemaltecos se destacan por la calidad de producción que se favorecen de las condiciones climáticas a las que están sometidas ciertos productos comestibles y que resultan favorecedoras para el cultivo de algunos productos destacados como el café y el banano que tienen muy buena aceptación en el mercado internacional por su calidad.

El proyecto de Rehabilitación y Ampliación a cuatro Carriles de la carretera CA-2 Occidente representa la oportunidad necesaria para la expansión del mercado nacional, siendo también un atenuante a las incesantes necesidades de desarrollo de la región, cabe mencionar que este proyecto representa un incentivo importante de la Comunidad Internacional hacia Guatemala en aras de insertar al país a un nivel competitivo lo que también representa un reto y un estímulo para la tecnificación de los métodos de producción que le permita ingresar a un mercado mundial altamente globalizado y exigente.

Las condiciones adecuadas de movilidad vial articulados con un sistema estatal transparente interesado en el bien común, puede contra arrear efectivamente los padecimientos sociales. Combinar esfuerzos con participación ciudadana y políticas públicas estatales en un entorno de adecuadas negociaciones de captación de recursos financieros provenientes de cooperación internacional pueden ser el despegue hacia el desarrollo que Guatemala necesita. Explotar los recursos nacionales (naturales, humanos, tecnológicos, comerciales, etc.) para generar empresa, comercio y empleo es la cadena de crecimiento económico que disparará el desarrollo nacional generando poder adquisitivo en el sector social, crecimiento económico y mayor liquidez en el sector empresarial y también mayor tributación en el aparato de Estado para sostener los servicios sociales principales que está obligado a garantizar como salud, educación y empleo digno.

Los beneficios adquiridos de la carretera CA-02 Occidente pueden generar discrepancia de opiniones, la percepción de los expertos es que se orienta mucho al sector económico, no obstante, de acuerdo a la teoría del desarrollo endógeno la actividad económica es pilar fundamental del bienestar social y es el mejor paliativo para los padecimientos sociales que corren a las sociedades latinoamericanas y de las cuales Guatemala no es la excepción.

En este entendido, el crecimiento económico surge del intercambio comercial de la región sur occidente y se potencializa con la capacidad productiva tan diversa del área, desarrollando consigo un mercado regional óptimo para generar el ambiente que garantice en el mercado interno las condiciones adquisitivas indispensables para tener acceso a los servicios básicos de bienestar humano, logrado a través de la actividad comercial.

El proyecto CA-02 Occidente se debe visualizar correctamente como un medio de desarrollo y no como un fin último, es decir, que más que un recorrido satisfactorio de transporte debe verse como un medio para urbanizar, comerciar, distribuir, producir etc. en la región en la que se ejecuta la obra.

En el capítulo anterior se hacía mención sobre las comunidades aledañas a la carretera CA-02 Occidente que se dedican a la actividad agropecuaria y que

necesitan de una vía segura para desempeñar la comercialización del producto. Además, el proyecto constituye un incentivo de reactivación a la actividad turística por cuestiones de conectividad regional lo que facilita el transporte de personas y porque también es un llamado a la urbanización que desde luego demandaría que este tipo de industrias se desarrollen con mayor facilidad.

La ubicación destinada para el trayecto de la carretera CA-02 Occidente no es una coincidencia, más bien se delimitó estratégicamente porque recorre alrededor de los centros urbanos nacionales con alto potencial productivo y atractivo, tanto por su riqueza natural y productiva como por la aceleración de crecimiento del capital humano, lo cual propicia la creación de cadenas productivas orientando a Guatemala a un entorno exportador.

Es claro que el intercambio comercial es de doble vía, se dan importaciones y exportaciones, pero en este caso se espera que las exportaciones pesen más sobre la balanza porque es lo que genera riqueza y desarrollo; por el contrario si se importa más de lo que se exporta el territorio nacional se convierte en un blanco de subdesarrollo porque no se está generando capacidad adquisitiva, lo que generaría necesidad de consumo pero sin recursos de adquisición, problemática que elevaría aún más los males sociales.

Paralelo a la percepción de que el proyecto se orienta a fines económicos, surge también la apreciación de que otro sector beneficiado es el de los contratistas; pese a que el proyecto se adaptó a uno preexistente también existen especificaciones técnicas que demandan otras acciones profundas, que en este caso es la ampliación a cuatro carriles de la ruta existente CA-02 Occidente, en este sentido las constructoras ejecutoras del proyecto poseen contratos de ejecución de obra que les permite mantenerse en el mercado; no obstante, la deuda contractual con estas, genera un desgaste desmedido y no hay regulaciones estrictas en materia de control de inversión por parte del MICIVI ni del Estado de Guatemala.

4.2 Grupos de incidencia endógenos y exógenos que promueven el desarrollo en el suroccidente del país

En este aspecto, cabe puntualizar que todos los elementos están íntimamente relacionados especialmente porque para proyectar un desarrollo externo le debe preceder un desarrollo interno.

En este sentido la explotación y buen uso de las riquezas nacionales permiten un desarrollo interno, es decir, que los productos tradicionales que se producen como el café, banano y azúcar tienen un amplio mercado de exportación siendo Estados Unidos uno de los principales importadores de estos tres productos; ampliar la capacidad de producción de estos, beneficia a la agroindustria y también al pequeño productor generando una cadena de empleo también.

Los ingenios del sur occidente dedicados al cultivo y proceso de la caña de azúcar pueden aumentar sus niveles de exportación lo que contribuiría a nivel socioeconómico y financiero, una producción constante y proporcional a la demanda promueve el desarrollo empresarial, comercial y social, al contar con un desempeño eficiente también se producen empleos fijos que permiten la estabilidad económica en los hogares.

En cuanto al pequeño agricultor de productos tradicionales, organizarse en pequeñas cooperativas es positivo ya que la producción conjunta permite ver mayor volumen para satisfacer un determinado mercado, además, las negociaciones conjuntas permiten abarcar enlaces de distribución y consumo más amplios.

Un modelo de producción incluyente en el suroccidente promueve el aprovechamiento de las particularidades regionales que se pueden proyectar a nivel internacional, en definitiva incorporar los grupos sociales al modelo de producción local impulsa la economía social en donde lo que destaca es el bien social que finalmente conduce al desarrollo humano.

Las industrias y cultivos mencionados son los que más destacan en la región, no obstante, existen otras tendencias de producción y que tienen aceptación en el

mercado internacional como cementeras, licoreras y una gama ya mencionada en capítulos anteriores sobre productos no tradicionales también.

Por otra parte un tercer involucrado es el Estado de Guatemala, a quien le corresponde garantizar la armonía social y económica mediante la elaboración de políticas públicas con la creación de iniciativas para la estimulación de la producción con el entendido de generar un desarrollo sostenible, que permita satisfacción y bienestar a la generación presente pero que se puedan mantener las mismas condiciones para las generaciones futuras también.

Todo este panorama nacional se ve beneficiado por factores externos que lo constituyen los cooperantes internacionales el –BCIE- y Brasil –BNDES-, que en el entendido de cooperación al desarrollo contribuyen a través del proyecto CA-02 Occidente a la generación de condiciones aptas para trasladar con mayor eficiencia lo producido en la región para fortalecer el proceso comercial de la región mesoamericana en el entendido de apropiarse cada uno de sus recursos y establecer medidas comerciales en equidad de condiciones. Caso contrario lo constituye el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos de Norte América (DR-CAFTA) que se encuentra dirigido por un interés hegemónico que anima a continuar produciendo pero en cantidades moderadas bajo condiciones dictadas en donde indirectamente se obliga además a importar producto procesado que resulta de las materias primas exportadas; por lo tanto, apropiarse y dar un paso más en la industria nacional es conveniente para constituirnos exportadores del producto final y que sea colocado en el mercado internacional.

Por otra parte, ampliar la producción amplia también la oferta de empleo como se había mencionado, y generar todo el ciclo productivo permite sostener por si mismo un estilo de vida estable, la sostenibilidad a través del empleo es lo contrario a los programas sociales que se han deformado con el paso de las coyunturas políticas; el empleo constante implica una estabilidad al sistema de recaudación nacional que permite invertir de una manera más equitativa los impuestos, dado que existiría una brecha para invertir en escuelas, centros de salud y su abastecimiento, programas contra la desnutrición crónica y otros de carácter urgente.

Una forma adecuada de valorar los beneficios de la carretera CA-02 Occidente es mediante la apreciación de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que pueden rodear al proyecto respecto a los tres ámbitos principales que intervienen que son el económico, social y político.

4.3 Fortalezas

a) Económico:

Las agroindustrias ubicadas en la región del pacífico y los diferentes parcelamientos y cooperativas dedicadas al cultivo de diversos productos para el mercado interno y externo son una fuente de empleo para los pobladores de la región que dependen de un salario y además son fuente de enriquecimiento para el país por la dinámica de flujo de divisas que permite la actividad comercial, además de los ingresos que percibe el Estado en calidad de impuestos que favorecen la recaudación fiscal.

El ambiente adecuado para expandir las agroindustrias de azúcar, palma africana, piñon, licoreras y los pequeños productores de banano, café, hule y otros propios de la región sur occidente, son por si mismos garantes del comercio exterior en la región; con el proyecto CA-02 Occidente se amplía la oportunidad de comercialización en óptimas condiciones para incursionar en el mercado extranjero de forma competitiva.

b) Social:

Entendiendo que en Guatemala aún sobresale el recurso humano como fuente de mano de obra para producir, resulta óptimo el enriquecimiento humano de la región; si bien generar empleo es un objetivo planteado con este proyecto, obtener mano de obra no resulta un problema sumado a la amplia trayectoria generacional en la que la mayoría de pobladores se dedica a actividades de recolección en el campo, se constituye valioso porque la actividad laboral es conocida lo cual conlleva tecnificación más no, aprendizaje del trabajo.

Debido al crecimiento acelerado de la población en el sur occidente del país, las altas concentraciones de pobreza, y la cultura de trabajar desde niños en esa región, se constituye este aspecto en una fortaleza valiosa porque hay suficiente capital humano con necesidad de ser empleado cuya situación sirve para desacelerar el subdesarrollo a través de la ocupación de la mano de obra en los centros de campo que amplíen sus oportunidades laborales. En este sentido, la mano de obra puede tecnificarse y se puede inducir en una cultura de desarrollo local, puesto que las empresas que ejerzan la responsabilidad social pueden elaborar cadenas de valor rurales en donde se da asistencia técnica al trabajador, educación y formación clásica y técnica a los hijos de los trabajadores quienes posteriormente serán potenciales microempresarios que podrán ejecutar sus propios proyectos laborales que van a generar empleo; además dentro de la mencionada cadena cabe también la elaboración de proyectos comunitarios de asistencia indispensable como lo puede ser un dispensario o clínica médica bien abastecida o un proyecto escolar propio de la comunidad lo cual va a generar que todos estos elementos fortalezcan el sentimiento de pertenencia e identidad en los pobladores que se beneficien de las cadenas verticales de valor rural, esto es lo que posteriormente daría un resultado de desarrollo sostenible en donde las futuras generaciones podrían gozar de autoabastecimiento. Actualmente este recurso no ha sido bien utilizado puesto que no se ha trabajado con la lógica planteada, por lo que la concentración de capitales en las grandes agroindustrias continúa, haciendo al pobre cada vez más pobre y concentrando riqueza en pocas manos haciendo al rico cada vez más rico.

c) Político:

La ubicación geoestratégica del territorio nacional, que de manera singular permite apreciar diferentes climas que obedecen a los cuatro puntos cardinales aptos para la diversificación productiva, además, las abundantes fuentes hídricas y las salidas marítimas que permiten expandir el comercio y

que precisamente una de las rutas marítimas más valiosas para acceder al mercado mundial es el océano pacífico por donde recorre paralela la carretera CA-02 Occidente, esta relación de ubicación acerca a las principales potencias comerciales con América, Asia y Oceanía que demandan materias primas y algunos productos manufacturados; actualmente esto no sucede, los costos logísticos de transportación son elevados, derivado de que la producción nacional no es suficiente para completar el llenado de un barco de transportación, por lo que generalmente se recurre a transportar la producción del pacífico a Izabal en donde se suma la producción nacional a la de los países de la costa atlántica del sur de América para completar el buque recolector de mercancías que tienen como destino los principales mercados comerciales mencionados.

4.4 Oportunidades

a) Económico:

La voluntad internacional en aportar cooperación financiera para proyectos viales, lanza un repunte en la producción interna para generar competitividad regional. Esta clase de oportunidades genera un grado de seguridad en los productores y exportadores además de un elevado interés por la garantía que puede significar una vía de transportación óptima con certeza de trasladar el producto de forma segura y rápida tras la optimización del tiempo ya que se reduce el lapso de viaje de las mercancías.

Sobresale también la capacidad de la industria azucarera de tecnificar las instalaciones de producción y de calificar mano de obra que presta servicios, lamentablemente eso no ocurre con frecuencia y se capacita principalmente a sus colaboradores que tienen grados académicos superiores en algunas ocasiones.

b) Social:

La disminución en el tiempo y la eficacia de transporte de personas. En este aspecto, la carretera CA-02 Occidente está prevista como un medio seguro de transportación de personas a sus lugares de destino, la influencia se remarca en la disminución de pérdidas humanas a causa de accidentes viales por las malas condiciones de la infraestructura lo cual influye de manera directa en salud psicológica dentro de las familias lo cual garantiza la permanencia de las bases de toda sociedad, además, la garantía de la reducción de percances viales permite conservar el capital humano como principal fuerza de trabajo en la región sur occidente.

c) Político:

La interconexión regional a gran escala por vía terrestre genera el punto de inicio para la conexión intermodal vía marítima, aérea y ferrocarrilera, aprovechando el posicionamiento geoestratégico y para explotar al máximo la capacidad bioceánica, que en el caso de la CA-02 Occidente permite el acercamiento directo al océano pacífico que facilita el comercio naviero con la cuenca del pacífico. Por otra parte se permite ampliar las relaciones a todo nivel con México y El Salvador con quienes se comparte el privilegio del acceso al océano pacífico, lo cual permitiría la expansión externa para posicionar bienes y servicios nacionales a nivel internacional y ganar aceptación externa.

4.5 Debilidades

a) Económico:

Escasez de industrias dedicada al procesamiento de alimentos que al compararlo con México puede derivar en un exceso de importaciones que dejaría en desigualdad de beneficios a Guatemala ya que acá se produce principalmente materia prima para exportación por lo que Guatemala se constituiría un cinturón de paso para las industria de la región.

A lo largo de la historia nacional, Guatemala se ha constituido como un productor primario, sin embargo, en la región sur occidente se agudizan los padecimientos sociales derivado de la escasez de empleo, mismo que obedece solo a situaciones estacionarias por constituirse una región eminentemente agrícola y forestal. En este sentido el estancamiento industrial vulnera la capacidad de diversificación y apropiación de los recursos productivos, las exportaciones se dan en función de los exitosos empresarios.

b) Social:

El mal uso o abuso en la extracción de recursos nacionales del país puede generar desgaste ambiental provocando deforestación y contaminación ambiental (aire, agua y suelo).

Los descontentos sociales que surgen por la siembra de monocultivos como la palma africana que resulta poco provechosos para algunos pobladores, esta problemática frecuentemente crea descontento en la población y fragmentación social lo que impide alcanzar consensos para mantener una estabilidad socio-empresarial, se considera que requiere altas cantidades de fertilizantes para su cultivo lo cual trae consecuencias ambientales que incluso influyen en el efecto invernadero y el desequilibrio ecológico.

Por otra parte, en el aspecto carretero se estima que de no prestarle la atención necesaria a las vías secundaria o caminos que interceptan con la CA-02 Occidente se puede dar una marcada desigualdad en la percepción de los beneficios de la mencionada carretera, por aislar a las comunidades circuncidantes de la vía principal de transporte terrestre lo cual les privaría de distribuir su producto.

c) Político:

La ineficiencia de ejecución de la Dirección General de Caminos y Unidad Ejecutora de Conservación Vial –COVIAL- para brindar el adecuado mantenimiento a la carretera CA-02 Occidente puede resultar en un

apresurado desgaste de la carretera la cual se contempló para durar hasta 25 años en condiciones aceptables.

De lo anterior puede devenir un desgaste institucional y abundancia en la creación de leyes reguladoras de materia vial, mismas que se vuelven obsoletas al no ser ejecutadas adecuadamente.

Deficiente control aduanero con un escaso registro del flujo de personas, bienes y servicios, sumado a la ineficiencia del personal de aduanas que permiten el flujo ilícito y no declarado de diferentes mercaderías y personas.

4.6 Amenazas

a) Económico:

El endeudamiento como producto de una necesidad; pese a que la Cooperación Internacional establece de mutuo acuerdo y en un marco preferencial tarifas y tiempo de pago de lo brindado, en Guatemala se ha dado una historia de corrupción lo cual no permite saldar compromisos financieros externos que hacen que el país agrande su deuda y que además se empeora con la escasa recaudación fiscal nacional lo que no permite salir del círculo de endeudamiento.

La injerencia por parte del bloque mesoamericano para desarrollar toda la red vial contemplada en la RICAM a favor de sus intereses comerciales nada más utilizando a Guatemala como un puente comercial lo que favorece el contrabando de mercadería sin declarar en aduanas por las cuales se evaden impuestos, además de propiciar el ambiente de desequilibrio nacional en la balanza comercial permitiendo mayores importaciones que exportaciones lo que se considera perjudicial para la dinámica económica nacional.

b) Social:

El fenómeno migratorio se constituye una amenaza latente de connacionales que dirijan su rumbo a través de la CA-02 Occidente como la vial más práctica y rápida para llegar a suelo mexicano y emprender la aventura hacia el Norte

o bien por la inmigración de extranjeros regionales más próximos a Guatemala para recorrer esa carretera como vía alterna para ir tras el “sueño americano” que mientras su estadía en territorio nacional puedan atentar contra la seguridad nacional y el bien común porque se corre el riesgo de que incurran en ilegalidades y se alcen los índices de delincuencia.

De concretarse esta situación puede significar la designación de recursos financieros inexistente para contrarrestar esa problemática continuando con el ciclo de empobrecimiento e inseguridad.

c) Político:

El deficiente y escaso control aduanero permite la realización de actividades ilícitas como el contrabando comercial, migraciones, narcotráfico, crimen organizado y una serie de males que impiden el desarrollo nacional, pueden afectar de manera directa en la realización de los objetivos planteados para la CA-02 Occidente, que es pensada como un medio seguro y rápido de comunicación, pero que con un insuficiente control y un quebrantamiento institucional pueden provocar la proliferación de ilegalidades en la región afectando a toda la población directa circuncidante al tramo carretero de occidente generando insatisfacción generalizada incidiendo y desvirtuando al Estado para contrarrestar las problemáticas sociales que surgen de los problemas mencionados.

Todos estos elementos requieren de una efectiva interconexión para conectar los aspectos positivos con las vulnerabilidades que puedan emerger, además, invitar a una participación compartida de los actores para que converjan intereses y surjan propuestas políticas dirigidas al desarrollo de la región.

CONCLUSIONES

La Cooperación Internacional para infraestructura vial se puede visualizar a través de la ejecución del proyecto CA-02 Occidente. El fenómeno mundial de globalización demanda tecnificación y optimización de recursos para ingresar de manera competitiva al mercado internacional, contando con los recursos naturales internos adecuados; enfocarse en la infraestructura vial como medio de progreso permite aumentar las oportunidades del comercio interno y externo de forma efectiva con países simétricamente rezagados, ampliando y fortaleciendo las estrategias para emerger del subdesarrollo.

La región del sur occidente está dotada de importantes virtudes que incluyen potencial humano, productivo y de infraestructura vial respecto a su distribución e interconexión de la carretera principal CA-02 Occidente con las ramificaciones viales de las rutas departamentales; no obstante, el rezago es eminente por lo que la armonización de sus cualidades han requerido de la intervención internacional mediante la cooperación financiera para modernizar el sistema vial y reactivar la economía de la región mediante la implementación de un megaproyecto vial de alto nivel con especificaciones técnicas modernas y avanzadas tras restaurar y ampliar la carretera CA-02 Occidente como una herramienta para emerger del subdesarrollo.

La cooperación Internacional ha incidido para generar desarrollo en Guatemala a través de los aportes brindados para la ejecución del proyecto CA-02 Occidente, los financistas involucrados mediante el –BCIE- y –BNDES- han dejado de manifiesto el fortalecimiento de las relaciones sur-sur para promover la reactivación económica regional. Por otra parte, las instituciones nacionales a quienes compete la administración del proyecto vial –MICIVI- lo desarrollan de forma fraccionada (por tramos carreteros) y al no haber continuidad de construcción se compromete la liquidez comercial nacional y se pone en riesgo la confianza de la Comunidad Internacional quienes fiscalizan y solicitan resultados tangibles derivado de los compromisos financieros adquiridos, además de vulnerar más la desconfianza social de los guatemaltecos por el mal manejo de los recursos financieros nacionales.

La posición privilegiada que se ha elegido para desarrollar el proyecto CA-02 Occidente permite explotar al máximo la capacidad productiva y humana de la región, el sistema productivo industrial del pacifico se encuentra altamente posibilitado para incrementar su productividad porque se rodea de los elementos precisos para aumentar el volumen de sus producciones, no obstante la pequeña y mediana producción agropecuaria necesita de más incentivos viales en el sentido de modernizar los pequeños caminos rurales que convergen con la CA-02 Occidente, por otra parte el sistema político mediante sus unidades ejecutoras – CIV- y dependencias ha carecido de eficiencia en la administración y ejecución de obra, los trabajos avanzan lenta y desorganizadamente obedeciendo a cortinas politizadas por lo que la continuidad en el proyecto se ve aún más afectada con el cambio de administración en el gobierno.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

- Alonso, J.A & Ocampo, J.A. (2011). **Cooperación para el desarrollo en tiempos de crisis**. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- Carrillo del Valle, Katherine Noemy (2013) Tesis: **Exportación de frutas y verduras producidas en los municipios de San Juan Comalapa, San José Poaquil y Tecpán Departamento de Chimaltenango y su impacto en el desarrollo socioeconómico**. Período 2006-2011. Guatemala, Escuela CP, USAC.
- Chacholiades, M. (1992). **Economía Internacional** (2da. Edición). Barcelona, España: Mc Graw Hill.
- Gómez López, María Eulalia (2012) Tesis: **Diagnóstico socioeconómico, potencialidades productivas y propuestas de inversión. Financiamiento de unidades agrícolas (producción de maíz) y proyecto: producción de ajonjolí**. Período 2012. Guatemala, Facultad de CCEE, USAC.
- Yool Reyna, DebbieSusaine (2013) Tesis: **Implicaciones geopolíticas del Proyecto Mesoamérica. Estudio de caso: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en los Estados de Guatemala y el Salvador**. Período2011-2012.Guatemala, Escuela CP, USAC.

Documentos oficiales

- **Acta que institucionaliza el Proyecto Mesoamérica** (2009). Consultado el 03 de junio de 2014 a las 20:35 horas. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>.
- **Acuerdo Ministerial No. 1061-2012**. Guatemala (2013). Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.
- **Decreto 29-2012**. Guatemala (2012). Consultado el 24 de febrero de 2015 a las 10:00 horas. Disponible en: <http://www.oj.gob.gt/es/QueEsOJ/EstructuraOJ/UnidadesAdministrativas/Centro AnalisisDocumentacionJudicial/cds/CDs%20leyes/2012/pdfs/decretos/D29-2012.pdf>
- **Diagnóstico del litoral del pacífico** (2011). Guatemala: SEGEPLAN/DOT.
- **Memorándum de entendimiento RICAM**. Mérida, México(2002) Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica 28 de Junio, 2002. Consultado el 5 de junio de 2014 a las 18:00 horas. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>.
- **Perfil Técnico Económico CA-02 Occidente**. Guatemala (2012): DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS –CIV-.

- **Plan de desarrollo del litoral del pacífico** (2011). Guatemala: SEGEPLAN/DOT

E-grafía

- Asociación de Azucareros de Guatemala (s/f) **Ingenios Activos AZASGUA**. Consultado el 17 de febrero de 2015. Disponible en: <http://www.azucar.com.gt/ingenios.html>
- BCIE-BID-CEPAL con el apoyo del INCAE (2001) **Plan Puebla-Panamá. Iniciativas Mesoamericanas y proyectos**. Sede Subregional de la CEPAL en México. Consultado el 8 de noviembre de 2014 a la 19:40 horas. Disponible en: <http://www.cepal.org/cgibin/getProd.asp?xml=/mexico/noticias/proyectos/9/7879/P7879.xml&xsl=/mexico/tpl/p14f.xsl&base=/mexico/tpl/top-bottom.xslt>
- Banco Centroamericano de Integración Económica (2013) **¿Qué es el BCIE? Información institucional**. Consultado el 15 de enero de 2015 a las 22:00 horas. Disponible en: <http://www.bcie.org/>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2010) **El proyecto Mesoamérica**. Consultado el 01 de octubre de 2014. Disponible en: http://www.iadb.org/news/docs/Fact_Sheet_PM.pdf.
- Cid Martínez, Alejandra Perla(2007) **El enfoque teórico de la Cooperación Internacional en educación: análisis de tres agencias de Cooperación Internacional; IMEXCI, México, AECI, España y USAID, Estados Unidos**. Consultado el 3 de mayo de 2015. Disponible en http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/cid_m_ap/capitulo1.pdf
- Fradejas, A. & Alonzo, F. & Dur, J. (2008) **Caña de azúcar y palma africana: combustibles para un nuevo ciclo de acumulación y dominio en Guatemala**. Guatemala. Consultado el 9 mayo 2015. Disponible en http://www.guatemala.at/navegation_links/archiv/102008%20ca%F1a%20de%20azucar%20y%20palma%20africana%2010-08.pdf.
- Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica (2014) **Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica**. Consultado el 16 de agosto de 2014. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>.
- Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica (2014) **Corredor mesoamericano de la integración (corredor pacífico)**. Consultado el 07 de junio de 2014. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>.
- Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica (2014) **Estructura del proyecto Mesoamérica**. Consultado el 07 de junio de 2014. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>.

- Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica (2014) **Proyecto Mesoamérica: fortaleciendo la integración y el desarrollo regional**. Consultado el 22 de octubre de 2014. Disponible en: http://proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/Articulos/PM_polext.pdf.
- Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica (2014) **¿Quiénes somos?**. Consultado el 07 de junio de 2014. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>.
- Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica (2014) **Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)**. Consultado el 29 de junio de 2014. Disponible en: <http://www.proyectomesoamerica.org/>.
- **Proceso de institucionalización del Plan Puebla Panamá** (2001-2008). Consultado el 15 de diciembre de 2014. Disponible en: http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=239&Itemid=139.
- Trópico Verde (s/f) **El Plan Puebla Panamá. ¿Hacia una Mesoamérica integrada y próspera?** El Plan Puebla Panamá según la propaganda oficial. Consultado el 14 de noviembre de 2014. Disponible en: http://www.tropicoverde.org/Proyecto_TV/doc_pdf/PPP.pdf.

ANEXO 1
ENTREVISTA A EXPERTOS EN EL TEMA, DGC

Universidad San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Nombre

Profesión

Cargo en institución

1. ¿Cuál es su percepción general del proyecto CA-2 en Guatemala?
2. ¿En que ámbitos considera usted que la ejecución del proyecto CA-2 traería consecuencias positivas?
3. ¿Considera usted que hay suficiente cooperación externa para proyectos de infraestructura vial en Guatemala?
4. ¿Considera importante ampliación y mejoramiento de la red vial en Guatemala?
5. ¿Qué opinión le merece el proyecto de rehabilitación y ampliación de la carretera CA-2?
6. ¿Qué opinión le merece el proyecto de rehabilitación y ampliación de la carretera CA-2 Occidente?
7. ¿Podría enumerar al menos 3 beneficios inmediatos que considera usted que significará para Guatemala el proyecto de rehabilitación y ampliación a la ruta CA-2 occidente?
8. ¿Podría enumerar al menos 3 beneficios inmediatos que considera usted que significará para Guatemala el proyecto de rehabilitación y ampliación a la ruta CA-2 occidente?
9. ¿Considera usted que el mantenimiento vial de la CA-2 Occidente puede ser financiado con fondos nacionales a largo plazo?
10. ¿Considera usted que la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas se logre culminar adecuadamente?
11. ¿Considera usted que la creación de la red de movilidad a nivel nacional que ya se contempla paralela a la RICAM, se materializará en algún momento

ANEXO 2

Decreto 29-2012 aprobación de préstamo para CA-02

NÚMERO 75

DIARIO de CENTRO AMÉRICA

Guatemala, JUEVES 8 de noviembre 2012

3



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

DECRETO NÚMERO 29-2012

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que conforme lo establecido en el artículo 119, inciso a) de la Constitución Política de la República de Guatemala, dentro de las obligaciones fundamentales del Estado, se encuentra la promoción del desarrollo económico de la nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza; sin embargo, en la actualidad los servicios de infraestructura física, especialmente las carreteras, no han recibido el mejoramiento y ampliación necesarios para el cumplimiento de las mismas.

CONSIDERANDO:

Que en el marco de lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, presentó el Proyecto denominado "Rehabilitación de la Ruta Existente y Ampliación a Cuatro Carriles de la Ruta CA-2 Occidente", Tramo Cocales-El Zarco-Coatepeque-Tecún Umán, el cual se enmarca en el Plan de Desarrollo Vial 2008-2017, el cual pretende la integración regional y suprarregional de la red de carreteras, la clasificación propuesta y la mejora de la funcionalidad de la red de carreteras de Guatemala, con la de sus países vecinos (México, El Salvador, Honduras y Belice), por lo que en ese contexto, es necesario reforzar los grandes corredores centroamericanos, ampliando su capacidad en los casos en que sea necesario, y potenciando actuaciones de integración transversal basada en corredores de transporte de menor capacidad vial, pero de gran importancia económica por su contribución a la conectividad territorial de zonas actualmente "desconectadas de la red de carreteras".

ORGANISMO EJECUTOR E IMPORTADOR DE LOS BIENES Y SERVICIOS A ADQUIRIR:

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

EXPORTADOR DE LOS BIENES Y SERVICIOS A ADQUIRIR:

Constructora Norberto Odebrecht, S.A.

PLAZO:

Hasta quince (15) años, que incluye hasta cuarenta y dos (42) meses de período de gracia.

TASA DE INTERÉS:

De conformidad con lo establecido en la Cláusula Quinta del Contrato de Financiamiento.

COMISIÓN DE ADMINISTRACIÓN:

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), deberá prever en su presupuesto anual, los montos que correspondan para cancelar al BNDES una comisión de administración del 1.0% flat calculado sobre el valor total del crédito en cuota única al momento del primer desembolso, según lo estipulado en la Cláusula Séptima del Contrato de Financiamiento.

CARGOS POR COMPROMISO:

El Prestatario pagará semestralmente a partir del día quince (15) coincidente o subsiguiente a la fecha de firma del Contrato de Financiamiento al BNDES, a título de encargo por compromiso, el valor correspondiente a 0.5% al año, calculado pro rata tempore sobre el valor no utilizado del crédito, de conformidad con lo establecido en la Cláusula Octava, numeral 8.1 del Contrato de Financiamiento.

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, en su calidad de entidad beneficiaria del Proyecto, solicitó al Ministerio de Finanzas Públicas, presentar solicitudes oficiales de financiamiento ante el Banco Nacional de Desarrollo Económico e Social -BNDES- hasta por un monto de doscientos ochenta millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$280,000,000.00) y el Banco Centroamericano de Integración Económica -BCIE-, hasta por un monto de ciento diecinueve millones cuatrocientos mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$119,400,000.00), para obtener los recursos destinados a financiar el Proyecto denominado "Rehabilitación de la Ruta Existente y Ampliación a Cuatro Carriles de la Ruta CA-2 Occidente", Tramo Cocales-El Zarco-Coatepeque-Tecún Umán, y, habiéndose obtenido las opiniones favorables del Organismo Ejecutivo y de la Junta Monetaria, a que se refiere el artículo 171 literal i) de la Constitución Política de la República de Guatemala, es procedente emitir la disposición legal que autorice la celebración del instrumento que permita acceder a los financiamientos indicados.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literales a) e i) de la Constitución Política de la República de Guatemala,

DECRETA:

Artículo 1. Aprobación. Se aprueban las negociaciones de los siguientes financiamientos, orientados a la ejecución del Proyecto denominado "Rehabilitación de la Ruta Existente y Ampliación a Cuatro Carriles de la Ruta CA-2 Occidente": i) Contrato de Financiamiento mediante Apertura de Crédito número 11.2.0967.1, a ser suscrito entre la República de Guatemala y el Banco Nacional de Desarrollo Económico e Social -BNDES-, hasta por un monto de doscientos ochenta millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$280,000,000.00); y, ii) Contrato de Préstamo Directo número 2079 a ser suscrito entre la República de Guatemala y el Banco Centroamericano de Integración Económica -BCIE- hasta por un monto de ciento diecinueve millones cuatrocientos mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$119,400,000.00).

Artículo 2. Autorización. Se autoriza al Organismo Ejecutivo para que, por intermedio del Ministerio de Finanzas Públicas, suscriba los siguientes financiamientos, bajo las condiciones financieras que en este artículo se detallan: i) Contrato de Financiamiento mediante Apertura de Crédito número 11.2.0967.1 con el Banco Nacional de Desarrollo Económico e Social -BNDES-; y, ii) Contrato de Préstamo Directo número 2079 con el Banco Centroamericano de Integración Económica -BCIE-. La autorización a que se refiere el presente artículo es extensiva para suscribir los contratos modificatorios que correspondan.

De existir incumplimiento de las condiciones para la entrada en vigencia del contrato de financiamiento, la República de Guatemala queda obligada a pagarle al BNDES, en los términos del correspondiente Aviso de Cobro, el valor referente al encargo por compromiso desde la fecha de firma del contrato de financiamiento hasta la fecha de la notificación de cancelación del crédito, según la Cláusula Octava, numeral 8.2 del Contrato de Financiamiento.

AMORTIZACIÓN:

Mediante cuotas semestrales, consecutivas y constantes, según lo estipulado en la Cláusula Novena del Contrato de Financiamiento.

ii) Banco Centroamericano de Integración Económica -BCIE-

De conformidad con el Contrato de Préstamo Directo número 2079, las principales características serían las siguientes:

MONTO:

Ciento diecinueve millones cuatrocientos mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$119,400,000.00).

DESTINO:

Financiamiento para el Proyecto "Rehabilitación de la Ruta Existente y Ampliación a Cuatro Carriles de la Ruta CA-2 Occidente".

**ORGANISMO EJECUTOR E
IMPORTADOR DE LOS BIENES Y
SERVICIOS A ADQUIRIR:**

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

**EXPORTADOR DE LOS BIENES Y
SERVICIOS A ADQUIRIR:**

Constructora Norberto Odebrecht, S.A.

i) Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social de Brasil -BNDES-

De conformidad con el Contrato de Financiamiento mediante Apertura de Crédito Número 11.2.0967.1, las principales características serían las siguientes:

MONTO: Doscientos ochenta millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$280,000,000.00).

DESTINO: Financiamiento para el Proyecto "Rehabilitación de la Ruta Existente y Ampliación a Cuatro Carriles de la Ruta CA-2 Occidente".

PLAZO: Hasta veinte (20) años, que incluye hasta cuarenta y dos (42) meses de periodo de gracia.

TASA DE INTERÉS: De conformidad con la Sección 3.10 del Contrato de Préstamo.

COMISIÓN DE COMPROMISO: El BCIE no cobrará comisión de compromiso.

COMISIÓN DE SEGUIMIENTO Y ADMINISTRACIÓN: El Prestatario pagará al BCIE una comisión de seguimiento y administración de ¼ del 1% flat sobre el monto del préstamo, pagadera por el Prestatario de una sola vez a más

tardar, al momento del primer desembolso, la cual será utilizada para cubrir o sufragar los gastos derivados de la contratación de la supervisión externa y/u otros servicios profesionales que determine el Banco, para atender el seguimiento y gestión del proyecto y el Contrato de Préstamo, la cual será contratada por el BCIE.

COMISIONES ADICIONALES: El BCIE trasladará al Prestatario para su pago todas las comisiones por seguro de exportación o riesgo país, y otras comisiones, cargos o penalidades que la fuente de recursos le cobre, de conformidad con lo establecido en la Sección 3.12 c) del Contrato de Préstamo.

OTROS CARGOS: El Prestatario pagará al BCIE la cantidad de cuatro mil quinientos Dólares de los Estados Unidos de América (US\$4,500.00), en concepto de evaluación técnica de solicitud del financiamiento, pagadera de una sola vez al momento del primer desembolso.

PALACIO NACIONAL: Guatemala, seis de noviembre del año dos mil doce.

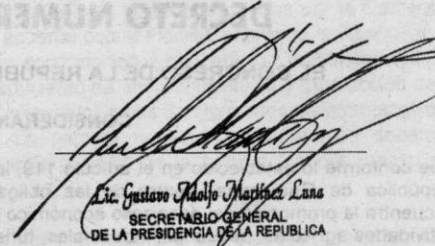
PUBLÍQUESE Y CUMPLASE


PÉREZ MOLINA




Pavel Vinicio Centeno López
MINISTRO DE FINANZAS PÚBLICAS




Lic. Gustavo Adolfo Martínez Lana
SECRETARIO GENERAL
DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

AMORTIZACIÓN:

Cuotas semestrales, consecutivas y en lo posible iguales.

CARGOS POR MORA:

A partir de la fecha en que entre en mora cualquier obligación de pago que corresponda al Prestatario por concepto de capital, intereses, comisiones y otros cargos derivado del contrato, el BCIE aplicará un recargo por mora consistente en incrementar el interés ordinario en tres (3) puntos porcentuales sobre la porción de la obligación en mora, hasta la fecha en que se efectúe el pago.

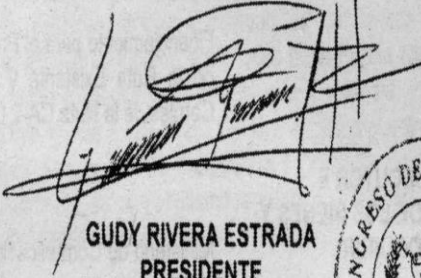
Artículo 3. Cumplimiento de las obligaciones financieras derivadas de los Contratos de Crédito que se autorizan. Las amortizaciones del capital, pago de intereses y demás gastos y/o comisiones derivados del cumplimiento de las obligaciones financieras de los contratos que se autorizan en el artículo anterior, estarán a cargo del Organismo Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Finanzas Públicas, para lo cual deberá prever las asignaciones presupuestarias correspondientes en cada ejercicio fiscal, hasta la cancelación total de la deuda.

Artículo 4. Autorización para la suscripción del contrato comercial. En el marco de los contratos de financiamiento aprobados en el artículo 1 del presente Decreto, se autoriza al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a suscribir con la empresa Constructora Norberto Odebrecht, S.A., el contrato comercial correspondiente.

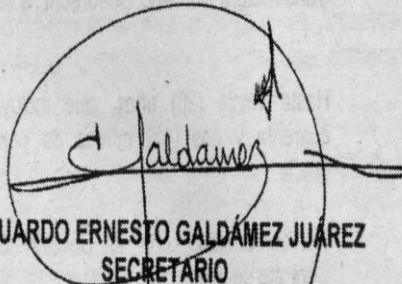
Artículo 5. Vigencia. El presente Decreto fue declarado de urgencia nacional con el voto favorable de más de las dos terceras partes del número total de diputados que integran el Congreso de la República, aprobado en un solo debate y entrará en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

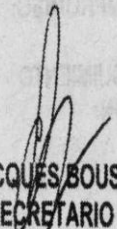
REMÍTASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCIÓN, PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN.

EMITIDO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, EL ONCE DE OCTUBRE DE DOS MIL DOCE.


GUDY RIVERA ESTRADA
PRESIDENTE




ESTUARDO ERNESTO GALDÁMEZ JUÁREZ
SECRETARIO


CHRISTIAN JACQUES BOUSSINOT NILA
SECRETARIO

ANEXO 3

Acta de inicio de ejecución de obra CA-2 Occidente

REPUBLICA DE GUATEMALA



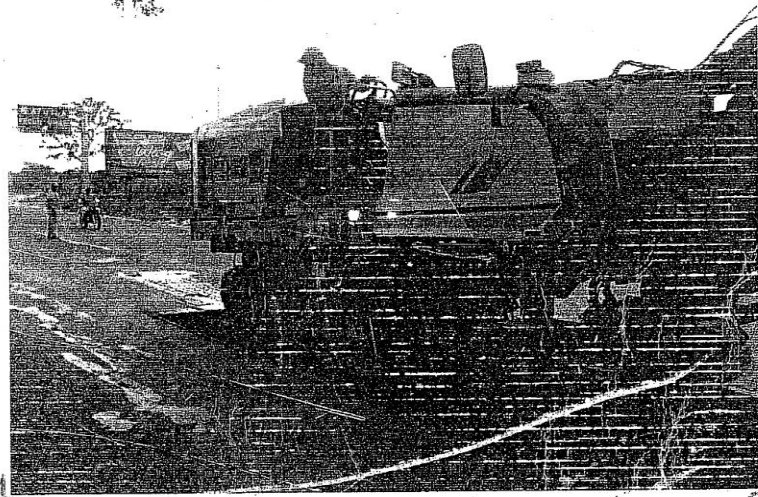
**MINISTERIO DE COMUNICACIONES,
INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA**

DIRECCION GENERAL DE CAMINOS



PROYECTO

REHABILITACIÓN DE RUTA EXISTENTE Y AMPLIACIÓN A
CUATRO CARRILES DE LA RUTA CA-2 OCCIDENTE, TRAMO
COCALES - TECÚN UMÁN



CONTRATISTA



**Acuerdo Ministerial No. 1061 - 2012
Contrato No. 053-2012-DGC-C
Estimación de Trabajo
No. 01**

Periodo

Del 24 al 30 de Junio de 2013

Fecha de Emisión

6 de Julio de 2013

De la

ORIGINAL

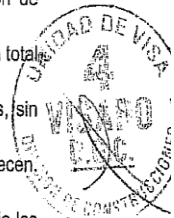


Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda | Dirección General de Caminos -DGC-

GUATEMALA y la entidad "CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT, SOCIEDAD ANÓNIMA", quien ejecutará los trabajos del Proyecto: REHABILITACIÓN DE LA RUTA EXISTENTE Y AMPLIACIÓN A CUATRO CARRILES DE LA RUTA CA-2 OCCIDENTE, TRAMO COCALES TECÚN UMAN, bajo las condiciones estipuladas en dicho instrumento contractual. SEGUNDO: De acuerdo a la cláusula cuarta numeral romano primero del Contrato descrito en el punto anterior, se establece lo relativo al plazo contractual del Proyecto: REHABILITACIÓN DE LA RUTA EXISTENTE Y AMPLIACIÓN A CUATRO CARRILES DE LA RUTA CA-2 OCCIDENTE, TRAMO COCALES TECÚN UMAN, es de treinta y seis meses (36), contados a partir de la fecha en que se suscriba el Acta de Inicio de los Trabajos. Así también se establece en la cláusula cuarta numeral romano segundo relativo al inicio de los trabajos contratados, sobre el supuesto que los mismos deberán iniciarse el día en que se levante el Acta de Inicio de los Trabajos, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la fecha de la entrega de la totalidad del anticipo previsto en la cláusula quinta del Contrato en mención, por lo que el Contratista podrá aceptar bajo un acuerdo previo entre las partes, que se levante el Acta de Inicio de los Trabajos y que se inicien las obras del proyecto, antes del recibimiento de la totalidad del anticipo previsto en la cláusula quinta del Contrato en mención y de forma paralela a los procesos de liberación de terrenos, obtención de licencias y permisos necesarios que interfieran con el desarrollo del Programa de Trabajo. Sin que lo anterior perjudique los derechos del Contratista, ambas partes pactamos en mutuo acuerdo, en nombre de las entidades a las que representamos, que aceptamos el inicio de los trabajos del proyecto anteriormente descrito, según las condiciones establecidas en la presente, quedando pendiente el pago de la totalidad del anticipo a favor del Contratista, la obtención de licencias y permisos necesarios que puedan interferir con el desarrollo del Programa de Trabajo y la liberación total de terrenos en materia de Derecho de Vía, existiendo desde ya área para dar inicio formal a los trabajos, sin perjuicio del derecho a la prórroga del plazo contractual bajo las causales que el Contrato de mérito establecen. En virtud de lo señalado anteriormente, queda establecido que la presente acta formaliza la fecha de inicio de los trabajos del Proyecto, de conformidad con la cláusula cuarta del Contrato. TERCERO: El INGENIERO JAIME LUIS LAJ GONZÁLEZ, Delegado Residente Temporal de la DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS, con base a los puntos Primero y Segundo de la presente acta, ~~procede por este medio a dar el inicio contractual a la entidad~~ "CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT, SOCIEDAD ANÓNIMA", para que realice los trabajos

Francisco José Sagastume

Francisco José Federico Sagastume Lémus
Abogado y Notario





Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda | Dirección General de Caminos -DGC-

contemplados en el Proyecto: REHABILITACIÓN DE LA RUTA EXISTENTE Y AMPLIACIÓN A CUATRO CARRILES DE LA RUTA CA-2 OCCIDENTE, TRAMO COCALES TECÚN UMAN, de conformidad con el Contrato correspondiente. CUARTO: No habiendo más que hacer constar, se da por terminada la presente, en el mismo lugar y fecha de su inicio, la que leída por cada una de las Partes, la ratifican, aceptan y firman de entera conformidad, acordándose compulsar las copias certificadas que sean necesarias para remitir a donde corresponden. Aparecen cinco (5) firmas ilegibles de ingeniero Byron Orlando Castro Martínez, ingeniero Jaime Luis Laj González, Carlos Eduardo Marques Rosa, Ronaldo Cavenaghi y María Guadalupe Santos Iguardia".

Y PARA REMITIR A DONDE CORRESPONDA SE EXTIENDE LA PRESENTE CERTIFICACION DEBIDAMENTE CONFRONTADA CON SU ORIGINAL EN TRES HOJAS DE PAPEL BOND TAMAÑO CARTA, CON MEMBRETE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS VEINTINUEVE DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL TRECE.-----

CERTIFICO:

María Guadalupe Santos Iguardia

SECRETARIA
División de Supervisión
de Construcciones, DGC

Vo.Boz
Ing. Byron Orlando Castro Martínez
Coordinador
División de Supervisión de Construcciones
Dirección General de Caminos

Francisco José Federico Bagastume Lémus
Abogado y Notario



